

Rich, E. E., *The History of the Hudson's Bay Company, 1670-1870 — Volume II: 1763-1870*. London, The Hudson's Bay Record Society, 1959. Book Four: Rivalry from Montreal, 1763-1820; Book Five: Company Rule, 1821-1870. Illustrations. Map: The Pacific Coast and the Northwest. Index. 974 p.

Lionel Groulx, ptre

Volume 14, numéro 3, décembre 1960

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/302073ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/302073ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Groulx, L. (1960). Compte rendu de [Rich, E. E., *The History of the Hudson's Bay Company, 1670-1870 — Volume II: 1763-1870*. London, The Hudson's Bay Record Society, 1959. Book Four: Rivalry from Montreal, 1763-1820; Book Five: Company Rule, 1821-1870. Illustrations. Map: The Pacific Coast and the Northwest. Index. 974 p.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 14(3), 468–471. <https://doi.org/10.7202/302073ar>

RICH, E. E., *The History of the Hudson's Bay Company 1670-1870 — Volume II: 1763-1870*. London, The Hudson's Bay Record Society, 1959. Book Four: Rivalry from Montreal, 1763-1820; Book Five: Company Rule, 1821-1870. Illustrations. Map: The Pacific Coast and the Northwest. Index. 974 pages.

Dans cette même *Revue*, no de mars 1959, pages 588-593, nous avons déjà signé un compte rendu du 1er volume de M. Rich. L'auteur nous annonçait alors une histoire en deux tomes des faits et gestes de la célèbre Compagnie. Le 2<sup>o</sup> tome vient de paraître. Nul besoin de souligner l'importance de ce second tome aux dimensions presque monumentales: 974 pages d'un texte plutôt dense. On assiste au développement de l'une des plus vastes, sinon la plus vaste entreprise commerciale du dix-neuvième siècle. Entreprise à l'échelle continentale. Elle embrasse dans ses postes ou ses filets tout le nord-ouest et tout l'extrême nord du continent et du Canada d'aujourd'hui, y compris l'arctique. Puis, la passe un jour découverte à travers les Rocheuses, la Compagnie étend ses tentacules jusqu'au Pacifique, jusqu'à Vancouver. Vers le sud-ouest, aux frontières mal définies, elle englobera quelque temps une tranche du territoire américain.

Expansion qui ne s'accomplit point sans quelques tâtonnements. On lira donc, avec un particulier intérêt, le chapitre premier. L'auteur nous y raconte, en ses diverses phases, ce que nous appellerions la dévolution de la lucrative traite des fourrures, au lendemain de la conquête anglaise. Comment et par quelles méthodes le trafiquant anglais s'est-il substitué au trafiquant français; comment il en vint à concurrencer dangereusement la traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson et comment celle-ci se vit contrainte à sortir de ses repaires pour se jeter, à l'exem-

ple de ses rivaux, à la conquête de l'espace continental: autant de faits qui s'enchaînent d'eux-mêmes.

Chasser les Français de leurs postes ou forts des Pays d'en-Haut, dès le lendemain de 1760, fut opération assez rapide et facile pour les nouveaux maîtres du Canada. Mais le tout, pour ces derniers, n'était pas de se substituer à leurs devanciers. Il restait à conquérir le marché et le véritable possédant ou maître de ce marché: l'Indien: « Vous avec conquis les Français, vous ne nous avez pas conquis », répéteront à l'envi les nations indiennes entretenues d'ailleurs jusqu'au traité de Paris dans l'espoir d'un retour des Français, leurs anciens alliés. Au reste, le traité ne stipula rien ni n'avait rien à stipuler sur la traite des fourrures, ni sur les limites territoriales des marchands aventuriers de la Compagnie de la Baie d'Hudson. La Proclamation royale de 1763 n'améliora en rien l'état de choses. Son rétrécissement géographique du Canada, ramené à une portion orientale qui ne dépassait pas le lac Nipissing et Kingston d'aujourd'hui, coupait les Canadiens de la mer, mais coupait, en même temps, de l'ouest, Anglais et Canadiens. Par surcroît, la Proclamation établissait, autour des lacs, une vaste réserve indienne, avec interdiction de tout achat des terres et de tout établissement européen dans la région. L'on avait oublié qu'il fallait tout de même pourvoir aux besoins des Indiens qui, faute de marché assez voisin, menaçaient d'orienter leur commerce vers la Louisiane. Et comment empêcher les anciens trafiquants ou coureurs de bois de reprendre les anciennes routes, toujours fascinés par le paradis de la fourrure ? Une période allait donc s'ouvrir où l'on alternerait entre le régime de la traite par permis en certains postes et la liberté absolue du commerce. Alors anciens et nouveaux sujets s'enfoncent dans les Pays d'en haut, tantôt rivaux, tantôt associés, les anciens sujets le plus souvent engagés des nouveaux. On hiverne avec les Indiens avec ou sans permis. On proteste contre toute limitation d'espace. Si bien qu'on en vient à se heurter à l'aire commerciale de la Compagnie de la Baie d'Hudson et à lui livrer une rude concurrence. Les colporteurs canadiens, largement équipés de marchandises, se répandent partout dans l'ouest. En 1767 la traite de York tombe de 31,000 peaux cueillies auparavant à 18,000 seulement. Et ce qui rend encore plus acrimonieuse cette rivalité commerciale, c'est qu'elle s'engage, cette fois, entre sujets de Sa Majesté britannique. Aux représentations de la Compagnie de la Baie, un James Finlay de Montréal répond résolument que rien ne l'empêchera, lui et ses pareils, de circuler à l'intérieur du Nord-ouest. D'ailleurs, soutient-il encore, la charte des marchands aventuriers borne leurs privilèges à cinquante milles au plus de leurs postes sur la Baie.

Quels effets produiront ces bravades à York, à Albany sur la Baie d'Hudson ? On songera d'abord à répliquer par la force. Puis longtemps l'on hésitera dans le choix de la méthode offensive ou de la tactique opportune contre l'invasion des colporteurs canadiens. Fallait-il s'entêter en la vieille méthode d'attirer les Indiens, ramasseurs de fourrures, aux postes de la Compagnie ? Ne fallait-il pas plutôt aller au-devant d'eux, s'installer chez eux, avec postes et magasins, à l'exemple des trafiquants de Québec et de Montréal. Il importait sûrement d'épargner aux Indiens les longs voyages auxquels ils répugnaient. Au surplus les marchands de la Baie détenaient sur leurs adversaires du lointain Saint-Laurent un considérable avantage, étant plus qu'eux à proximité des sources de la fourrure, dans le nord-ouest. La Compagnie a déjà tenté de timides essais dans le sens de cette seconde solution. Dans le pays voisin, elle a lancé des émissaires ou des racoleurs avec mission d'orienter vers York ou autres postes, les caravanes de fourrures; elle a même permis à ces racoleurs l'établissement de quelques postes. Elle a eu recours à des voyageurs canadiens. Il n'est pas improbable qu'elle ait même songé, un moment, à suivre le concurrent jusque sur son propre terrain, au cœur de la colonie, et à commercer de Québec à Londres. Mais le problème, maintes fois soumis au suprême Comité de Londres, n'arrive pas rapidement à solution. Cependant l'offensive des marchands canadiens s'accroît. On ne se prive pas de suborner les employés de la Compagnie d'Hudson; on dissuade les Indiens, par tous moyens, de se rendre à ses postes. Que faire ? La puissante Compagnie se souvient de la fragilité de ses droits : une simple sanction royale les lui garantit; pas l'ombre d'un Acte du Parlement anglais qu'elle puisse invoquer. Un appel aux tribunaux contre les rivaux deviendrait en conséquence procédure hasardeuse. Enfin, le déclin de son commerce s'accroissant, le Comité londonnien alarmé prend le parti d'imiter la tactique des rivaux pour intercepter les caravanes des Indiens : un poste de commerce sera établi à l'intérieur des terres, aussi loin que Le Pas.

Et c'est ainsi que la Compagnie de la Baie d'Hudson va se jeter sur le chemin de la grande aventure. Une époque d'extraordinaire essor s'ouvre pour elle. Nous n'avons pas l'intention de suivre l'historien à travers cette sorte d'épopée : rivalité accrue, même sanglante, entre les deux camps, celui du Canada, celui de la Baie; fusion des deux Compagnies, expansion continue de l'entreprise vers l'espace déjà décrit. Dans son livre (Book) IV et V, M. Rich suit pas à pas ces avances dans les directions nord, ouest et sud. Après le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, ces avances s'accompagnent d'une importante évolution de structure dans

le directorat de la Compagnie. On la verra intervenir dans le financement du Grand-Tronc, dans la construction du premier chemin de fer transcontinental vers le Pacifique, etc., etc. Enfin ce sera en 1869 la vente au Canada, au prix de 300,000 livres, de la plus grande partie du territoire qu'elle tenait de Charles II. Ce sera aussi, pour elle, dans l'ouest, la fin de son gouvernement. La Compagnie gardait néanmoins son commerce, ses postes de traite, ses vaisseaux, et une convenable partie de ses terres.

M. Rich termine là le 2<sup>o</sup> tome de son histoire: histoire longue, touffue, déploiement d'une rare énergie humaine. On trouvera, en ce gros volume, nombre de faits qui appartiennent déjà à nos connaissances historiques. L'originalité de l'ouvrage, c'est de présenter ces faits et de les mieux éclairer par un fonds documentaire jusqu'ici assez peu connu: les archives de la grande Compagnie. L'historien a-t-il toujours évité la chronique? Nous épargne-t-il ci et là l'anecdote, même futile? Il est permis d'en discuter. Il reste que M. Rich nous aura fourni un chapitre capital de l'histoire économique de l'Amérique du Nord. La Compagnie a bâti, pour une large part, ce qu'on pourrait appeler le premier porche de l'histoire du Nord-ouest canadien et même de la Colombie. Ce sont des faits trop considérables et trop enracinés dans la terre américaine pour ne l'avoir point profondément marquée.

LIONEL GROULX, ptre