



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

Guerre des fourrures au Canada

« Il faut que cela cesse ! » En ce jour de 1816, le Secrétaire d'Etat anglais aux colonies a décidé de mettre un terme à la lutte féroce que se livrent, depuis des années, la Compagnie de la Baie d'Hudson et la Compagnie du Nord-Ouest pour le contrôle du très lucratif trafic des fourrures au Canada. Quelques mois plus tôt, en juin 1816, la rivalité commerciale a viré à l'affrontement armé, faisant de nombreuses victimes. Craignant une déstabilisation de tout le Canada, les autorités ont procédé à quelques arrestations et dépêché sur place des commissaires. Leurs conclusions sont sans appel : pour mettre un terme à cette guerre, il faut obliger les deux compagnies à fusionner. Il faudra cinq ans pour y parvenir. Lorsqu'enfin l'opération est menée à bien, en juillet 1821, la Compagnie de la Baie d'Hudson, créée en Grande-Bretagne et qui

dispose depuis toujours de l'appui de Sa Majesté, a définitivement supplanté sa rivale, fondée à Montréal par d'intrépides négociants d'origine écossaise. Un juste retour des choses pour la Compagnie de la Baie d'Hudson qui peut, à bon droit, faire valoir son antériorité sur sa rivale...

En 1821 de fait, cela fait déjà 150 ans que la Compagnie se livre au trafic des fourrures autour de la baie d'Hudson, véritable cœur battant du commerce des peaux en Amérique du Nord. Sa création doit beaucoup à deux Français, deux « coureurs des bois » comme on appelle alors ces aventuriers impliqués dans la traite des fourrures en contact direct avec les Indiens : Pierre-Esprit Radisson et Médard Chouart des Groseillers. Au milieu du XVIIème siècle, ces deux protestants sillonnent le Canada français, échappant à maints



dangers - Radisson est ainsi capturé par les Iroquois qui finissent par l'adopter - ramenant à chaque fois des lots de peaux qu'ils négocient à Montréal. Jusqu'à ce jour de 1662 où, de retour d'un périple de deux ans, ils sont condamnés à une forte amende pour trafic illicite. Après avoir tenté en vain de plaider leur cause en France - et, au passage, de lever des capitaux pour créer une compagnie, sans résultats là encore - ils repartent en Amérique du Nord, mais cette fois pour Boston afin d'intéresser les négociants de la Nouvelle-Angleterre à la traite. Avec succès ! Les marchands anglais savent en effet qu'il y a beaucoup à gagner dans ce trafic. Car l'Europe, depuis des années déjà, a soif de fourrures, notamment de castors, qu'elle utilise pour la confection de capes, de manchons, d'étoles et, surtout, de chapeaux. Chaque année, ce sont des cargaisons entières de peaux qui traversent l'Atlantique. Financée par les marchands de Boston, la première expédition de Radisson et Chouart des Groseillers, en 1665, est certes décevante ; mais elle attire l'attention des autorités anglaises. L'année suivante, voici les deux coureurs de bois à Londres, reçus en audience par le Roi Charles II et bientôt chargés de conduire deux navires vers la

baie d'Hudson que le navigateur Henry Hudson avait découverte en 1610 en cherchant le mythique passage du Nord-Ouest vers la Chine. Les résultats prometteurs de ce voyage convainquent le roi d'établir une compagnie. C'est chose faite en mai 1670. Cette année-là est créée à Londres la Compagnie des aventuriers d'Angleterre, que l'on ne connaîtra bientôt plus que sous le nom de Compagnie de la Baie d'Hudson. Outre des négociants, les représentants de la plus haute aristocratie ont souscrit à son capital, signe de l'intérêt que suscite ce commerce. La nouvelle compagnie se voit accorder le monopole de la traite avec les Indiens autour de la baie d'Hudson et le long des rivières et fleuves qui s'y déversent. Près de 4 millions de kilomètres carrés au total, baptisés « Terre de Rupert » en l'honneur du premier gouverneur de la Compagnie, le prince Rupert du Rhin, duc de Cumberland et neveu du Roi Charles Ier d'Angleterre. C'est la première organisation spécifiquement dédiée au commerce des fourrures, une activité effectuée jusque-là par d'innombrables aventuriers, trapeurs et coureurs des bois de l'acabit de Radisson et Chouart des Groseillers...

Les deux Français se laisseront vite de jouer les utilités pour le compte des Anglais et tenteront en 1682, avec l'appui de Colbert, de mettre sur pied une compagnie concurrente. Sans succès : surtaxée et victime de la concurrence anglaise, celle-ci fermera ses portes en 1700. A cette date, cela fait longtemps que la Compagnie de la Baie d'Hudson a assis son contrôle sur le commerce des peaux au Canada. Des postes ont été établis tout au long de la baie, tenus par des agents salariés. C'est vers eux que convergent, au printemps et à l'été, les Indiens de la région pour y vendre les peaux qu'ils ont chassées durant l'hiver et qu'ils troquent contre des articles manufacturés - vêtements, outils, bibeloterie, couvertures de laines et même armes à feu -, acquis en Allemagne, réputée alors pour ses coûts peu élevés. Les peaux prennent ensuite le chemin de l'Europe où elles sont vendues fort chères en raison de l'importance de la demande.

L'histoire de la Compagnie n'est certes pas un long fleuve tranquille. Dès sa création, elle se trouve au cœur des rivalités franco-anglaises en Amérique du Nord. Les colonies anglaises qui se développent le long des côtes

atlantiques - la Nouvelle-Angleterre - se sentent en effet directement menacées par la Nouvelle-France qui recouvre une partie du Canada, l'Acadie mais aussi la Louisiane au fur et à mesure de l'expansion française dans la vallée du Mississippi. Les Français ne sont pas en reste qui craignent, de leur côté, d'être pris en étau entre la Nouvelle Angleterre et l'immense Terre de Rupert. Menés au rythme des guerres européennes, les affrontements entre les deux ensembles coloniaux sont incessants avec, en ligne de mire, le contrôle du trafic des fourrures, principale activité économique de l'Amérique du Nord. En 1697, par le traité de Ryswick, la baie d'Hudson est ainsi rattachée à la Nouvelle-France qui récupère du même coup une partie des postes de traite créés par les Anglais. L'Amérique française est alors à son apogée. Las ! Moins d'une génération plus tard, en 1713, le traité d'Utrecht consacre la mainmise de l'Angleterre sur l'Amérique du Nord et lui redonne le contrôle de l'ensemble de la baie d'Hudson. L'acte final survient en 1760 lorsque les Français, à l'issue de plusieurs affrontements, sont définitivement évincés du Canada.

Pour la traite des fourrures, c'est une nouvelle ère qui commence.



Une ère qui va directement menacer le quasi-monopole de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Des années durant, Montréal avait été le centre névralgique du commerce des peaux tenu par les Français. La prise de la ville par les Anglais, en 1760, rebat totalement les cartes. N'ayant plus accès aux contrats de transport ni au capital nécessaire pour financer les grandes expéditions, les marchands canadiens-français cèdent la place à de nouveaux venus, et notamment à des négociants écossais dont beaucoup sont d'anciens rebelles jacobites contraints de quitter l'Angleterre. Dans les années 1760 et 1770, de nombreuses compagnies voient ainsi le jour à Montréal. Leur objectif : ranimer les circuits jadis contrôlés par les Français qui, depuis le Canada, s'étendent jusqu'à la vallée supérieure du Mississippi et traversent les Prairies jusqu'aux contreforts des Rocheuses. Une stratégie fondée sur la pénétration vers l'intérieur des terres très différente de celle suivie par la Compagnie de la Baie d'Hudson qui, depuis toujours, accueille les Indiens dans ses différents postes de la baie. Parmi ces nouvelles compagnies créées par les Ecossais, l'une d'elle inquiète plus particulièrement les Anglais de la Hudson : la Compagnie du Nord-Ouest.

Son histoire commence en 1779 lorsqu'une poignée de marchands d'origine écossaise installés à Montréal s'associent pour monter des expéditions vers l'Ouest. A leur tête, Benjamin Frobisher, entré dans le négoce des fourrures une dizaine d'années plus tôt. Fin stratège, il comprend vite que, pour casser le monopole de fait de l'Hudson, il faut se situer très en amont des circuits de traite. Telle est la raison d'être du poste de Cumberland, créé sur les rives du lac Sturgeon, dans l'actuel Etat de l'Ontario. Situé sur la route qui mène à la baie d'Hudson, il permet à Frobisher et à ses associés de capter les peaux avant leur arrivée aux postes contrôlés par la Compagnie de la Baie d'Hudson. En 1784, ce qui n'était jusque-là qu'une association informelle de négociants devient une véritable compagnie de commerce. La Compagnie du Nord-Ouest vient de naître. Contrairement à l'Hudson, qui accueille dans son capital nombre de grands serviteurs de la couronne et qui bénéficie d'un privilège, il s'agit d'une compagnie totalement privée conduite et financée par des marchands. A la mort de Benjamin Frobisher, en 1787, la Compagnie est prise en main par l'un de ses associés de la première heure, Simon Mc Tavish. Né à

Inverness, en Ecosse, arrivé à New-York à 13 ans, il s'est lancé très tôt dans la traite des fourrures avant de se livrer, durant la guerre d'Indépendance américaine, à toutes sortes de trafics. Autoritaire mais animé d'une véritable vision du commerce des peaux, il transforme en profondeur l'entreprise dont il a la majorité des parts. Sous son règne, qui durera jusqu'à la fusion de 1821, la Compagnie du Nord-Ouest acquiert plusieurs de ses concurrents basés à Montréal. Suivant une logique d'intégration verticale, elle crée un vaste réseau de postes qui s'étend des côtes du Labrador à la côte pacifique en passant par les Montagnes Rocheuses et, à Londres, une maison de commerce chargée de la vente des peaux et de l'acquisition, partout en Europe, des articles manufacturés. A son apogée, la Compagnie compte pas moins de 2000 salariés, un effectif considérable pour l'époque.

Ce qui était prévisible ne manque pas d'arriver. Menacée de voir ses circuits d'approvisionnements coupés, la Compagnie de la baie d'Hudson se lance à son tour à la conquête de l'intérieur des terres, créant une série de postes, parfois à quelques centaines de mètres de ceux de sa rivale. Au début des années

1800, les affrontements sont quasi-quotidiens et on ne compte plus les agents molestés, et même assassinés, et les bâtiments saccagés de part et d'autre. Quant aux Indiens, ils ne se privent pas de tirer partie de cette rivalité, du moins quand ils survivent aux épidémies de varioles que la pénétration d'un nombre croissant d'Européens à l'intérieur des terres a provoquées. Victimes de la concurrence éffrénée entre les deux entreprises, de la surexploitation des castors ou du dépeuplement lié à la maladie, certaines zones de traite disparaissent totalement. L'activisme de Simon McTavish porte un rude coup à la Compagnie de la baie d'Hudson. La Compagnie du Nord-Ouest, cependant, n'est pas tellement mieux lotie qui doit dépenser des sommes considérables pour agrandir son réseau commercial. La concurrence, à dire vrai, risque fort à terme de tuer les deux compagnies.

Ce n'est pas tant l'évolution de la traite des peaux qui va pousser les autorités anglaises à imposer la fusion entre les deux sociétés que la question, beaucoup plus sensible, des métis. Issus d'unions entre les Blancs et les Indiennes, ils constituent une population non négligeable qui, depuis l'intérieur, alimente



en peaux les postes des deux compagnies. L'affaire prend un tour dangereux en 1811 lorsque le gouverneur de l'Hudson décide de concéder des terres le long de la Rivière Rouge afin d'y installer une colonie. La Compagnie du Nord a beau jeu de prétendre que le territoire du nouvel établissement empiètera directement sur les terres des métis, particulièrement nombreux dans cette région. Récurrentes, les tensions entre métis et colons éclatent au printemps 1816 lorsque, à l'issue d'un hiver de famine, les premiers attaquent un poste de l'Hudson. L'échauffourée fait 21 morts parmi les agents de la Compagnie et un seul parmi les métis. C'est elle qui pousse les autorités anglaises à orchestrer la fusion des deux entreprises. Épuisée financièrement, la Compagnie du Nord-Ouest doit s'incliner. La nouvelle entité conserve le nom de Compagnie de la Baie d'Hudson, prélude à une vaste réorganisation de son réseau commercial. Près de 350 ans après sa création, l'entreprise existe toujours. Cotée à la Bourse de Toronto, elle contrôle plusieurs chaînes de magasins de détail au Canada.

Tristan GASTON-BRETON,

Historien d'entreprises

tgastonbreton@elzear.com