

Texte intégrateur – thème I Les précurseurs

Le commerce des fourrures est l'élément historique dominant du pays de Riel au 18^e et au début du 19^e siècles. Pratiqué dans l'Est du pays, en Nouvelle-France et en Nouvelle-Angleterre dès leurs fondations, le commerce des fourrures dans l'Ouest canadien s'oriente sur deux grands axes principaux : depuis Londres, via la baie d'Hudson avec la Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH, charte accordée en 1670) ; depuis Montréal, grâce aux explorations de Canadiens de la Nouvelle-France (les La Vérendrye) et, après la Conquête (1760), avec le capital écossais et anglais de la Compagnie du Nord-Ouest et le dos et les bras des voyageurs canadiens-français.

Le climat et la géographie du Nord-Ouest canadien avantagent la région de plusieurs façons. Les hivers rigoureux produisent des fourrures de qualité supérieure à celles plus au sud, que ce soit les peaux de castor, matière première de la production de feutre en Europe, ou les fourrures de luxe (martin et loutre, entre autres).

Le bouleau blanc (*Betula papyrifera* Marsh.), espèce importante de la Forêt boréale, dont l'écorce pourrit difficilement, fournit la matière première pour la construction de canots, mode de transport privilégié par les Amérindiens qui se rendent à la baie d'Hudson pour troquer leurs fourrures contre des produits européens. Plus tard, les employés des compagnies de la traite des fourrures utiliseront ce même mode de transport pour se rendre à l'intérieur du continent pour traiter directement avec les nations amérindiennes.

Les lacs et les cours d'eau, l'infrastructure routière naturelle de cette vaste contrée, permettent de se rendre depuis la vallée du Saint-Laurent, lieu des ports «canadiens» vers les marchés européens, jusqu'à l'océan Arctique de l'Ouest sans avoir recours à de coûteux investissements en canaux, chemins et routes. Le pays de Riel, situé sur ce qui est l'ancien fond du lac Agassiz, est la plaque tournante de cette infrastructure routière.

Le 2 mai 1670, le roi Charles II d'Angleterre crée par charte royale la Compagnie de la Baie d'Hudson. La charte accorde à celle-ci pleine juridiction sur les terres arrosées par les eaux qui se déversent dans la baie d'Hudson. Une partie de cet immense territoire, nommé « Terre de Rupert » en l'honneur du prince Rupert, cousin du roi, deviendra deux cents ans plus tard le Manitoba.

En dépit de cette prise de possession des terres par une société commerciale anglaise, une exploration soutenue et de plus en plus ambitieuse par les Français, déjà établis en Nouvelle-

France depuis le début du 17^e siècle, se poursuit vers les « pays d'en haut », l'Ouest, par l'intérieur des terres et par voie des lacs et des rivières du continent.

En 1731, Pierre Gaultier de Varennes sieur de La Vérendrye, poussé à la fois par l'attrait des fourrures et par la recherche de la mer de l'Ouest, s'aventure au-delà des Grands Lacs. Il est accompagné de ses fils, de son neveu Christophe Dufrost de la Gemaerais et d'un contingent d'une cinquantaine de Français. Avec l'aide des nations amérindiennes, véritables alliés des premiers explorateurs, La Vérendrye et ses hommes établiront des forts et postes de traites dans des régions stratégiques du Nord-Ouest. Ils établissent d'abord le fort Saint-Pierre près du Lac La Pluie en 1731 et ensuite le fort Saint-Charles au Lac des Bois en 1732.

Comme c'est le cas pour les explorateurs qui reçoivent le mandat des autorités françaises d'explorer dans l'Ouest, La Vérendrye doit avoir dans son expédition un missionnaire catholique chargé d'évangéliser les peuples des Premières-Nations. Durant l'expédition de 1735, le jésuite Jean-Pierre Aulneau accompagne La Vérendrye jusqu'au fort Saint-Charles du Lac des Bois. Durant cette expédition, missionnaire jésuite Jean-Pierre Aulneau, Jean-Baptiste La Vérendrye et 19 Français sont tués par un groupe de guerriers Sioux.

Malgré ces malheurs, les explorations se poursuivent. Voyageant par la route menant au lac « Ouinipigon », La Vérendrye établit des forts sur la rivière Rouge : le fort Maurepas en 1734 près de ce qui est aujourd'hui Clandeboye et, en 1738, le fort La Reine (Portage la Prairie, Manitoba) sur la rivière Assiniboine ainsi que le fort Rouge (Winnipeg, Manitoba) à la « fourche » des rivières Rouge et Assiniboine. Il établit ainsi une présence française sur le site de la future ville de Winnipeg. Plus important encore il trace la route vers l'Ouest.

Les rapports de La Vérendrye et la correspondance de Aulneau donnent plusieurs renseignements sur les peuples amérindiens de cette région du pays. Au 19^e siècle, plusieurs autres missionnaires, dont l'Oblat Émile Petitot, feront la cueillette des croyances et légendes amérindiennes qui seront par la suite publiées. Ces documents d'époque permettent de mieux comprendre aujourd'hui les valeurs sociales et culturelles des Amérindiens du Nord-Ouest canadien.

La conquête de la Nouvelle-France par l'Angleterre en 1760 met fin à l'exploration de l'Ouest canadien sous le régime français. Par contre, l'attrait de la traite des fourrures reprend de plus fort. Suivant les routes établies par La Vérendrye et ses successeurs, des traiteurs tentent leurs chances dans les forêts, les rivières et les plaines à l'Ouest des Grands Lacs.

Cette poussée vers l'Ouest s'accroît avec la création en 1784 de la Compagnie du Nord-Ouest, rivale de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Cette nouvelle compagnie exerce son commerce à l'intérieur du continent en se rendant auprès des peuplades amérindiennes pour l'échange des fourrures contre les produits européens. Financés par le « capital écossais » des marchands de Montréal, la Compagnie du Nord-Ouest embauche sous contrat ou engagement un bon nombre de Canadiens de la vallée du Saint-Laurent.

La durée des hivers apporte des défis aux commerçants de fourrure sous la forme d'accès aux ressources et d'approvisionnement. La CBH, qui se contente en premier temps de quelques comptoirs de traite (Fort Churchill, York Factory, Fort Albany) sur les rives des baies d'Hudson et James, dispose d'environ 4 mois chaque année pour approvisionner ses postes et acheminer les fourrures vers Londres (Angleterre), soit de la mi-juin à la mi-octobre, période durant laquelle la baie est libre de glace.

Les traiteurs en provenance de Montréal, associés de la Compagnie du Nord-Ouest, avaient un tout autre défi. Impossible de se rendre, par exemple, dans la région de l'Athabasca du Nord-Ouest et de revenir à Montréal dans la même année ; les cours d'eau sont couverts de glace pendant un peu plus de la moitié de l'année. C'est pourquoi la Compagnie du Nord-Ouest établit un double réseau de transport et de communication.

Le **premier réseau**¹ part de Montréal au printemps apportant les provisions de traite à Kaministiquia (Fort William) sur le lac Supérieur et revient à Montréal à l'automne avec les cargaisons de fourrures. Le **deuxième réseau**², celui des hivernants, partait dès la fonte des glaces des régions de l'Athabasca apportant à Kaministiquia le fruit de la traite de l'hiver, pour ensuite faire le plein des provisions apportées de Montréal et retourner dans le Nord-Ouest pour la prochaine saison de traite.

Le commerce de fourrures est une entreprise qui requiert une importante main-d'œuvre (canotiers, traiteurs, hivernants). Cette main-d'œuvre est recrutée principalement dans les anciennes paroisses de la vallée du Saint-Laurent. De plus, il faut nourrir cette main-d'œuvre. Pas question d'approvisionner le réseau du Nord-Ouest avec de la nourriture de l'Est, par exemple. Pour chaque kilo de nourriture qu'on apporte, c'est un kilo de moins d'articles de traite. Pas question non plus de prendre le temps de vivre de la nature, le temps des « engagés » (18

¹ Document Itinéraire de Mgr Taché, 1845

² Document Brigade La Loche, 1846

heures par jour en moyenne) étant mieux employé à ramer et à porter les précieuses cargaisons.

Encore là, la géographie du Nord-Ouest se montre favorable au commerce de fourrures. Car dans les prairies, au cœur du continent, il y a un vaste entrepôt de nourriture sous la forme du bison d'Amérique. La viande de ce roi des plaines, séchée, pulvérisée et à laquelle on y incorpore suif et petits fruits sauvages (entre autres, le *saskatoon* ou la poirette, l'amélanchier pour être plus technique), appelée taureau ou pemmican, devient le carburant de la traite des fourrures. Une véritable industrie de transformation est mise en place, une entreprise contrôlée au 19^e siècle par les Métis de l'Ouest canadien.

La route des voyageurs connaît d'importantes limitations. De Lachine au Fort Chipewyan (5 000 km), la route des Voyageurs comprenait environ 120 portages, 200 «décharges» et plus de 50 lacs qui n'étaient pas navigables en période de mauvais temps. La CBH aura raison de la Compagnie du Nord-Ouest pour une raison «géographique» : les frais d'exploitation sont deux fois plus élevés pour la route de Montréal que celle de la baie d'Hudson.

L'ancienne route des Voyageurs est abandonnée par la CBH après 1821, année de son fusionnement à la Compagnie du Nord-Ouest. De plus, dès 1858, la CBH délaisse la route de York Factory (baie d'Hudson) et approvisionne son poste de Fort Garry (Colonie de la Rivière-Rouge) avec des marchandises importées de l'Angleterre via New York et Saint-Paul (Minnesota). Pendant plusieurs années, en plus de contrôler l'industrie de la fabrication du pemmican, les fretteurs métis assureront le transport en charrettes de la Rivière-Rouge de cette marchandise qui transite par les États-Unis.

Certains traiteurs libres, hivernants et anciens engagés de la Compagnie du Nord-Ouest élisent domicile dans le «Pays d'en haut». De quelques foyers de population dans la région des Grands Lacs, généralement dans le voisinage des postes de traites, un premier mouvement de colonisation s'étend lentement vers le Nord-Ouest canadien. Principalement composés de chefs de famille canadiens, de leurs conjointes amérindiennes et de leurs enfants métis, ces familles issues des unions entre ces Blancs et les Amérindiennes faites souvent « à la mode du pays » donnent naissance à une nouvelle nation, la nation métisse. Plusieurs de ces voyageurs et leurs familles métisses sont déjà établis dans l'Ouest lorsque les premiers immigrants écossais recrutés par Thomas Douglas, 5^e comte de Selkirk arrivent à la Rivière-Rouge en 1811.