

II.

Hudson's Bay Fur Company.

«Monsieur le capitaine?

-- Madame Barnett.

-- Que pensez-vous de votre lieutenant, monsieur Jasper Hobson?

-- Je pense que c'est un officier qui ira loin.

-- Qu'entendez-vous par ces mots: il ira loin? Voulez-vous dire qu'il dépassera le quatre-vingtième parallèle?»

Le capitaine Craventy ne put s'empêcher de sourire à cette question de Mrs. Paulina Barnett. Elle et lui causaient auprès du poêle, pendant que les invités allaient et venaient de la table des victuailles à la table des rafraîchissements.

«Madame, répondit le capitaine, tout ce qu'un homme peut faire, Jasper Hobson le fera. La Compagnie l'a chargé d'explorer le nord

de ses possessions et d'établir une factorerie aussi près que possible des limites du continent américain, et il l'établira.

-- C'est une grande responsabilité qui incombe au lieutenant Hobson! dit la voyageuse.

-- Oui, madame, mais Jasper Hobson n'a jamais reculé devant une tâche à accomplir, si rude qu'elle pût être.

-- Je vous crois, capitaine, répondit Mrs. Paulina, et ce lieutenant, nous le verrons à l'oeuvre. Mais quel intérêt pousse donc la Compagnie à construire un fort sur les limites de la mer Arctique?

-- Un grand intérêt, madame, répondit le capitaine, et j'ajouterai même un double intérêt. Probablement dans un temps assez rapproché, la Russie cédera ses possessions américaines au gouvernement des Etats-Unis[1]. Cette cession opérée, le trafic de la Compagnie deviendra très difficile avec le Pacifique, à moins que le passage du nord-ouest découvert par Mac Clure ne devienne une voie praticable. C'est, d'ailleurs, ce que de nouvelles tentatives démontreront, car l'amirauté va envoyer un bâtiment dont la mission sera de remonter la côte américaine depuis le détroit de Behring jusqu'au golfe du Couronnement, limite

orientale en deçà de laquelle doit être établi le nouveau fort. Or, si l'entreprise réussit, ce point deviendra une factorerie importante dans laquelle se concentrera tout le commerce de pelleteries du Nord. Et, tandis que le transport des fourrures exige un temps considérable et des frais énormes pour être effectué à travers les territoires indiens, en quelques jours des steamers pourront aller du nouveau fort à l'océan Pacifique.

-- Ce sera là, en effet, répondit Mrs. Paulina Barnett, un résultat considérable, si le passage du nord-ouest peut être utilisé. Mais vous aviez parlé d'un double intérêt, je crois?

-- L'autre intérêt, madame, reprit le capitaine, le voici, et c'est, pour ainsi dire, une question vitale pour la Compagnie, dont je vous demanderai la permission de vous rappeler l'origine en quelques mots. Vous comprendrez alors pourquoi cette association, si florissante autrefois, est maintenant menacée dans la source même de ses produits.»

En quelques mots, effectivement, le capitaine Craventy fit l'historique de cette Compagnie célèbre.

On sait que dès les temps les plus reculés, l'homme emprunta aux animaux leur peau ou leur fourrure pour s'en vêtir. Le commerce

des pelleteries remonte donc à la plus haute antiquité. Le luxe de l'habillement se développa même à ce point que des lois somptuaires furent plusieurs fois édictées afin d'enrayer cette mode qui se portait principalement sur les fourrures. Le vair et le petit-gris durent être prohibés au milieu du XII^{ème} siècle.

En 1553, la Russie fonda plusieurs établissements dans ses steppes septentrionales, et des compagnies anglaises ne tardèrent pas à l'imiter. C'était par l'entremise des Samoyèdes que se faisait alors ce trafic de martes-zibelines, d'hermines, de castors, etc. Mais, pendant le règne d'Élisabeth, l'usage des fourrures luxueuses fut restreint singulièrement, de par la volonté royale, et, pendant quelques années, cette branche de commerce demeura paralysée.

Le 2 mai 1670, un privilège fut accordé à la Compagnie des pelleteries de la baie d'Hudson. Cette société comptait un certain nombre d'actionnaires dans la haute noblesse, le duc d'York, le duc d'Albermale, le comte de Shaftesbury, etc. Son capital n'était alors que de huit mille quatre cent vingt livres. Elle avait pour rivales les associations particulières dont les agents français, établis au Canada, se lançaient dans des excursions aventureuses, mais fort lucratives. Ces intrépides chasseurs, connus sous le nom de «voyageurs canadiens», firent une telle concurrence à la

Compagnie naissante, que l'existence de celle-ci fut sérieusement compromise.

Mais la conquête du Canada vint modifier cette situation précaire. Trois ans après la prise de Québec, en 1766, le commerce des pelleteries reprit avec un nouvel entrain. Les facteurs anglais s'étaient familiarisés avec les difficultés de ce genre de trafic: ils connaissaient les moeurs du pays, les habitudes des Indiens, le mode qu'ils employaient dans leurs échanges. Cependant, les bénéfices de la Compagnie étaient nuls encore. De plus, vers 1784, des marchands de Montréal s'étant associés pour l'exploitation des pelleteries, fondèrent cette puissante «Compagnie du nord-ouest», qui centralisa bientôt toutes les opérations de ce genre. En 1798, les expéditions de la nouvelle société se montaient au chiffre énorme de cent vingt mille livres sterling, et la Compagnie de la baie d'Hudson était encore menacée dans son existence.

Il faut dire que cette Compagnie du nord-ouest ne reculait devant aucun acte immoral, quand son intérêt était en jeu. Exploitant leurs propres employés, spéculant sur la misère des Indiens, les maltraitant, les pillant après les avoir enivrés, bravant la défense du parlement qui prohiba la vente des liqueurs alcooliques sur les territoires indigènes, les agents du nord-ouest réalisaient d'énormes bénéfices, malgré la concurrence des

sociétés américaines et russes qui s'étaient fondées, entre autres la «Compagnie américaine des pelleteries», créée en 1809 avec un capital d'un million de dollars, et qui exploitait l'ouest des Montagnes-Rocheuses.

Mais de toutes ces sociétés, la Compagnie de la baie d'Hudson était la plus menacée, quand, en 1821, à la suite de traités longuement débattus, elle absorba son ancienne rivale, la Compagnie du nord-ouest, et prit la dénomination générale de: Hudson's bay fur Company.

Aujourd'hui, cette importante association n'a plus d'autre rivale que «la Compagnie américaine des pelleteries de Saint-Louis.» Elle possède des établissements nombreux dispersés sur un domaine qui compte trois millions sept cent mille milles carrés. Ses principales factoreries sont situées sur la baie James, à l'embouchure de la rivière de Severn, dans la partie sud et vers les frontières du Haut-Canada, sur les lacs Athapeskow, Winnipeg, Supérieur, Methye, Buffalo, près des rivières Colombia, Mackenzie, Saskatchewan, Assinipoil, etc. Le Fort York, qui commande le cours du fleuve Nelson, tributaire de la baie d'Hudson, forme le quartier général de la Compagnie, et c'est là qu'est établi son principal dépôt de fourrures. De plus, en 1842, elle a pris à bail, moyennant une rétribution annuelle de deux cent mille

francs, les établissements russes de l'Amérique du Nord. Elle exploite ainsi, et pour son propre compte, les terrains immenses compris entre le Mississippi et l'océan Pacifique. Elle a lancé dans toutes les directions des voyageurs intrépides, Hearn vers la mer polaire, à la découverte de la Copennicie en 1770; Franklin, de 1819 à 1822, sur cinq mille cinq cent cinquante milles du littoral américain; Mackenzie, qui, après avoir découvert le fleuve auquel il a donné son nom, atteignit les bords du Pacifique par 52°24' de latitude nord. En 1833-34, elle expédiait en Europe les quantités suivantes de peaux et fourrures, quantités qui donneront un état exact de son trafic:

Castors: 1, 074

Parchemins et jeunes castors: 92, 288

Rats musqués: 694, 092

Blaireaux 1, 069

Ours: 7, 451

Hermes: 491

Pêcheurs: 5, 296

Renards: 9, 937

Lynx: 14, 255

Martes: 64, 490

Putois: 25, 100

Loutres: 22, 303

Ratons: 713

Cygnes: 7, 918

Loups: 8, 484

Wolwérènes: 1, 571

Une telle production devait donc assurer à la Compagnie de la baie d'Hudson des bénéfices très considérables; mais, malheureusement pour elle, ces chiffres ne se maintinrent pas, et depuis vingt ans environ, ils étaient en proportion décroissante.

À quoi tenait cette décadence, c'est ce que le capitaine Craventy expliquait en ce moment à Mrs. Paulina Barnett.

«Jusqu'en 1837, madame, dit-il, on peut affirmer que la situation de la Compagnie a été florissante. En cette année-là, l'exportation des peaux s'était encore élevée au chiffre de deux millions trois cent cinquante-huit mille. Mais depuis, il a toujours été en diminuant, et maintenant ce chiffre s'est abaissé de moitié au moins.

-- Mais à quelle cause attribuez-vous cet abaissement notable dans l'exportation des fourrures? demanda Mrs. Paulina Barnett.

-- Au dépeuplement que l'activité, et j'ajoute, l'incurie des

chasseurs a provoqué sur les territoires de chasse. On a traqué et tué sans relâche. Ces massacres se sont faits sans discernement. Les petits, les femelles pleines n'ont même pas été épargnés. De là, une rareté inévitable dans le nombre des animaux à fourrures. La loutre a presque complètement disparu et ne se retrouve guère que près des îles du Pacifique nord. Les castors se sont réfugiés par petits détachements sur les rives des plus lointaines rivières. De même pour tant d'autres animaux précieux qui ont dû fuir devant l'invasion des chasseurs. Les trappes, qui regorgeaient autrefois, sont vides maintenant. Le prix des peaux augmente, et cela précisément à une époque où les fourrures sont très recherchées. Aussi, les chasseurs se dégoûtent, et il ne reste plus que les audacieux et les infatigables qui s'avancent maintenant jusqu'aux limites du continent américain.

-- Je comprends maintenant, répondit Mrs. Paulina Barnett, l'intérêt que la Compagnie attache à la création d'une factorerie sur les rives de l'océan Arctique, puisque les animaux se sont réfugiés au-delà du cercle polaire.

-- Oui, madame, répondit le capitaine. D'ailleurs, il fallait bien que la Compagnie se décidât à reporter plus au nord le centre de ses opérations, car, il y a deux ans, une décision du parlement britannique a singulièrement réduit ses domaines.

-- Et qui a pu motiver cette réduction? demanda la voyageuse.

-- Une raison économique de haute importance, madame, et qui a dû vivement frapper les hommes d'État de la Grande-Bretagne. En effet, la mission de la Compagnie n'était pas civilisatrice. Au contraire. Dans son propre intérêt, elle devait maintenir à l'état de terrains vagues son immense domaine. Toute tentative de défrichement qui eût éloigné les animaux à fourrures était impitoyablement arrêtée par elle. Son monopole même est donc ennemi de tout esprit d'entreprise agricole. De plus, les questions étrangères à son industrie sont impitoyablement repoussées par son conseil d'administration. C'est ce régime absolu, et, par certains côtés, antimoral, qui a provoqué les mesures prises par le parlement, et en 1857, une commission, nommée par le secrétaire d'État des colonies, décida qu'il fallait annexer au Canada toutes les terres susceptibles de défrichement, telles que les territoires de la Rivière-Rouge, les districts du Saskatchewan, et ne laisser que la partie du domaine à laquelle la civilisation ne réservait aucun avenir. L'année suivante, la Compagnie perdait le versant ouest des Montagnes-Rocheuses qui releva directement du Colonial-Office, et fut ainsi soustrait à la juridiction des agents de la baie d'Hudson. Et voilà pourquoi, madame, avant de renoncer à son trafic des fourrures, la Compagnie

va tenter l'exploitation de ces contrées du Nord, qui sont à peine connues, et chercher les moyens de les rattacher par le passage du Nord-Ouest avec l'océan Pacifique.»

Mrs. Pauline Barnett était maintenant édifiée sur les projets ultérieurs de la célèbre Compagnie. Elle allait assister de sa personne à l'établissement d'un nouveau fort sur la limite de la mer polaire. Le capitaine Craventy l'avait mise au courant de la situation; mais peut-être, -- car il aimait à parler, -- fût-il entré dans de nouveaux détails, si un incident ne lui eût coupé la parole.

En effet, le caporal Joliffe venait d'annoncer à haute voix que, Mrs Joliffe aidant, il allait procéder à la confection du punch. Cette nouvelle fut accueillie comme elle méritait de l'être. Quelques hurrahs éclatèrent. Le bol, -- c'était plutôt un bassin, -- le bol était rempli de la précieuse liqueur. Il ne contenait pas moins de dix pintes de brandevin. Au fond s'entassaient les morceaux de sucre, dosés par la main de Mrs. Joliffe. À la surface, surnageaient les tranches de citron, déjà racornies par la vieillesse. Il n'y avait plus qu'à enflammer ce lac alcoolique, et le caporal, la mèche allumée, attendait l'ordre de son capitaine, comme s'il se fût agi de mettre le feu à une mine.

«Allez, Joliffe!» dit alors le capitaine Craventy.

La flamme fut communiquée à la liqueur, et le punch flamba, en un instant, aux applaudissements de tous les invités.

Dix minutes après, les verres remplis circulaient à travers la foule, et trouvaient toujours preneurs, comme des rentes dans un mouvement de hausse.

«Hurrah! hurrah! hurrah! pour mistress Paulina Barnett! Hurrah! pour le capitaine!»

Au moment où ces joyeux hurrahs retentissaient, des cris se firent entendre au dehors. Les invités se turent aussitôt.

«Sergent Long, dit le capitaine, voyez donc ce qui se passe!»

Et sur l'ordre de son chef, le sergent, laissant son verre inachevé, quitta le salon.