

**Le Fonds des Voyageurs : un fonds de secours atypique, 1790-1823**

**Par**

**Thierry Simonet**

Thèse présentée à la Faculté des arts à titre d'exigence partielle en vue de l'obtention de la maîtrise en histoire



**uOttawa**

## RÉSUMÉ

Le Fonds des Voyageurs : un fonds de secours atypique, 1790-1823

Thierry Simonet  
Université d'Ottawa, 2022

Direction de recherche  
Nicole St-Onge et Peter C. Bishoff

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'embauche de Canadiens français, surnommés les voyageurs, s'inscrit dans un système de travail de la traite des fourrures qui s'articule à Montréal autour de contrats notariés. Les engagés se lient pour plusieurs mois, voire plusieurs années à un marchand qui les emploie afin d'acheminer en canot des marchandises dans les territoires du Nord-Ouest et en revenir chargé de pelleteries. Conscients des dangers encourus et de l'imprévoyance de leurs employés, les « négociants des Pays d'en haut » orchestrent une société de secours, dès 1790, appelé le « Fonds des voyageurs ». Ce dernier, atypique dans sa conception et dans son organisation, est le « soutien des voyageurs infirmes, de leurs veuves et des orphelins » dans la détresse. Cette étude a pour but de mettre en exergue l'atypie de cette institution d'aide. Elle apparaît dans une conjoncture de métamorphose sociale et économique du Bas-Canada, ainsi que dans le contexte d'une évolution culturelle de prévoyance et d'un communautarisme émergent. Cette élite marchande venue d'Écosse est liée à une histoire commune de l'« *habitus* » avec ses employés. Elle applique les préceptes avant-gardistes des Lumières écossaises dans une société montréalaise confrontée à un courant libéral naissant. Ce faisant, ces bourgeois écossais de la société marchande, souvent décrits comme mercantiles, se présentent en fin de compte comme des membres d'un « monde du voyage » solidaires de leurs semblables. Cette nouvelle perspective invite à un ajustement des interprétations de l'historiographie sur la communauté qui exerce le commerce des fourrures à Montréal entre 1790 et 1821.

## REMERCIEMENTS

Je tiens en premier lieu à exprimer ma reconnaissance envers madame Nicole St-Onge ainsi que monsieur Peter C. Bishoff pour leurs attentions particulières et pour leurs appuis indéfectibles. Leur enthousiasme pour le projet de recherche et la promptitude de leurs réactions aux nombreux questionnements qu'elle a suscitée n'ont fait que me conforter dans l'élaboration de cette thèse.

Je voudrais également remercier le Conseil de recherche en sciences humaines (CRSH), le fonds de dotation de la bourse Gustave et Marie Lanctôt et l'Université d'Ottawa pour le soutien financier qui a concouru à la réalisation de cette étude.

Ma gratitude envers tous les professeurs et étudiants du département d'histoire, avec qui j'ai pu avoir les plus intéressantes et enrichissantes des discussions, ne sera jamais aussi grande que leur patience à mon égard.

Pour finir et non des moindres, j'aimerais remercier mon épouse pour sa persévérance, son écoute attentive et son support inébranlable; ainsi que mes enfants qui m'ont toujours soutenu et encouragé à retourner aux études.

## TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	ii
REMERCIEMENTS .....	iii
TABLE DES FIGURES* .....	vi
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE I.....	9
Les protagonistes de la traite pelletière dans un contexte de pré-industrialisation du Bas-Canada 1760-1820.....	9
1. Une « industrie » en pleine expansion .....	10
Expansion de l'activité économique et de la concurrence .....	10
Extension des zones d'approvisionnement en fourrures.....	16
2. Le Voyageur : un professionnel .....	22
Une mobilité « héritée » banalisée.....	22
Quand le « coureur de bois » devient un « voyageur ».....	27
3. Pré-révolution industrielle et le capitalisme à Montréal .....	31
Un développement commercial montréalais.....	31
Instauration de la discipline capitaliste du travail et du rapport salarial.....	36
CHAPITRE II.....	43
L'émergence du Fonds des voyageurs : une initiative de la bourgeoisie marchande écossaise pour le bien commun. ....	43
1. Répondre à un besoin .....	44
La « derouine » : une « course » dangereuse .....	44
Le voyageur : un être imprévoyant? .....	50
2. Un fonds « patronal » de prévoyance.....	56
Une identité commune .....	56
Une entraide de communauté ou la conscience du marchand mercantile.....	62
3. Le Fonds des voyageurs .....	69
Un avenir des plus prometteur .....	69
Un manque d'expérience?.....	75
CHAPITRE III .....	81
Une croissance et un développement conditionnels.....	81
1. Force du fonds.....	81

Les bénéficiaires .....	81
« [...] selon les circonstances de leur situation ».....	86
2. Des faiblesses économiques .....	91
Des prévisions qui ne sont pas au rendez-vous.....	91
Quand l'intérêt et le capital ne suffisent plus.....	93
CHAPITRE IV .....	100
Déclin et disparition du fonds .....	100
1. Facteurs extrinsèques .....	100
Le système monétaire .....	100
Participation et défection .....	105
2. Les oubliés de la fusion.....	111
Coup dur pour le FDV .....	111
Liquidation légale du fonds .....	116
CONCLUSION .....	124
ANNEXE .....	129
BIBLIOGRAPHIE .....	131

## TABLE DES FIGURES\*

Figure 1: Extrait de la carte de Peter Pond présentée au Congrès américain (1785) .....	18
Figure 2: Ascendance des premiers actionnaires de la Compagnie du Nord-Ouest (1779) .....	32
Figure 3 : Évolution annuelle du statut des individus indemnisés .....	77
Figure 4 : Évolution annuelle du nombre de veuves indemnisées .....	78
Figure 5: Comparaison entre les montants des cotisations + Intérêts et les montants des indemnisations .....	83
Figure 6: Évolution annuelle du total des contributions .....	87
Figure 7: Comparaison entre les montants de cotisation et d'indemnisation .....	88
Figure 8: Évolution annuelle du total des intérêts .....	89
Figure 9: Évolution annuelle du total des montants alloués .....	90

\*Il est à noter que les données employées pour l'élaboration des graphiques allant de la figure 3 à la figure 9 incluse sont issues des rapports du Fonds des voyageurs publiés dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* et répertoriés dans la bibliographie.

Dans cette étude sont utilisés les cours monétaires suivants : la livre cours de Halifax (£) qui se divise en 20 shillings (S) et chaque shilling en 12 pence (d), ainsi que la livre ancien cours (#), qui se divise en 20 sols (S) et la sol en 12 deniers (d).

## INTRODUCTION

Entre 1680 et la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, des milliers d'hommes de la vallée du Saint-Laurent parcourent les grands espaces de la traite pelletière afin d'y gagner l'argent nécessaire à leur survie ou pour accumuler un capital, aussi minime soit-il. Ces derniers sont engagés pour transporter des marchandises à bord de canots d'écorce.<sup>1</sup> Après la Conquête, l'élite d'affaires britannique perpétue le commerce des fourrures, remplaçant ainsi les négociants de l'ancien régime. Faisant parfois l'aller-retour entre Montréal et Michilimackinac, et d'autres fois séjournant plusieurs années au-delà de la région du Lac Supérieur, les Canadiens français expérimentés dans ce genre de voyage trouvent dans les salaires proposés par l'élite marchande montréalaise une opportunité d'agrémenter les revenus de leurs terres, ou tout simplement de subvenir aux besoins de leurs familles. Pas moins de deux mille hommes sont embauchés chaque année, et ce dès 1790, par les négociants des Pays d'en haut de Montréal.<sup>2</sup> Il n'est pas rare de voir partir le père et un de ses fils pour œuvrer dans le commerce des pelleteries afin d'augmenter les ressources domestiques. Travailler dans la traite pelletière devient une pratique usuelle dans plusieurs foyers des paroisses autour de la capitale de la fourrure, qui perpétuent ce mode d'activité de génération en génération. Certains en font une base principale de revenu.<sup>3</sup> L'expansion des espaces de la traite pelletière suscite la hausse des engagements d'employés qui sont de plus en plus nombreux à s'exposer aux dangers inhérents au transport fluvial.

La dernière décennie du XVIII<sup>e</sup> siècle est marquée par la prise de conscience des marchands montréalais des dangers encourus dans les transports fluviaux. Ceux-ci s'intéressent à la

---

<sup>1</sup> Carolyn Podruchny, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord*, trad. par Anne-Hélène KERBIRIOU, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2009, p. 21.

<sup>2</sup> *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* (GM), 13 janvier 1791, p. 3.

<sup>3</sup> Louise Dechêne, *Habitants et Marchands de Montreal au XVII<sup>e</sup> Siecle*, Montréal, Boréal, 1988, coll. « Boréal compact », pp. 220-227.

prévention, en cas d'infortune, des travailleurs qui exercent un des plus anciens métiers du pays, et un des plus périlleux et imprédictibles, celui de « voyageur ». Ces derniers déboursent alors une somme prélevée sur leurs gages, et ce à compter de 1790, afin de contribuer au fonds de secours qu'est le Fonds des voyageurs, qui représente un pourcentage du montant de leur contrat. Ces organisations de prévoyance et les sociétés de secours mutuel, qui émergent au Bas-Canada dans les premières décennies du XIXe siècle, ont pour mission d'offrir un secours financier à ceux parmi leurs membres qui se retrouvent sans revenus pour cause de maladie ou d'invalidité et d'accident, entre autres. De plus, les sociétés paient les frais d'enterrements en cas de décès et versent des pensions aux veuves et aux orphelins. Le phénomène des sociétés de secours mutuel s'inscrit dans l'analyse de l'économie sociale et des mouvements communautaires de la société canadienne-française. Comme ce qui se pratique au Royaume-Uni, ces dernières poussent les ouvriers à se responsabiliser individuellement en encourageant la prévoyance personnelle. L'apparition de ces sociétés est aussi imbriquée dans celle des entreprises en ces années de révolution industrielle où émerge une nouvelle classe d'ouvriers qui développent une culture de prévention collective.

L'embauche de « canotiers » s'inscrit dans un système de travail de la traite des fourrures montréalais qui s'articule, à la fin du XVIII<sup>e</sup> et au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle, autour de contrats notariés. Un voyageur se lie pour plusieurs mois, voire plusieurs années, à un négociant. Bon nombre de ces ententes contraignent au prélèvement d'un pour cent sur les gages des engagés pour contribuer au fonds d'aide pour le « soutien des voyageurs infirmes, de leurs veuves et des orphelins »<sup>4</sup>. Les « négociants des Pays d'en haut », souvent actionnaires de la Compagnie du Nord-Ouest, sont à l'origine dudit fonds et en deviennent aussi les gestionnaires.

---

<sup>4</sup> GM, 13 janvier 1791, p. 3.

La genèse de cette initiative trouverait sa source dans les idées des Lumières écossaises véhiculées à Glasgow, auxquelles sont initiés certains marchands d'ascendance écossaise au fil de leur éducation. La philanthropie, qui engendre la bienveillance, occupe un espace prépondérant dans la philosophie.<sup>5</sup> Elle influence les magnats montréalais de la fourrure dans la préoccupation du bien-être de leurs voyageurs. Ce phénomène relève de certaines mœurs issues de l'« *habitus* »<sup>6</sup> des protagonistes de la traite qui intègre cette « bourgeoisie » mercantile à la communauté du « voyage ». Dans le cadre de la métamorphose sociale et économique du Bas-Canada, et dans le contexte d'une évolution culturelle de prévoyance, quels sont les facteurs qui tendent à présenter le Fonds des voyageurs comme une société de secours atypique? Quel est la responsabilité de ce fonds dédié à ces engagés sous contrat, des travailleurs à mobilité plurielle? De quelle façon peut se définir l'atypie du Fonds des voyageurs?

Il est assez juste de situer le rôle du Fonds des voyageurs dans l'apparition d'une prévoyance individuelle, issu des idées de Lumières écossaises. Une élite venue d'Écosse met en application certains de ces préceptes au sein d'un Bas-Canada en pleine transformation « libérale » où le voyageur devient un acteur comme un autre de la productivité. Les « négociants des Pays d'en haut » à Montréal, conscients de la nature des problèmes spécifiques des voyageurs, organisent un secours au caractère spécifique à leurs conditions de travail particulières. Le Fonds des voyageurs ne trouve aucune comparaison à Montréal dans la sphère ouvrière urbaine naissante.

L'histoire sociale contribue à l'élaboration d'une historiographie pertinente en ce qui concerne l'évolution des sociétés de prévoyance qui émergent au XIX<sup>e</sup> siècle. Quant à celle concernant l'univers de la traite de la fourrure de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle jusqu'à son déclin au

---

<sup>5</sup> David Champagne, *Philanthropie privée au 19e siècle au Québec*, Montréal, UQAM, 2014, p. 19.

<sup>6</sup> Le concept de l'« *habitus* » est défini ici comme: une pratique qui lie les gens par les activités quotidiennes partagées qui définissent les choix et l'identité des individus au-delà des positions sociales.

milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, elle se recentre sur l'évolution de l'organisation sociale des voyageurs. Ces derniers passent du microcosme de la traite autonome à un monde de travailleurs engagés et salariés, soumis à des règles imposées par une élite marchande dite britannique.

Louise Dechêne, tout comme Allan Greer, note la dimension de la transition des voyageurs, qui travaillent à leur propre compte, au statut d'engagé plus proche du prolétariat naissant dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.<sup>7</sup> Gilles Havard aborde l'imprévoyance des voyageurs dont la désinvolture est plusieurs fois mentionnée dans les récits de l'époque britannique.<sup>8</sup> Carolyn Podruchny détermine la position de chaque protagoniste de la traite à partir de la signature d'un contrat de voyageur jusqu'à la destination de celui-ci. Les conditions de travail dangereuses et les relations entre les bourgeois et les engagés démontrent l'importance des liens qui existent entre les individus dans ce domaine en dehors des modalités libellées dans le contrat initial d'embauche.<sup>9</sup> Nicole St-Onge constate que les comportements sociaux, économiques et culturels de ces voyageurs, à mobilité plurielle, s'étendent bien au-delà de la vallée du Saint-Laurent.<sup>10</sup> Robert Englebert, à l'instar de Havard et d'Harold Innis, souligne l'importance des affrontements violents qui caractérisent « la guerre » commerciale que se livrent les compagnies de traite dans le Nord-Ouest.<sup>11</sup>

---

<sup>7</sup> Louise Dechêne, *Habitants et marchands de Montréal au XVII<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Boréal, 1988, coll. « Boréal compact », pp. 181-182; Allan Greer, *Habitants, marchands et seigneurs : la société rurale du bas Richelieu, 1740-1840*, trad. par Jude Des CHÊNES, Québec, Septentrion, 2000, p. 236.

<sup>8</sup> Gilles Havard, *Histoire des coureurs de bois, Amérique du Nord 1600-1840*, Paris, Les Indes savantes, 2016, p. 407.

<sup>9</sup> Carolyn Podruchny, « Unfair Masters and Rascally Servants? Labour Relations among Bourgeois, Clerks and Voyageurs in the Montréal Fur Trade, 1780-1821 », *Labour / Le Travail*, vol. 43, 1999, pp. 43-70.

<sup>10</sup> Nicole St-Onge, « The Persistence of Travel and Trade: St. Lawrence River Valley French Engagés and the American Fur Company, 1818-1840 », *Michigan Historical Review*, vol. 34, n° 2, 2008, p. 37.

<sup>11</sup> Robert Englebert, « Diverging Identities and Converging Interests: Corporate Competition, Desertion, and Voyageur Agency, 1815 - 1818 », *Manitoba History*, n° 55, 2007, p. 18; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, pp. 343-281; Harold A. Innis, *The fur trade in Canada*, New Haven, 1930, pp. 283-284.

La dangerosité du travail de voyageur met en exergue les besoins d'une certaine sécurité sociale. Martin Petitclerc précise que l'Angleterre est sans doute la plus influente dans le domaine du secours social au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Il aborde les sociétés de secours mutuels du Bas-Canada dans leur fonctionnement singularisé par leurs membres à majorité canadienne-française qui œuvrent pour des employeurs en grande partie anglophones dans un espace britannique. Son étude sur la prévoyance se base sur la situation de l'indigent tenu responsable de sa pauvreté dans une nouvelle société libérale. Petitclerc priorise l'aspect social des sociétés de secours mutuels qui se manifestent dans une culture associative solidaire qui annoncerait le syndicalisme, entre autres. S'il mentionne les sociétés de secours de la première partie du XIX<sup>e</sup> siècle, il met surtout en exergue celles d'après 1850.<sup>12</sup> Peter C. Bischoff explore l'avènement de ces sociétés et leur expansion au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle comme une forme différente de sociabilité et d'organisation pouvant améliorer leur condition. L'historien met l'accent sur le développement des sociétés de secours mutuels, résultat d'association et de partage de ressource d'artisans, et de travailleurs, qui s'offre un minimum de protection sociale, mais il ne fait remonter ce mouvement qu'à la fondation de l'union Saint-Joseph de Montréal par les tailleurs de pierre en 1851.<sup>13</sup>

L'historiographie peut répondre à la question de l'émergence et de l'évolution des sociétés de secours mutuels au Bas-Canada par « une véritable culture ouvrière de la prévoyance »<sup>14</sup> dans la seconde partie du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle peut également satisfaire les problématiques sur l'imprévoyance des voyageurs et de leur progression sociale dans un Bas-Canada en pleine mutation. Par contre, elle ne peut réagir adéquatement à l'interrogation centrale de cette recherche

---

<sup>12</sup> Martin Petitclerc, *Nous protégeons l'infortune: Les origines populaires de l'économie sociale au Québec*, Montréal, VLB Éditeur, 2007, pp. 9-46.

<sup>13</sup> Peter C. Bischoff, « L'émergence d'un mouvement : Les premières sociétés de secours mutuels canadiennes-françaises à Montréal (1851-1867) », *Cap-aux-Diamants*, n° 135, 2018, pp. 9-13.

<sup>14</sup> M. PETITCLERC, *Nous protégeons l'infortune: Les origines populaires de l'économie sociale au Québec...*, op. cit. p. 13.

portant sur la société de prévoyance qu'est le Fonds des voyageurs. Celui-ci est en effet quelquefois mentionné dans des études, cependant il n'a jamais été étudié. C'est en puisant dans cette somme de connaissances, mais en la traitant selon une approche basée sur la structure particulière du monde des voyageurs en cette fin de XVIII<sup>e</sup> et dans les premières décennies du XIX<sup>e</sup> que cette recherche révèle le caractère spécifique dudit fonds. Ce dernier, initié à partir d'un courant libéral favorisant les pensées avant-gardistes et la sympathie des marchands écossais de Montréal, et leurs différents associés, est une reconnaissance de l'individu et de ses droits à une prévoyance collective dans le monde de la traite des fourrures. La division du travail et le désir d'accumuler du capital sont à la base des nouvelles manières d'organiser le travail dans le domaine de la pelleterie. Il n'en demeure pas moins que ces dernières peuvent être compatibles avec les principes du secours mutuel. La création du fonds est une application montréalaise et partielle des idées des Lumières écossaises transmises par une élite influencée par une culture sociale canadienne-française dans laquelle elle puise sa main-d'œuvre. La principale compagnie concurrente de la Compagnie du Nord-Ouest est la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui engage des individus provenant des Orcades, entre autres. Cette dernière, après la fusion des deux firmes en 1821, se désintéresse d'un fonds qui soutient spécifiquement les familles des voyageurs canadiens-français. Cette thèse contribue à l'avancement des connaissances sur les relations sociales particulières<sup>15</sup> qui existent entre les élites du commerce des fourrures de Montréal et leurs engagés salariés.

Pour cette recherche, les ressources historiographiques concernant la traite des fourrures permettent surtout : premièrement, d'établir, dans le cadre d'un concept de protection sociale à

---

<sup>15</sup> Les relations sociales sont définies ici par les compétences acquises par les protagonistes de la traite, la place occupée dans les relations par chaque individu qui permet de contrôler les ressources de l'autre, les contributions de chacun dans ces relations et la reconnaissance sociale de chacun (ici le marchand montréalais philanthrope et la reconnaissance du voyageur dans la création du Fonds des voyageurs). Voir les travaux de Guy Bajoit sur le concept de relation sociale. Guy Bajoit, « Le concept de relation sociale. », *Nouvelles perspectives en science sociales*, vol. 5, n° 1, 2009.

venir, le contexte du commerce des fourrures dans lequel évoluent les protagonistes de la traite et deuxièmement, de développer partiellement les contextes socio-économiques du Bas-Canada. Afin d'analyser le mécanisme de cette prévoyance, les rapports annuels du Fonds des voyageurs publiés dans les journaux, qui mettent en évidence les états financiers, les cotisations des voyageurs et les versements aux ayants droit, sont étudiés. Ces archives journalistiques sont sur bobines avant d'être disponible numériquement à la Bibliothèque et archives nationale du Québec (BANQ), pour la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* et également sur bobines à la Bibliothèque et Archives Canada (BAC), ce qui nécessite de consulter les documents un à un. Pour ce qui est des contrats, la base de données des voyageurs, riche de 36 001 entrées, est la principale source consultée. Les contrats qui impliquent les individus engagés en tant que voyageurs auprès des diverses firmes de la traite des pelleteries, comme la *Gregory, McLeod & Co.*, la *McTavish, Frobisher & Co.* ou la Compagnie du Nord-Ouest, entre autres, qui incluent la clause de paiement dudit fonds, sont analysés en considérant leur nouvelle réalité à évoluer dans un milieu de travail de plus en plus contraignant. Le Programme de recherche en démographie historique (PRDH) et l'Institut Généalogique Drouin (IGD) sont les principaux moteurs de recherche pour les registres paroissiaux, à condition de ne pas se limiter à une simple recherche utilisant la reconnaissance optique de caractères (ROC). Les outils numériques ne sont pas infallibles pour ce genre de recherche. Les supports numériques sont aussi divers. Il est possible de faire des recherches par océrisation quand la numérisation de ces documents le permet. Bon nombre de documents consultés pour cette recherche sont dans un format graphique, comme les registres paroissiaux. Il faut ajouter à ces difficultés celle de l'orthographe des patronymes qui peut différer à même les sources primaires, comme les registres paroissiaux et les contrats, mais aussi dans l'historiographie. Les registres notariés résultants du réseau de notaires qui collaborent au fonctionnement, et à la circulation de l'argent provenant du fonds, se révèlent être d'un grand intérêt pour dégager une

meilleure vue d'ensemble de la structure familiale, sociale et économique des employés bénéficiaires. La pertinence des articles et les encarts qui paraissent dans les journaux, ainsi que le jugement de la Cour du banc du roi concernant le fonds sont autant de ressources pour cerner cette institution dans une conjoncture qui lui est propre. Les rapports annuels, quasi complets, avec seulement deux années manquantes, permettent de faire des analyses quantitatives sur les états financiers et le statut des bénéficiaires du Fonds. Ils rendent possible l'application d'une certaine chronologie dans l'élaboration de la thèse. Cependant, ils ont aussi leur limite. Ils ne permettent que de faire des échantillonnages concernant les raisons pour lesquelles les demandes sont faites. Finalement, la plus grande difficulté rencontrée lors des recherches est assurément le contexte de la COVID-19. L'accessibilité aux archives restreinte, voire inexistante, rend une recherche difficile. L'accès à distance de certains documents non répertoriés dans les annexes, et parfois même inconnus des archivistes, s'est rapidement avéré du domaine de l'utopie.

Le premier chapitre en est un de contextualisation. Bien qu'un nombre conséquent d'études concernant le commerce des pelleteries existent, il est important de rappeler ici le fonctionnement de la communauté particulière du monde de la traite des fourrures, dans un espace temporel précis, qui témoigne de l'atypie indispensable au Fonds des voyageurs. Le second s'emploie à tracer le portrait social et culturel des protagonistes de la traite pelletière, fondement essentiel au processus du développement et de l'évolution dudit fonds. Le troisième chapitre expose le développement de la société de secours qu'est le Fonds des voyageurs et qui observe les simples règles qui le caractérisent. Enfin, le dernier, consacré à l'agonie et à la disparition du fonds, met en exergue la faiblesse d'une institution administrée par les employeurs.

## CHAPITRE I

### **Les protagonistes de la traite pelletière dans un contexte de pré-industrialisation du Bas-Canada 1760-1820.**

La période, qui succède aux événements de la Conquête et qui s'étire aux trois premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, est considérée comme un tournant dans l'évolution du Bas-Canada sur le plan socio-politique, économique et idéologique, entre autres.<sup>16</sup> Les études la concernant sont souvent basées sur les actes notariés, et des registres paroissiaux, qui viennent bonifier les documents seigneuriaux et autres fonds d'archives privés. Bien que l'historiographie s'enrichisse d'analyses en ce qui concerne des trajectoires individuelles de voyageurs de cet espace-temps, il n'en demeure pas moins qu'elles perdurent majoritairement dans une réflexion aux tendances « macro-historiques ». Ce chapitre a pour objectif de reconsidérer certains éléments historiographiques dans le cadre spécifique du commerce des fourrures « montréalais » dominé par des Écossais, dont l'économie en pleine expansion nécessite une extension des zones d'approvisionnement en pelleteries. Cette évolution du marché entraîne une concurrence féroce dans le domaine de la traite pelletière. Les engagés se transforment, au fil des « voyages », en des salariés professionnels de la mobilité dans une société qui arbore déjà une pré-industrialisation de la production.

---

<sup>16</sup> Gilles Paquet et Jean-Pierre Wallot, « Le système financier bas-canadien au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle », *L'Actualité économique*, vol. 59, n° 3, 1983, p. 456.

## 1. Une « industrie » en pleine expansion

### Expansion de l'activité économique et de la concurrence

La guerre de Sept Ans perturbe un tant soit peu l'exploitation de la fourrure au Canada, mais comme le remarque Havard, ni la guerre ni le passage sous l'égide britannique qui en découle n'affectent vraiment le fonctionnement de la traite pelletière dans le Nord-Ouest.<sup>17</sup> D'après Innis, les marchands britanniques prennent moins de deux décennies pour développer une centralisation des politiques commerciales favorisée par un Acte de Québec de 1774 qui avantage le commerce intérieur. Il est possible de penser que l'essor économique de la colonie résulte de la politique mercantile britannique, mais elle est aussi la conséquence de l'expansion spatiale qui, ultimement, favorise et encourage les manufactures britanniques pourvoyeuses d'articles divers. Les marchandises nécessaires au négoce des fourrures proviennent dorénavant d'Angleterre, les techniques concernant la traite elle-même restent celles pratiquées sous le régime de la Nouvelle-France par les Canadiens. Ces politiques garantissent ainsi la poursuite de la traite des fourrures qui se maintient au premier rang dans les exportations, jusqu'à ce que le commerce du bois la devance au début du XIX<sup>e</sup> siècle.<sup>18</sup>

Si les autorités de l'ancien régime arrivent, avec les droits de traites, à garder un certain monopole sur les échanges en général et sur ceux des fourrures en particulier, celles du gouvernement britannique, utilisant aussi les licences permettant le commerce des pelleteries, mais laissant une certaine liberté dans ce domaine, autorise la multiplication excessive de compagnies

---

<sup>17</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 343.

<sup>18</sup> H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, op. cit., pp. 171, 180-184; John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec*, trad. par Hélène FILION, Louise CÔTÉ, Louise CHABOT, Anne-Hélène KERBIRIOU et Michel de LORIMIER, Montréal, Septentrion, 2009, p. 97; Alexander Mackenzie, *Voyages from Montreal, on the River St-Laurent, through the Continent of North America, to the Frozen and Pacific Oceans; In the Years 1789 and 1793.*, London, R. Noble, 1801, p. xxv.

de marchands. Qu'ils soient anglais, américains, ou écossais et même canadiens, tous ces négociants, souvent organisés en petits partenariats<sup>19</sup>, s'adonnent au commerce des fourrures, générant ainsi une concurrence sans précédent.<sup>20</sup> Alexander Henry rapporte que le 24 juin 1775, lorsqu'il arrive à Grand Portage: « [Il] a trouvé les commerçants dans un état réciproque d'hostilité extrême, chacun poursuivant ses intérêts de manière à nuire le plus possible à son voisin ».<sup>21</sup>

L'association entre marchands semble inévitable pour contrer la compétition, mais également pour se protéger de la violence qu'elle engendre. C'est à cette époque que la *North-West Company* (Compagnie du Nord-Ouest) verrait le jour d'après Wallace, même s'il confirme qu'il est difficile d'en déterminer la date exacte. Des correspondances et lettres de transaction permettent de supposer que John McGill, Joseph Frobisher et Charles Paterson seraient à l'origine de la création de la compagnie, et ce dès 1776.<sup>22</sup> Dans son rapport du 24 avril 1780 destiné à Frederick Haldimand, alors gouverneur de la province de Québec, Charles Grant stipule que la distribution tardive des laissez-passer pour le commerce des marchandises « indiennes » l'année précédente, force les compagnies de marchands à réunir leur stock sous une seule bannière, celle de la Compagnie du Nord-Ouest (CNO) comportant 16 parts.<sup>23</sup> Réorganisée en 1780 et en 1783, la CNO, dirigée par Simon McTavish, qui pense avoir la mainmise sur les vastes étendues du Nord-Ouest,

---

<sup>19</sup> Wallace observe que les partenariats ne sont pas toujours très clairs, mais que la tendance à lier des relations d'affaires dans le domaine de la fourrure est bien présente. Il faut préciser que les délais pour le crédit sont longs à cause de la nature du commerce, ce qui nécessite d'avoir des rapports avec des marchands qui ont accès à ce crédit. W. Stewart Wallace, *Documents relating to the North West Company*, Toronto, The Champlain Society, 1934, p. 3.

<sup>20</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 344.

<sup>21</sup> Traduction libre de « [he] found the traders in a state of extreme reciprocal hostility, each pursuing his interests in such a manner as might most injure his neighbour ». Alexander Henry, *Travels and adventures in Canada and the Indian territories between the years 1760 and 1776*, New York, I. Riley, 1809, p. 239.

<sup>22</sup> W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*, pp. 4-6.

<sup>23</sup> Les 16 parts de la Compagnie du Nord-Ouest pour l'année 1779 sont ainsi distribuées : 2 parts pour Isaac Todd et James McGill, 2 parts pour Benjamin et Joseph Frobisher, 2 parts pour James McGill et Charles Peterson, 2 parts pour McTavish & Co. (Simon McTavish), 2 parts pour William Holmes & Robert Grant, 2 parts pour Wadden & Co. (Jean Etienne Wadden (Wadin) et Venant St-Germain), 2 parts pour Ross & Co. (John Ross) et 2 parts pour Oakes & Co. (Forrest Oakes et Lawrence Ermatinger). « Report from Charles Grant to General Haldimand on the fur trade, April 24, 1780 » rapport retranscrit dans W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*, pp. 62-66.

souffre encore d'une concurrence féroce dans les Pays d'en haut. Une lutte commerciale que se livrent des négociants indépendants, comprenant la *Gregory, McLeod & Co.*, entre autres, fondée dès 1773 par James Finlay et John Gregory, des marchands de Montréal intéressés par le commerce des fourrures. Alexander Mackenzie rejoint le groupe en 1779. Normand McLeod, un traiteur de Détroit, remplace Finlay comme partenaire de la compagnie. John Ross, exclu de la CNO, rejoint la *Gregory, McLeod & Co.* Les hommes de Peter Pond, alors actionnaire de la compagnie du Nord-Ouest, assassinent Ross pendant l'hiver de 1786-87.<sup>24</sup> Craignant une recrudescence de la violence et de diverses représailles de la part des *Nor'Westers*<sup>25</sup>, la *Gregory, McLeod & Co.* rejoint la CNO, qui passe ainsi de 16 à 20 actions, dans son partenariat de marchands durant le mois de juillet 1787.<sup>26</sup> La même année, McTavish profite de la mort subite de Benjamin Frobisher pour proposer un partenariat avec son frère Joseph ce qui amène à la création de la *McTavish, Frobisher & Co.* qui accède, avec les sept actions qu'elle possède, à la tête de la CNO.<sup>27</sup>

L'implantation de la CNO facilite de manière significative la traite aux marchands qui vont ainsi augmenter leur bénéfice, mais également avoir accès sans encombre aux fournitures et à l'assistance dans les forts appartenant à la compagnie dans le Nord-Ouest. Daniel William Harmon, commerçant de fourrure et auteur d'un journal qui décrit le quotidien de la traite, est convaincu que la traite négociée aussi loin dans les terres ne peut être rentable que si elle est réalisée à grande échelle, ce qui nécessite d'énormes moyens que ne peuvent se permettre les petites sociétés

---

<sup>24</sup> Ce sont Roderick Mackenzie, cousin d'Alexander du même nom et William McGillivray, neveu de Simon McTavish qui apportent la nouvelle de l'assassinat de John Ross durant l'été de 1787 à Grand Portage.

<sup>25</sup> C'est ainsi que l'on nomme les hommes de la Compagnie du Nord-Ouest.

<sup>26</sup> W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*, pp. 11-13; A. MACKENZIE, *Voyages from Montreal, on the River St-Laurent, through the Continent of North America, to the Frozen and Pacific Oceans; In the Years 1789 and 1793.*, *op. cit.*, p. xx.

<sup>27</sup> H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, *op. cit.*, p. 202; W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*, p. 13.

pelletière dont le manque de capital est un frein à leur expansion.<sup>28</sup> Si la mobilité de la main d'œuvre reste le nerf du commerce des fourrures, elle est non moins associée à la culture professionnelle des engagés. Certains quittent leur employeur pour travailler de manière indépendante. Harmon raconte dans son récit de voyage, rencontrer le 6 août 1800, proche du Lac Winnipeg (*Lake Winnipick*), un certain Périgné, clerc, qui délaisse la CNO, s'étant procuré des articles afin d'effectuer la traite pour son propre compte.<sup>29</sup> D'autres désertent avant la fin de leur contrat pour rejoindre d'autres régions comme les Illinois. La désertion est également un moyen pour les voyageurs de protester contre les bourgeois qui abusent de leur autorité. D'après Havard, l'augmentation de ces *hommes libres* qui restent dans les Pays d'en haut « est liée en partie à l'histoire chaotique des compagnies et à leurs incessantes rivalités ».<sup>30</sup> La CNO se bat farouchement contre la concurrence d'importance, mais ne baisse pas la garde contre de petits négociants pour autant. Le cas de Paul Hervieux en est un exemple. Engagé par les marchands Dominique Rousseau et Joseph Bailly de Montréal, Duncan McGillivray cherche querelle à Hervieux pour l'évincer de l'endroit où il s'installe pour vendre des articles à Grand-Portage. L'affaire revêt une telle importance qu'elle est débattue à la Cour du Banc du Roi où des témoins sont cités à comparaître en 1803.<sup>31</sup>

De gros commerçants de Montréal, associés à d'autres de Détroit qui ont déjà leurs habitudes dans le Nord-Ouest, s'organisent autour d'un nouveau partenariat qui prend pour nom : *New North*

---

<sup>28</sup> Daniel Williams Harmon, *A Journal of Voyages and Travels in the Interiour of North America*, Andover, Flagg and Gould, 1820, p. 165.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 166.

<sup>30</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, pp. 358-360; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, pp. 147-153, 156-158.

<sup>31</sup> Bibliothèque et archives Canada (BAC), Hudson's Bay Company Records, Microfilm, 5M2-F.3-2; W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*, p. 23; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 346.

*West Company* (Nouvelle Compagnie du Nord-Ouest). La compétition avec la Nouvelle Compagnie du Nord-Ouest (NCNO), nommée XY par les voyageurs qui parafent ces deux lettres sur les paquets à transporter, reste dans l'histoire de la traite montréalaise des fourrures comme une longue période de rudes dissensions.<sup>32</sup> Selon Harmon, la NCNO (XY) ne fait que vouloir profiter des territoires de traite ouverts par la CNO qui insiste sur son droit exclusif de faire des affaires dans ces régions. La XY construit des forts seulement à quelques miles de la concurrence.<sup>33</sup> McTavish est conscient que ce conglomérat de négociants, réuni sous la bannière de la nouvelle compagnie, freine considérablement le commerce des fourrures de la CNO dont les hommes doivent rivaliser avec ceux de la XY sur le terrain. De plus, certains engagés rejoignent cette dernière, comme l'interprète et clerc Samuel Holmes en octobre 1802.<sup>34</sup> Dans plusieurs cas de confrontation entre les deux factions, le sang coule, mais comme le stipule Harmon: « [...] ici les meurtriers s'échappent sans être punis ; car la loi civile n'étend pas sa protection si loin dans les régions sauvages ».<sup>35</sup> La CNO, de la même manière qu'elle le fait habituellement avec la concurrence qui sévit dans le Nord-Ouest, finit par négocier des accords avec la XY, elle-même

---

<sup>32</sup> Deux firmes de Montréal sont concurrentes de la CNO, *la Forsyth, Richardson & Co.*, qui négocie à Détroit et Michilimackinac, et la *Partker, Gerrad and Ogilvy & Co.*, qui est une habituée de la région des Grands Lacs. La première s'adjoint la *Leith Jamieson & Co.* de Détroit en 1798 et se donne le nom de « *New North West Company* ». En 1800, la seconde accompagnée de John Mure la rejoint. En 1802, c'est au tour d'Alexander Mackenzie d'intégrer la nouvelle compagnie. Wallace émet l'hypothèse que Mackenzie n'apprécie plus les politiques de la CNO depuis son retour du Pacifique et après des désaccords avec William McGillivray, agent pour la CNO, en 1798; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 346; W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*, pp. 16-17.

<sup>33</sup> D.W. HARMON, *A Journal of Voyages and Travels in the Interiour of North America...*, *op. cit.*, p. 108.; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op.cit.*, p. xi.

<sup>34</sup> H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, *op. cit.*, p. 257.

<sup>35</sup> Traduction libre de « [...] here the murderers escape without punishment ; for the civil law does not extend its protection, so far into the wilderness ». D.W. HARMON, *A Journal of Voyages and Travels in the Interiour of North America...*, *op. cit.*, pp. 100-108.

perdante de plusieurs milliers de livres depuis le début des hostilités, afin de retrouver une certaine paix dans les territoires de traite le 5 novembre 1804.<sup>36</sup>

Quant à la Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH) elle est présente sur les vastes étendues des Terres de Rupert depuis 1670. Elle, qui depuis sa création ne s'aventure pas vraiment à l'intérieur des terres, opère une expansion graduelle dans les années 1770 et implante plusieurs postes, parfois proches de ceux de la CNO, mettant celle-ci face à un rival déterminé. En 1794, Alexander Mackenzie suggère d'emprunter la route de la Baie d'Hudson pour faciliter le transport des fourrures. Ce n'est qu'au début des années 1800 que la CNO essaie de négocier ce passage avec la compagnie du même nom comme le démontrent les conventions de la CNO de 1802 et 1805. Simon McTavish, avant sa mort en 1804, conçoit l'idée d'obtenir une majorité des parts de la Compagnie de la Baie d'Hudson afin de fusionner les deux firmes, entreprise qui n'aboutit pas. La CBH autorise lord Selkirk à établir une colonie écossaise à la jonction des rivières Assiniboine et Rouge en 1812, menaçant ainsi les routes commerciales pour les *Nor'Westers*. Ces derniers ne se laissent pas faire, ce qui conduit à des confrontations armées. Celle de Seven Oaks en 1816 fera au moins 20 victimes parmi les colons. En 1815, les dirigeants de la CBH suivant les recommandations de Collin Robertson, un ancien apprenti de la CNO passé à la CBH et prêt à en découdre avec les *Nor'Westers*, décident d'engager des Canadiens français pour effectuer la traite

---

<sup>36</sup> Lors de son voyage dans le Nord-Ouest canadien, le milanais Paolo Andreani qui, non sans un certain éloge pour la réussite de la CNO, stipule que cette dernière finit par trouver des accords de partenariat avec la concurrence après de longues luttes durant lesquelles la « séduction, [la] corruption des agens de ses rivales, et jusques aux hostilités commises par ses propres agens contre ceux des deux autres compagnies (sic) » sont de mise. Dans son ouvrage, Masson retranscrit la totalité des accords de 1804 qui intègre la NCNO (XY). 22 articles régissent cette entente. La redistribution des parts prouve l'importance que représente la concurrence de la NCNO (XY), puisque celle-ci obtient 25% des parts des deux compagnies réunies sous la bannière de la CNO. Paolo Andreani, « Renseignement sur le commerce des pelleteries », trad. inc., dans François-Alexandre-Frédéric de La Rochefoucauld-Liancourt, *Voyage dans les États-Unis d'Amérique, fait en 1795, 1796 et 1797*, Vol. 2, Paris, 1799, p. 218; L R Masson, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien*, vol. 2, Québec, A. Coté et Cie., 1890, pp. 483-499; BAC, Hudson's Bay Company Records, Microfilm, 5M13-F.6-1; H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, *op. cit.*, p. 260; George Woodcock, « Robertson, Collin », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 7, Université Laval/University of Toronto, 2003.

dans la région de l'Athabasca alors fief de la CNO, ce qui n'est pas pour calmer l'ardeur de la concurrence. Comme le souligne Englebert avec raison, cette concurrence ponctuée d'actes violents, caractérisée par des prises de prisonniers entre autres, est décrite par l'historiographie généralement au même degré qu'une guerre au sens littéral du terme. L'idée de McTavish se concrétise avec la signature d'une convention en 1821 qui confirme la fusion de la CNO avec la CBH. Si la traite des fourrures dans le Nord-Ouest n'est pas sous la direction d'un pouvoir unique tout le temps que dure une féroce divergence entre les négociants, et marchands, l'unification des deux dernières grandes compagnies rivales donne tout le pouvoir à des intérêts centralisés à Londres.<sup>37</sup> Si l'expansion économique est le facteur d'une vive concurrence jusqu'en 1821, l'extension des territoires de traite en est un autre et ce depuis le Régime français.

### **Extension des zones d'approvisionnement en fourrures**

Les Français les plus fortunés se livrent une rude concurrence lors de la foire de Montréal dans la seconde moitié du 17<sup>e</sup> siècle. La rivalité commerciale avec la CBH qui menace le réseau de traite après 1670, les négociants français décident de s'engager plus loin dans la découverte des terres afin d'aller chercher les pelleteries directement chez les autochtones. Les marchands de Montréal de l'après-Conquête s'aventurent à suivre leur exemple. Ils envisagent, avec l'expérience acquise des Canadiens français dans l'intérieur des terres, de pousser plus loin l'exploration au-delà des frontières connues de la traite pelletière.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 347; H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, op. cit., p. 281; R. ENGLEBERT, « Diverging Identities and Converging Interests: Corporate Competition, Desertion, and Voyageur Agency, 1815 - 1818 »..., op. cit., p. 18. W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, op. cit., pp. 24-25, 31-32; J.A. DICKINSON et B. YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, op. cit., p. 98; H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, op. cit., pp. 283-284.

<sup>38</sup> Thomas Wien, « Le Pérou éphémère: termes d'échange et éclatement du commerce franco-amérindien, 1645-1670 », dans Sylvie Dépatie et al., *Habitants et marchands, vingt ans après : lectures de l'histoire des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles canadiens*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1998, p. 173; J.A. DICKINSON et B. YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, op. cit., p. 97.

Gratien Allaire divise l'expansion du négoce des fourrures sous le Régime français en deux périodes distinctes qui s'échelonnent de 1713 à 1730 et de 1731 à 1745. L'organisation des attributions de congés pour la traite et le changement de monopole du castor passent des mains des autorités dans celle de la Compagnie de l'Occident suivi par la Compagnie des Indes entre autres. Celles-ci se gardent le droit de changer les prix d'achat du castor au besoin, ainsi que des politiques métropolitaines concernant la traite et les relations amérindiennes qui évoluent. Ces modifications permettent une nouvelle croissance du commerce pelletier.<sup>39</sup> De surcroît, comme l'observe Havard : « l'essor des échanges économiques européens et du discours sur les vertus du négoce [...] favorise la légitimation de la traite des pelleteries, dût-elle se dérouler "dans la profondeur des terres" [...] ».<sup>40</sup>

La première, sous la Régence avec l'influence du gouverneur de Pierre de Rigaud de Vaudreuil de passage dans la métropole, ne fait que réoccuper les zones déjà acquises et fermées depuis plus de deux décennies suite à une décision prise par le ministère de la Marine en 1696 afin de contrer la contrebande de castor. Aux abords des Grands Lacs et à la région du Mississippi, ainsi qu'à Michilimackinac, lieu de rencontre bien connu des protagonistes de la traite, s'ajoutent plusieurs postes importants dont le fort Vincennes, le poste de Kaministiquia, celui de Chagouamigon dans le secteur du lac Supérieur puis, suivent la région du Témiscamingue et de Niagara.<sup>41</sup> Quant à la seconde, elle représente la phase exploratoire des espaces encore mal connus. Pierre Gaultier de Varennes de La Vérendrye, entre autres, aidé de ses fils, est certainement celui qui arpente le plus les grands espaces dans le territoire du lac Winnipeg durant cette période. Bien

---

<sup>39</sup> Gratien Allaire, « Les engagés de la fourrure, 1701-1745: Une étude de leur motivation », thèse de doctorat, Montréal, Université Concordia, 1981, pp. 95-102; Louise Dechêne, *Habitants et Marchands de Montreal au XVIIe Siècle*, Montréal, Boréal, 1988, coll. « Boréal compact », p. 220.

<sup>40</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 232.

<sup>41</sup> J.A. DICKINSON et B. YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, op. cit., p. 52; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 234.

que ses expériences précédentes avec le monde de la fourrure ne l'enrichissent pas, elles lui permettent de financer ses expéditions. La Vérendrye reste déterminé à localiser une ouverture sur la « mer de l'Ouest » (Océan Pacifique) et c'est avec cet objectif qu'il part pour l'ouest avec ses fils en 1731. Après la construction de comptoir de traite au lac la Pluie et sur les rives du lac des Bois, qui devient le fief de La Vérendrye père, les explorateurs continuent leur route sur la rivière Winnipeg et sur le lac du même nom en 1734. Après l'édification du fort Maurepas, La Vérendrye envoie ses fils dans des expéditions exploratoires qui les incitent à découvrir diverses nations autochtones, dont les Mandans entre autres. La perte de deux de ses fils en l'espace de quelques mois compromet la mission chez les Mandans prévue par La Vérendrye lui-même, qu'il repousse à l'année 1737. Après avoir relevé des données géographiques de la région du nord-ouest du lac Winnipeg et du lac des Prairies, il rentre à Montréal pour mieux revenir en 1738 dans le territoire de la rivière Rouge où il fait ériger le fort Rouge, puis aux abords de l'Assiniboine, le fort La Reine. Toujours dans le but d'atteindre la mer de l'Ouest, le Fort Bourbon au lac des Cèdres, le fort Pasquia (Paskoya) et le fort Dauphin dans la contrée sud du lac Winnipegosis émergent plus au nord entre 1739 et 1741. La Vérendrye passe son temps qui le sépare de son retour à Montréal en 1744 à comprendre les populations Cris, et Assiniboines. Ces nations sont avides de vengeance envers les Sioux, dont les conflits mettent en périls tous ses postes de l'Ouest qui sont, selon Yves F. Zoltvany, bien plus destinés à la traite des fourrures qu'à l'exploration.<sup>42</sup>

Après la Conquête, Joseph Frobisher, marchand anglais de Montréal, associé à ses frères Benjamin et Thomas, est l'un des protagonistes du commerce des fourrures déterminés d'étendre

---

<sup>42</sup> G. ALLAIRE, *Les engagés de la fourrure, 1701-1745: Une étude de leur motivation...*, op. cit., pp. 99-100; David McLeod et Virginia Petch, « Les La Vérendrye et la recherche de la mer de l'Ouest », *Cap-aux-Diamants*, n° 66, 2001, pp. 47-49 ; Alexandra Kinge, compte rendu de Denis Combet (dir.): *À la recherche de la mer de l'Ouest / In Search of the Western Sea*, Great Plains Publications et Les Éditions du Blé, dans *Cahiers franco-canadiens de l'Ouest*, Vol. 13, N°2, 2001, pp. 203-205; Yves F. Zoltvany, « Gaultier de Varennes et de la Vérendrye, Pierre (Boumois) », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, Université Laval/University of Toronto, vol. 3, 2003.

les espaces de la traite dans les régions du Nord-Ouest encore inexploitées. Dès 1769, les Frobisher, bien qu'ils espèrent dépasser le lac La Pluie dans une première expédition, s'y voient empêchés par les autochtones. Ils récidivent en 1770, en compagnie de Richard Dobie auquel ils s'associent et parviennent à la rivière Saskatchewan. En 1772, la rivière Rouge est atteinte, puis suit les territoires de la Saskatchewan l'année suivante. La détermination de Joseph le mène à négocier des pelleteries avec les autochtones au-delà de la rivière Churchill en 1774. En janvier 1776, Alexander Henry et Joseph Frobisher voyagent ensemble en direction de Cumberland House en Saskatchewan. Joseph est certainement, avec Thomas, celui qui circule avec aisance dans les prairies. Fernand Ouellet affirme que son frère Benjamin Frobisher est animé par le sentiment que le destin de la traite des fourrures se situe dans la Nord-Ouest et c'est pour cette raison que les Frobisher s'y investissent avec autant d'ardeur. En 1777, Thomas fait de bonnes affaires au lac de l'Île-à-la-Crosse. Thomas est celui qui reste le plus longtemps dans l'ouest, et ce jusqu'à sa mort en 1788, contrairement à Benjamin qui se fixe assez vite à Montréal pour gérer la compagnie alors que Joseph effectue des va-et-vient entre les postes du Nord-Ouest, entre autres, et Montréal.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Masson établit la date du voyage de Joseph Frobisher en 1772 avec l'instauration du Fort Cumberland, alors que Mackinnon donne le crédit de l'installation et de la construction de Cumberland House à Samuel Hearne à ce moment-là employé par la CBH. Mackinnon précise aussi que le site est déjà assidument fréquenté par les *pedlars*, c'est-à-dire les trafiquants de fourrures indépendants de Montréal qu'il est censé ne pas côtoyer, ce qu'il ne respecte pas. Il est possible que Joseph Frobisher soit présent dans la région de la rivière Churchill (Missinipi) en 1775. A. MACKENZIE, *Voyages from Montreal, on the River St-Laurent, through the Continent of North America, to the Frozen and Pacific Oceans; In the Years 1789 and 1793.*, *op. cit.*, p. xx. Fernand Ouellet, « Frobisher, Benjamin », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 4, Université Laval/University of Toronto, 2003; Fernand Ouellet, « Frobisher, Joseph », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003; C. S. Mackinnon, « Hearne, Samuel », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 4, Université Laval/University of Toronto, 2003; L R Masson, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien*, Vol. 1, Québec, A. Coté et Cie., 1889, p. 14-15.

Joseph Frobisher, d'après Alexander Mackenzie, montre l'exemple à nombre de marchands-voyageurs tel Peter Pond qui remonte en 1778<sup>44</sup> les rivières empruntées par Frobisher.<sup>45</sup>

Pond, militaire et cartographe, arrive dans le marché pelletier après la Conquête. Surtout présent dans la région du haut Mississippi, il s'adonne à la traite dans la région de Folle Avoine et du lac des Puants en passant par la Prairie du Chien et Michilimackinac. En 1775, il rejoint Alexander Henry et les frères Frobisher pour traiter dans le Nord-Ouest. Grand Portage devient son fort d'attache. Il commande l'expédition de traite organisée par les Frobisher et Simon McTavish, qui associent leur stock à cause de retard dans l'émission des laissez-passer par les autorités en 1778. Pond est sommé de trafiquer dans la région de l'Athabasca, alors méconnue des petits marchands. Son voyage est un franc succès. Il y repère des rivières et des lacs qu'il cartographie durant l'hiver 1784 et 1785. Présentant ce plan au Congrès américain, puis à Henry Hamilton, Lieutenant-Gouverneur de Québec, Pond espère obtenir de l'aide pour les négociants de fourrure de la CNO dans leur projet d'exploration des confins du Nord-Ouest, mais en vain.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> Masson date le voyage de Peter Pond aux abords de la rivière Churchill (Rivière aux Anglais\*) en 1775. \*La rivière est ainsi renommée en l'honneur de Joseph Frobisher, le premier à l'avoir traversée. L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, *op. cit.*, pp. 14-15.

<sup>45</sup> Mackenzie affirme que Frobisher effectue, malgré la rudesse des négociations avec les Amérindiens, le même périple en 1775. L'expédition de Pond est un succès « commercial » puisqu'il obtient des autochtones plus de fourrures que ses canots ne peuvent en contenir. Masson précise que Joseph et Thomas Frobisher sont associés à Alexander Henry et Jean-Baptiste Cadotte pour l'excursion de 1775. A. MACKENZIE, *Voyages from Montreal, on the River St-Laurent, through the Continent of North America, to the Frozen and Pacific Oceans; In the Years 1789 and 1793...*, *op. cit.*, p. xx; L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, *op. cit.*, p. 11.

<sup>46</sup> H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, *op. cit.*, pp. 156, 256; Barry Morton Gough, « Pond, Peter », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003..

**Figure 1: Extrait de la carte de Peter Pond présentée au Congrès américain (1785)**



« Copy of a map, presented to the Congress by Peter Pond, a native of Milford in the state of Connecticut ... " Pen-and-ink and watercolor. Scale [ca. 1:7,000,000] Image Source: Library of Congress American Memory Project " »

Même si Pond quitte la région de l'Athabasca en 1788 et revend sa part de la CNO en 1790, à William McGillivray et qu'il retourne aux États-Unis, son pays natal, il reste un des découvreurs importants dans les désirs de la compagnie d'étendre son territoire de traite.

Alexander Mackenzie remplace Pond en Athabasca et envoie son cousin Roderick Mackenzie établir le fort Chipewyan au sud du lac Athabasca. C'est de ce bastion qu'Alexander part en juin 1789 pour remonter la rivière qui doit accéder à l'océan Pacifique selon la carte élaborée par Pond, mais celle-ci, erronée, fait aboutir Mackenzie bien plus au nord proche de l'océan Arctique. Ce parcours n'est pas vraiment utile pour la traite des fourrures. Le 9 mai 1793, Mackenzie amorce son deuxième voyage en direction du Pacifique. Même si Mackenzie doit rebrousser chemin à un moment donné du périple pour entreprendre le reste du voyage à pied. Il atteint le Pacifique fin

juillet, mais ne prospecte la région que superficiellement étant accueilli froidement par les autochtones locaux. Il repart le 23 juillet et arrive au fort Chipewyan un mois plus tard. Là encore, la CNO n'utilise pas les tracés identifiés par Mackenzie, mais ce dernier contribue aux connaissances géographiques d'espaces inexplorés.<sup>47</sup>

Harmon rend hommage aux membres persévérants et tenaces de la Compagnie du Nord-Ouest en leur attribuant tout le mérite de la découverte du Nord-Ouest et de l'implantation de leurs établissements sur des milliers de kilomètres.<sup>48</sup> De nombreux autres explorateurs recherchent les meilleures routes afin de faciliter le commerce des fourrures. L'arpenteur-cartographe David Thomson<sup>49</sup>, par exemple, établit une carte pour William McGillivray, alors agent de la CNO, représentant bien l'espace de traite de la compagnie dans les années 1810 entre 40 et 70 degrés de latitude nord et 80 et 150 degrés de longitude ouest. Thomson répertorie 78 postes de la CNO. Cette dernière en érige au-delà de 200 entre 1775 et 1821, date de sa fusion avec la CBH, sachant que la durée de vie d'un poste ou d'un fort excède rarement les 5 années.

## 2. Le Voyageur : un professionnel

### Une mobilité « héritée » banalisée

La traite de la fourrure se caractérise par le voyage qu'elle suscite. En effet, si l'on peut croire que la traite est à la base même du commerce des fourrures, la mobilité est l'essence du métier de

---

<sup>47</sup> W. Kaye Lamb, « Mackenzie, sir Alexander », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

<sup>48</sup> D.W. HARMON, *A Journal of Voyages and Travels in the Interiour of North America...*, *op. cit.*, pp. xi-xii.

<sup>49</sup> David Thomson réalise son apprentissage au sein de la CBH dont il devient un arpenteur officiel en 1794. Il laisse la CBH trop restrictive pour rejoindre la CNO en 1796. Il offre 15 ans de service d'exploration et de représentation à la compagnie. John Nicks, « Thomson, David (1770-1857) », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 8, Université Laval/University of Toronto, 2003.

la plupart des voyageurs embauchés pour leur expertise du transport.<sup>50</sup> Cette mobilité reste encadrée pour les voyageurs engagés qui subissent les contraintes des « bourgeois » qui représentent l'autorité de la compagnie de traite pour laquelle ils travaillent.<sup>51</sup> Les contrats définissent bien les fonctions premières pour lesquelles ils sont rémunérés ainsi que les destinations pour lesquelles ils s'obligent à participer aux manœuvres des embarcations.<sup>52</sup>

Le gagne-pain principal du Canadien de la vallée du Saint-Laurent demeure l'agriculture. Le voyageur est régulièrement un habitant, un paysan pour qui le voyage n'est souvent qu'une source de revenus complémentaire, surtout dans les contrées les plus pauvres, ou la manière d'amasser un pécule, pour les plus jeunes, dans l'intention de s'établir sur une terre et fonder une famille, voire même se fixer dans des régions plus riches. Certains historiens tels que Christian Dessureault pensent que la traite peut être un moyen d'accumulation pour le paysan afin de pallier divers problèmes particuliers ou en prévision de bien instituer sa descendance et de veiller à son bien être lors de son retrait de la vie active.<sup>53</sup> Dechêne estime qu'après le domaine agricole, c'est le monde

---

<sup>50</sup> Mis à part les clercs, les bourgeois, les artisans embauchés pour leurs expertises spécifiques (charpentier, tonneliers, etc.), dont le travail s'effectue essentiellement dans le fort d'arrivée, les voyageurs sont engagés pour leur compétence du transport en canot ou en bateau. Ils peuvent, une fois sur place, exécuter des tâches diverses le temps de la préparation au chargement des embarcations pour le retour.

<sup>51</sup> Entre 1760 et 1821, les voyageurs n'ayant plus d'attache contractuelle, souvent appelé « les hommes libres » peuvent rester dans les Pays d'en haut pour y travailler à leur compte et ne sont pas affectés par aucune contrainte que celles qu'ils s'obligent personnellement.

<sup>52</sup> Sur les 36 001 entrées d'engagement que comporte la base de données des voyageurs, seulement 7656 ne comprennent pas le rôle de l'engagé en tant que tel et peu se retrouver de manière implicite dans la description de tâche. Mis à part des bourgeois, les catégories d'artisans et clercs, définis précédemment dont la fonction première s'accorde avec leur expertise, ont la plupart du temps l'obligation de participer aux contraintes du transport au même titre qu'un payeur avec ou sans expérience. Jean-Baptiste Pepin, engagé comme bûcheron par la Compagnie de la Baie d'Hudson, effectue le voyage comme milieu dans le canot. Édouard Vidal, forgeron pour la même compagnie, occupe également le rôle de milieu jusqu'à son arrivée à destination. SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, divers contrats, Jean-Baptiste Pepin, 1821-01-10, Édouard Vidal, 1820-12-19, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

<sup>53</sup> Thomas Wien, « Familles paysannes et marché de l'engagement pour le commerce des fourrures au Canada au XVIIIe siècle », dans DESSUREAULT Christian, DICKINSON John A. et GOY Joseph, dir., *Famille et marché XVIIe-XXe siècles*, Sillery, Septentrion, 2003, pp. 168-172; Thomas Wien, « La ruée vers la fourrure », dans LANDRY Yves, dir., *Pour le Christ et le Roi. La vie au temps des premiers Montréalais*, Montréal, Libre Expression/Art Global, 1992, p. 200; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, op. cit., p. 11; J.A. DICKINSON et B. YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, op. cit., p. 98.

de la fourrure qui utilise le plus de main-d'œuvre.<sup>54</sup> Havard compare les paysans de la vallée du Saint-Laurent aux paysans français normands et bretons qui s'adonnent à la pêche durant le temps d'une saison. Le voyage, hormis l'agriculture, paraît comme la seule perspective d'embauche pour les travailleurs ruraux.<sup>55</sup> Wien voit dans ces engagements pour effectuer les transports en canots vers les Pays d'en haut « un prolongement de l'histoire rurale canadienne ».<sup>56</sup> Quant à Amélie Allard, ces individus seraient, certes mobile, mais déraciné.<sup>57</sup> À l'instar de Nicole St-Onge, qui incite à regarder bien au-delà de la simple région de la vallée du Saint-Laurent, des provinces et même des États, il est juste d'affirmer, comme nombre d'historiens aux États-Unis, qu'il existe un phénomène de mobilité professionnelle qui se perpétue de génération en génération.<sup>58</sup>

Si ces protagonistes occasionnels du voyage quittent leurs terres, c'est pour y revenir. Plus de dix mille quatre cent contrats d'engagés de la traite des fourrures près de trente mille ententes signées entre 1714 et 1824, comportent la mention explicite de l'aller et du retour.<sup>59</sup> En règle générale, les voyageurs partent de Montréal<sup>60</sup> au printemps, après les semailles, pour n'y revenir que quatre mois plus tard, à temps pour les récoltes, après avoir effectué leur transport de diverses marchandises nécessaires à la traite à l'aller et de ballots de fourrures au retour.<sup>61</sup> Les paysans

---

<sup>54</sup> L. DECHÈNE, *Habitants et Marchands de Montreal au XVIIe Siecle...*, *op. cit.*, p. 220.

<sup>55</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 253.

<sup>56</sup> T. WIEN, « Familles paysannes et marché de l'engagement pour le commerce des fourrures au Canada au XVIIIe siècle »..., *op. cit.*, p. 168.

<sup>57</sup> Amélie Allard, « Les marchands-voyageurs : une communauté en mouvement », *Archéologiques*, n° 31, 2018, p. 23.

<sup>58</sup> N. ST-ONGE, « The Persistence of Travel and Trade: St. Lawrence River Valley French Engagés and the American Fur Company, 1818-1840 »..., *op. cit.*, p. 37.

<sup>59</sup> Il est à noter qu'un nombre incalculable de contrats ne font que mentionner la durée de l'expédition avec des formules moins explicite comme : « le temps que les voyageurs reviennent ordinairement » ou « redescendre l'automne prochain » et « redescendre [...] avec le convoi ordinaire », par exemple, et qui se compte également par milliers. SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, divers contrats, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

<sup>60</sup> Bien que Montréal soit souvent décrite par l'historiographie comme la ville de départ des voyageurs pour le Nord-Ouest, il serait plus juste de préciser que les départs s'effectuent de Lachine proche de celle-ci.

<sup>61</sup> Havard affirme que 2/3 des voyageurs effectuent seulement un aller-retour. L. DECHÈNE, *Habitants et Marchands de Montreal au XVIIe Siecle...*, *op. cit.*, p. 219; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 255; T. WIEN, « La ruée vers la fourrure »..., *op. cit.*, p. 200.

voyageurs peuvent également faire des voyages au gré de leurs besoins. Si certains n'accomplissent qu'un seul déplacement, d'autres participent à plusieurs expéditions. Il est possible de constater que des voyageurs, qui procèdent à nombre de courses, signent des contrats pour une même destination, ayant acquis une expérience du trajet à effectuer. Jean-Baptiste Auger, de la paroisse de La Rivière du Loup, ou Joseph Aussant de Sorel, sont des engagés pour qui la mobilité dans le Nord-Ouest correspond à réaliser des allers-retours entre Montréal et Michilimackinac.<sup>62</sup> D'autres, par contre, voient leur destination varier selon les besoins du marchand qui les embauche. Pierre Achin de Saint-Constant et Michel Mandeville de Sorel signent des contrats pour les destinations du Lac la pluie, de Grand Portage et de Michilimackinac.<sup>63</sup> Si le paysan peut s'avérer canotier au besoin, certains choisissent de faire carrière dans le domaine du voyage pour les compagnies de traite et deviennent des transporteurs aguerris que la mobilité fait vivre. Quant à ceux qui restent dans les Pays d'en haut plusieurs années sans revenir, que l'on appelle les hivernants, leur mobilité n'en est pas amoindrie dans la mesure où leur rôle consiste à se déplacer dans les villages et régions autochtones afin d'y pratiquer le troc et le ramassage de fourrures.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> Il est à noter ici que cette réflexion repose sur l'observation de la base de données des voyageurs comportant plus de 36 001 références de contrat de voyageurs, mais, comme le stipulent Thomas Wien et Gratien Allaire, les informations concernant les accords d'embauche ne représentent pas l'intégralité des engagements d'une année donnée et ne sont qu'« un échantillon comptant pour proportion très variable de ce total ». T. WIEN, « Familles paysannes et marché de l'engagement pour le commerce des fourrures au Canada au XVIIIe siècle »..., *op. cit.*, p. 174; SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, divers contrats, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

<sup>63</sup> Jean-Baptiste Auger (Augé), habitant la paroisse de la Rivière du Loup confirme des contrats à destination de Michilimackinac en 1741, 1742, 1745, 1750, 1751 et 1753. Sur les six ententes, trois sont signées à titre de « devant » ce qui confère à Auger des aptitudes à gouverner un canot et une certaine expérience du transport. Joseph Ossant de Sorel approuve trois accords en 1753, 1754, 1755 pour la même destination, soit Michilimackinac. Son frère Ignace signe également pour un voyage à Michilimackinac en 1753, mais il est impossible de préciser s'ils sont du même voyage. Pierre Achin de Saint-Constant, paraphe plusieurs contrats dont un en 1803 pour Grand Portage, en 1804 pour le Lac la Pluie, en 1808 pour Michilimackinac, en tant que second et devant. Michel Mandeville de Sorel passe des engagements pour des destinations identiques en 1801, 1803 et 1802. Il est à noter que ce dernier est obligé, selon son contrat, d'aller dans les trois endroits si nécessaire lors du seul voyage de 1801. SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, divers contrats, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

<sup>64</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 255.

Cette faculté du mouvement dans des espaces lointains, voire inconnus, paraît comme un héritage ancestral amené par les premiers colons qui en usent pour subsister, mais elle se transforme vite en un patrimoine laissé aux générations suivantes qui trouvent dans le voyage, devenu au fil du temps une source de revenus banale, et même ordinaire, non seulement un moyen de gagner leur vie, mais aussi d’y acquérir une certaine valorisation sociale. Havard décrit la profession comme une « activité [qui] s’est “normalisée” [mais qu’] on aurait tort de sous-estimer l’existence de formes nouvelles d’apprentissage et les expériences de l’ailleurs qu’ils impliquent. »<sup>65</sup> Ce sont ces expériences de mobilité dans les territoires immenses du Nord-Ouest, entre autres, que ce sont approprié les voyageurs de la vallée du Saint-Laurent et qu’ils transmettent aux générations qui les succèdent. Carolyn Podruchny montre l’Univers immense de la traite comme un espace liminal où le voyageur adopte d’autres valeurs et des mœurs différentes à celles véhiculées dans la région où il demeure.<sup>66</sup>

Il est difficile de définir le mode d’existence très précis des engagés dans un espace géographique et temporel fixe étant donné la mobilité même de la fonction qui lui incombe de réaliser sur de vastes étendues de la région du Nord-Ouest où, même l’installation d’un fort peut être temporaire.<sup>67</sup> Il n’en demeure pas moins que les individus, qui pratiquent cette mobilité de la traite des fourrures, laissent dans les veillées, à leur retour, un héritage de récits de voyage qui retracent des histoires appartenant au style de vie très distinct des voyageurs des Pays d’en haut. Se faisant, ils prouvent l’existence d’une sous-culture canadienne-française de mobilité pelletière,

---

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 257.

<sup>66</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, pp. 9-11.

<sup>67</sup> *Ibid.*

qui subsiste jusqu'à la fin de la première moitié du XIXe siècle. Après cette période, celle-ci cède sa place une autre « sous-culture » dont la quintessence n'est pas la mobilité: celle du bûcheron.

### **Quand le « coureur de bois » devient un « voyageur »**

Au XVII<sup>e</sup> siècle, le terme « coureur de bois » est usité pour désigner les individus qui pratiquent le commerce de la fourrure dans les espaces dits des Pays d'en haut. Au cours des trois premières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle, celui-ci disparaît pour laisser place au terme de « voyageur » qui réhabilite l'homme qui se professionnalise dans le domaine du « voyage » et de la traite, que le terme « coureur de bois » pouvait discréditer. Les « coureurs de bois », tant décriés, devenus des « voyageurs », retrouvent les bonnes grâces de l'élite coloniale française qui ne considère plus ce groupe de personnes de la même manière que des individus oisifs attirés par les charmes d'une vie errante et libertine, modifiant ainsi leur statut social et professionnel, ce qui les place en bonne position dans la hiérarchie mercantile<sup>68</sup>. Dechêne considère ce mouvement de mobilité sociale, sous le régime français, comme « un exemple de transformation de la structure socio-professionnelle [...] le groupe a[yant] gagné la considération sociale qui lui était refusée au départ ». <sup>69</sup> Gilles Havard, faisant référence aux historiens qui s'opposent à une interprétation romanesque trop souvent utilisée par le passé de l'histoire de la traite des fourrures, propose une relecture de l'historiographie récente sur le passé des voyageurs en s'interrogeant sur la réelle importance de la culture du voyage dans la société de la vallée du Saint-Laurent.

---

<sup>68</sup> Kingsford affirme que le nouveau terme « voyageur » est utilisé pour légitimer l'engagement « d'aventuriers » de la traite des fourrures lors de la création d'une compagnie destinée à traiter dans la région du Mississippi par des élites coloniales en 1727. G. ALLAIRE, *Les engagés de la fourrure, 1701-1745: Une étude de leur motivation...*, *op. cit.*, p. 29; William Kingsford, *The history of Canada*, Vol.3, Toronto-London, Roswell & Hutchison, Trübner & Co., Ludgate Hill, 1889, p. 270; L. DECHÊNE, *Habitants et Marchands de Montreal au XVIIe Siecle...*, *op. cit.*, p. 220.

<sup>69</sup> L. DECHÊNE, *Habitants et Marchands de Montreal au XVIIe Siecle...*, *op. cit.*, p. 407.

La technicité de la navigation subit des améliorations notables. Les embarcations s'agrandissent pour transporter de plus en plus de marchandises, ce qui obligent les voyageurs à muer en des travailleurs avec des qualifications spécifiques à chaque tâche effectuée dans le canot lors des voyages.<sup>70</sup> La profession de voyageur est mieux considérée et devient une occupation au même titre que les métiers de charpentier, forgeron et tonnelier, entre autres.<sup>71</sup> S'il est envisageable de penser, à l'instar d'Havard, que « cette banalisation traduise le relatif prestige de l'appellation »<sup>72</sup>, il serait possible de concevoir la « légitimation » par la société d'un type d'activité. La reconnaissance de l'individu qui l'exerce lui confère de facto un inévitable statut social, même si certaines élites gardent une réserve quant à la moralité de la profession. Les représentants du clergé, entre autres, assurent que ce métier a une influence pernicieuse sur ses ouailles.<sup>73</sup>

Le système de la traite détenu par les officiers et les marchands, dans un système d'enregistrement de sociétés, pendant les dernières décennies du régime français, laisse la place aux marchands anglophones.<sup>74</sup> Les Britanniques, dont un bon nombre d'Écossais, installés à

---

<sup>70</sup> Avec l'agrandissement des canots, le nombre d'individus nécessaires à son maniement augmente et l'on voit apparaître des fonctions de guide, milieu, gouvernail et bout qui n'avaient pas de raison d'être dans des petites embarcations ne comportant pas plus de trois hommes.

<sup>71</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 256.

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 257.

<sup>73</sup> Comme l'explique Carolyn Podruchny dans son ouvrage, il est difficile pour l'Église de cautionner une profession qui éloigne de son ordre et de la moralité chrétienne les hommes des paroisses de la vallée du Saint-Laurent qui n'hésitent pas à adopter les traditions autochtones, pratiques sexuelles comprises, échappant ainsi à une régulation institutionnelle catholique. L. DECHÊNE, *Habitants et marchands de Montréal au XVII<sup>e</sup> siècle...*, op. cit., p. 465; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, op. cit., pp. 253, 56, 52.

<sup>74</sup> Dans le *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle, et des arts et métiers*, il est distingué trois sortes de sociétés qui peuvent être contractées entre marchands, négociants, banquiers et autres qui font du commerce, soit : la société générale et collective ou ordinaire, la société en commandite et la société anonyme, inconnue ou momentanée. Parce que le fonctionnement précis de ces sociétés n'est pas pertinent ici, il n'en est fait aucune analyse, contrairement à Allaire qui dans son article, utilisant l'édition de l'ouvrage de Bruslons de 1848 comportant une définition identique, en explique les tenants et les aboutissants.

Louise Dechêne observe trois classes de protagonistes dans l'organisation de la traite à la fin du régime français qu'elle divise en des officiers, des marchands-équipiers et des marchands-voyageurs qui engagent de la main-d'œuvre.

Les voyageurs-traiteurs ne font plus part de l'équation de partenariat dans des sociétés diverses avec les marchands-équipiers de l'ancien régime dans laquelle chaque partie participe aux bénéfices et aux pertes selon le type d'association contractée.

Montréal, financent dorénavant l'équipement, le voyage et ne sont partenaires en affaires qu'avec d'autres marchands ayant les mêmes affinités commerciales ou monétaires. Ils se libèrent également du « monde » militaire qui ne participe plus aux transactions marchandes avec les autochtones comme auparavant.<sup>75</sup>

Le terme voyageur identifie maintenant les individus engagés à salaire pour un voyage aller-retour dans les pays d'en haut et qui acheminent les marchandises jusqu'au lac Supérieur à Grand Portage, entre autres, et qu'on appelle des « mangeurs de lard », nom donné par leurs homologues « hivernants » qui eux, effectuent les transports au-delà du lac Supérieur. Si les premiers rentrent dans la région de Montréal quelques mois après leur départ, et sont capables parfois de réaliser deux fois le trajet, les seconds ne sont de retour dans la vallée du Saint-Laurent qu'après une ou deux, voire plusieurs années passées dans le Nord-Ouest. Parfois, ces individus ne reviennent pas et deviennent des hommes libres de toutes attaches contractuelles.<sup>76</sup>

Havard et Dechêne notent que le processus d'appointement des voyageurs commence dès les années 1720-1730 et ne cesse d'augmenter jusqu'à ce que le voyageur ne soit plus qu'un salarié et abandonne sa participation en tant que partenaire. Dechêne stipule que les conditions de travail se prêtent à la rémunération salariale des protagonistes du voyage dans la mesure où les gages d'un engagé peuvent être le double de ceux d'un journalier et que l'offre de main d'œuvre est supérieure à la demande dans la région de Montréal. Si Greer y voit une semi-prolétarianisation et une régression

---

Gratien Allaire, « Officiers et marchands : les sociétés de commerce des fourrures, 1715-1760 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 40, n° 3, 2012, pp. 411-412; Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle, et des arts et métiers*, Vol.3, Genève, Les Héritiers Cramer et Frères Philibert, 1742, pp. 392, 784; L. DECHÊNE, *Habitants et marchands de Montréal au XVII<sup>e</sup> siècle...*, *op. cit.*, pp. 177-180.; Cameron Nish, *Les Bourgeois-Gentilshommes de la Nouvelle-France, 1729-1748*, Montréal/Paris, Fides, 1968, p. 98.

<sup>75</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 352.

<sup>76</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, pp. 25-26; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, pp. 351-352; L. DECHÊNE, *Habitants et marchands de Montréal au XVII<sup>e</sup> siècle...*, *op. cit.*, pp. 181-229; A. GREER, *Habitants, marchands et seigneurs : la société rurale du bas Richelieu, 1740-1840...*, *op. cit.*, p. 236.

sociale du voyageur, Havard, compte tenu des bonnes rétributions dans le domaine de la traite, s'interroge sur l'utilisation du terme de « prolétarisation » de la profession.<sup>77</sup> Il serait assez juste d'affirmer qu'à peine deux décennies avant le XIX<sup>e</sup> siècle, la profession de voyageur, sans être dévalorisée, est aussi « ordinaire » qu'un métier dit spécialisé. Les revenus varient en fonction de l'expérience et de l'expertise du voyageur. Le savoir-faire du canotage n'est pas obligatoirement un critère d'engagement, puisque certains postes ne nécessitent que très peu d'expérimentation comme celui de « milieu »<sup>78</sup> qui consiste à pagayer la journée durant, à transporter des paquets lors des portages, entre autres. Ne faisant plus partie intégrante du processus entrepreneurial du voyage, le voyageur se retrouve à travailler selon les conditions qu'il a contractées en échange d'une rémunération établie à l'avance.

Il s'avère qu'à Montréal, et dans les paroisses environnantes, se trouve le plus grand bassin de ces voyageurs canadiens expérimentés, qu'embauche la Compagnie du Nord-Ouest, et qui sont réputés pour leur capacité innée à transporter de lourdes charges et manœuvrer les embarcations indispensables à la traite des fourrures.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 353; L. DECHÈNE, *Habitants et marchands de Montréal au XVII<sup>e</sup> siècle...*, op. cit., pp. 181-229; A. GREER, *Habitants, marchands et seigneurs : la société rurale du bas Richelieu, 1740-1840...*, op. cit., p. 236; J.A. DICKINSON et B. YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, op. cit., p. 98.

<sup>78</sup> Le poste de milieu dans un canot est celui qui nécessite le moins d'expérience, voire aucune et qui est dans la plupart des cas le moins payé.

<sup>79</sup> Rob Mann, « «They are fit to Eat the divel and smoak his mother» Labor, Leisure, Tobacco Pipes, and Smoking Customs among French Canadian Voyageurs during the Fur Trade Era », dans SCOTT Elizabeth M., dir., *Archeological Perspectives on the French in the New World*, Gainesville, University Press of Florida, 2017, p. 62.

### 3. Pré-révolution industrielle et le capitalisme à Montréal

#### Un développement commercial montréalais

Après la guerre de Sept Ans, le commerce des fourrures, alors ralenti, reprend avec une nouvelle vigueur. Des Écossais, des Anglais, des Américains<sup>80</sup> et des Irlandais entre autres, qu'ils soient marchands ou militaires, tous venus de l'extérieur, s'ajoutent aux négociants canadiens restants. S'ils sont souvent désignés selon leur langue maternelle comme des marchands anglophones, ils le sont aussi par leur origine géographique du Royaume-Uni comme marchands britanniques. L'historiographie fait souvent montre de désinvolture lorsqu'il s'agit de différencier les origines ethniques des marchands anglophones de Montréal de la période allant de la Conquête jusqu'aux premières décennies du 19<sup>e</sup> siècle.<sup>81</sup> Dickinson et Young définissent Robert Ellice, John Forsyth et John Richardson en les résumant au seul fait d'être des marchands anglophones, ce qui est tout à fait juste en soi. Cependant, ils sont tous trois écossais.<sup>82</sup>

Pour Masson, les négociants de fourrures sont des marchands canadiens sans distinction aucune quant à leurs origines. L'auteur fait une différenciation quand il compare ces individus entre eux, comme lorsqu'il qualifie Alexander Henry de « premier Anglais qui osa s'aventurer dans les pays jusqu'alors exclusivement exploités par les Français [...] ».<sup>83</sup> Pour Innis, la « participation of American and English merchants in the fur trade immediately following the Conquest »<sup>84</sup>. Il est vrai que la période qui suit la Conquête amène un certain nombre d'Anglais à investir dans le domaine

---

<sup>80</sup> Le vocable *américain* désigne ici les Anglais provenant des treize colonies anglaises en Amérique, qu'ils y soient natifs ou non.

<sup>81</sup> Il faut noter ici que dans des cas d'étude de la structure ethnique et de la bourgeoisie pour cette période, les termes peuvent être beaucoup plus précis comme dans l'article de Paul-André Linteau et Jean-Claude Robert qui utilisent le vocable « anglo-écossais », entre autres. Voir Paul-André Linteau et Jean-Claude Robert, « Montréal au 19<sup>e</sup> siècle : bilan d'une recherche », *Urban History Review*, vol. 13, n° 3, 1985.

<sup>82</sup> J.A. DICKINSON et B. YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, *op. cit.*, p. 97.

<sup>83</sup> L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, *op. cit.*;

<sup>84</sup> H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, *op. cit.*, p. 395.

de la traite, mais pas seulement. Pour Burpee, la CNO ne représente que la « période montréalaise du commerce des fourrures britannique ».<sup>85</sup>

La tendance de l'historiographie « moderne » concernant la traite des fourrures est beaucoup plus de nature micro que macro. De ce fait, l'exactitude quant aux ethnies diverses des protagonistes devient incontournable. Même s'il parle d'une restructuration du réseau de la traite à Montréal par une bourgeoisie anglophone après la Conquête, Havard précise à plusieurs reprises l'origine écossaise de ces familles bourgeoises qui participent à la création de la CNO et qui détiennent une partie du capital de ladite compagnie qualifiée comme « "la plus grande entreprise et le plus grand employeur du Canada" »<sup>86</sup> en cette fin de XVIII<sup>e</sup> et dans les premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle.

Podruchny fait usage du terme *Bourgeois* « pour désigner [...] les maîtres lettrés de la traite des fourrures [...] qui considéraient les voyageurs comme leurs subordonnés »<sup>87</sup>. Même si ce terme se rapporte à un ensemble assez large d'individus de diverses ethnies, tout comme l'est le vocable « britannique » par nombre d'historiens, celui-ci, *a contrario*, reste des plus pertinent. En effet, « le commerce des fourrures opérant à partir de Montréal est réorganisé sous la direction de gestionnaires écossais, anglais, américains et de quelques Canadiens français, qui se disent bourgeois ».<sup>88</sup>

---

<sup>85</sup> Traduction libre de « period of the British fur trade from Montreal ». Lawrence J. Burpee, « A chapter in the literature of the fur trade », *Bibliographical Society of America*, vol. 5, 1910, p. 54.

<sup>86</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 346.

<sup>87</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, pp. 6-7.

<sup>88</sup> Traduction libre de « the fur trade operating out of Montreal was reorganized under the direction of Scottish, English, American and a few French Canadian managers, who called themselves bourgeois ». Carolyn Podruchny, « "Sons of the Wilderness": Work, Culture and Identity Among Voyageurs in the Montreal Fur Trade, 1780-1821 », thèse de doctorat, Toronto, Université de Toronto, 1999, p. 6.

Allard choisit le vocable *Euro-Canadien* pour définir les marchands de fourrures de la fin du 18<sup>e</sup> siècle qui ne sont pas des Canadiens français, mais des personnes « d'ascendance européenne du Canada, y compris ceux d'ascendance britannique »<sup>89</sup>, ce qui en soi peut inclure une multitude d'origines diverses. Si Allard stipule que le terme « Canadiens » correspond aux colons de souche française du Bas-Canada, elle ne précise pas les limites géographiques de l'Europe qu'elle sous-entend pour *Euro-Canadien*.

Il est vrai que l'utilisation de la dénomination « britannique » pour ce qui a trait à la Grande-Bretagne peut faciliter la compréhension du lecteur. Néanmoins, ces dénominations des marchands de Montréal d'après 1760 pourraient très bien être issues du rapport entre l'homme, son environnement et l'histoire par l'usage de mots qui se rapportent à l'origine du « conquérant » devenant ainsi de véritables repères historiques de la Conquête. Les données ethniques des marchands se conjuguant aux événements dans un rapport d'anthropologie sociale qui définissent le concept commercial de Montréal comme britannique, fait fi de l'anthropologie culturelle écossaise de la société marchande montréalaise.<sup>90</sup>

Si tous les marchands anglophones de Montréal ne se spécialisent pas dans le domaine de la traite, il est impératif, à l'instar d'Havard, de spécifier que ceux qui instaurent la CNO sont principalement d'ascendance écossaise. Les historiens rassemblent les négociants de Montréal sous un même acabit, quant aux protagonistes de la CNO, ils font une différenciation majeure dans leurs journaux ainsi que dans leur correspondance. Havard précise encore que la CBH est surnommée « *“the English”* [par] les Écossais de Montréal ».<sup>91</sup> Masson stipule que :

---

<sup>89</sup> A. ALLARD, « Les marchands-voyageurs : une communauté... », *op. cit.*, pp.23, 37.

<sup>90</sup> Foudil Cheriguen, « Anthro-toponymie et désignation de l'« environnement politique » », *Mots*, vol. 39, n° 1, 1994, p. 93.

<sup>91</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 347.

« Jusqu'à la réunion de la Compagnie du Nord-Ouest avec celle de la Baie d'Hudson, en 1821, on distinguait les employés des deux compagnies par "Anglais" et "Français". Les Français étaient ceux de la Compagnie du Nord-Ouest, qu'ils fussent Canadiens-français, Anglais ou Écossais : ils étaient les successeurs des Français ».<sup>92</sup>

Il est juste de penser que les dirigeants et l'élite du commerce des fourrures utilisent généralement les noms des individus – même s'ils en précisent parfois l'origine anglaise – dont il est question dans leurs écrits, comme il est possible de le constater dans les récits de certains protagonistes de la traite joins à la CNO. Alexander MacKenzie, connaissant Philip Turnor le cartographe de la CBH, écrit en 1791 à Roderick MacKenzie : « *"Give my compliments to Mr. Turner, the English astronomer, and tell him I am sorry I cannot have the pleasure of his company this winter"* (sic) »<sup>93</sup>. Par contre, lorsqu'il s'agit de dénommer les employés subalternes, le terme « *English* » est généralement appliqué pour désigner ceux de la CBH comme en 1787 lorsqu'il écrit : « *"The English are badly inclined"* »<sup>94</sup> ou « *"I could not take my man from the English, he is engaged to them for several years"* ».<sup>95</sup> MacKenzie n'est pas le seul écossais à utiliser ce vocable, Duncan McGillivray également quand il évoque « *our neighbours the English* »<sup>96</sup> ou quand « *the English are so apprehensive* ».<sup>97</sup> Alexander Henry, né aux États-Unis et qualifié d'« anglais » par Masson, trouve « *13 men that was waiting for the English* (sic) ».<sup>98</sup> Harmon précise l'origine

---

<sup>92</sup> L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, op. cit., p. 10.

<sup>93</sup> Traduction libre « Faites mes compliments à M. Turner, l'astronome anglais, et dites-lui que je suis désolé de ne pas pouvoir avoir le plaisir de sa compagnie cet hiver ». *Ibid.*, p. 40.

<sup>94</sup> Traduction libre « Les Anglais ont un mauvais penchant ». *Ibid.*, p. 19.

<sup>95</sup> Traduction libre « Je ne pouvais pas prendre mon homme aux Anglais, il est engagé avec eux pour plusieurs années ». Dans ses lettres adressées à Roderick MacKenzie, Alexander MacKenzie utilise le mot *English* pour désigner les employés de la CBH sans distinction d'importance dans la compagnie. . L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, op. cit., pp. 19-40, 46.

<sup>96</sup> Traduction libre « nos voisins les Anglais ». Duncan McGillivray, « Journal of Duncan McGillivray 1794-95 », BAC, MG19A10, p. 13.

<sup>97</sup> Traduction libre « les Anglais ont une telle appréhension ». Duncan McGillivray, « Journal of Duncan McGillivray 1794-95 », BAC, MG19A10, p. 15.

<sup>98</sup> Traduction libre « 13 hommes qui attendaient les Anglais ». Alexander Henry, « Journal for 1805 and 6 Cross Lake », extrait dans H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, op. cit., p. 275.

anglaise de « *Joseph Frobisher, an Englishman, who was the first trader [...]* »<sup>99</sup> aussi bien que celle française de Nicolas-Joseph de Noyelles de Fleurimont « *a Frenchman who passed a number of years in the Indian country* ». <sup>100</sup> Quant aux Canadiens, ils sont souvent qualifiés de « *pedlars, thieves and interlopers* »<sup>101</sup> [colporteurs, voleurs et contrebandiers]. Les voyageurs, en majorité des Canadiens français, qui se voient libérés de leur engagement à la fin d'un contrat et qui restent dans les pays d'en haut, créent au fil du temps un groupe d'individus assez important pour que le vocable « *freeman* » [homme libre] leur soit dédié. <sup>102</sup>

Les premiers actionnaires de la CNO en 1779 sont d'origine écossaise, anglaise, irlandaise, canadienne-française et même suisse.

**Figure 2: Ascendance des premiers actionnaires de la Compagnie du Nord-Ouest (1779)**<sup>103</sup>

Actionnaires de la CNO	Ascendance:					
	anglaise	écossaise	irlandaise	suisse	canadienne-française	inconnue
Benjamin Frobisher	X					
Charles Paterson*						X
Forrest Oakes	X					
George McBeath		X				
Isaac Todd			X			
James McGill <sup>104</sup>		X				

<sup>99</sup> Traduction libre « Joseph Frobisher, un Anglais, qui a été le premier commerçant ». D.W. HARMON, *A Journal of Voyages and Travels in the Interiour of North America...*, op. cit., p. 147.

<sup>100</sup> Traduction libre « un Français qui a passé un certain nombre d'années dans le pays indien ». D'après son journal, Harmon rencontre le petit fils de Nicolas-Joseph de Noyelles de Fleurimont qu'il nomme « Monsieur Florimeaux » (en français dans le texte) *Ibid.*, p. 116.

<sup>101</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 347.

<sup>102</sup> Le terme « *freeman* », possible calque du français « homme libre », est d'usage dans sa forme anglaise depuis les années 1790. Il s'emploie également au pluriel « *freemen* ». C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, op. cit., pp. 282-291; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 357; Nicole St-Onge, « Plains Métis : Contours of an Identity », *Australasian Canadian Studies*, vol. 27, n° 1-2, 2009, p. 104.

<sup>103</sup> Tableau élaboré d'après les données du rapport de Charles Grant publié dans W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, op. cit., pp. 62-66.

<sup>104</sup> Wallace considère que James McGill n'a jamais été membre de la CNO. Pourtant, dans le même volume, l'auteur indique bien que Isaac Todd et James McGill sont partenaires lors de la création de la CNO et possèdent 2 actions. Maysie Steel MacSparran observe que la Todd, McGill & Co. garde ses actions jusqu'en 1792, date à laquelle elle les revend à la McTavish, Frobisher & Co. W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, op. cit., pp. 66, 425-512; Maysie Steel MacSparran, « James McGill: A critical biographical study », thèse de maîtrise, Montréal, McGill University, 1930, p. 52.

Jean Étienne Wadden				X		
John McGill		X				
John Ross*						X
Joseph Frobisher	X					
Robert Grant		X				
Simon McTavish		X				
Venant Lemaire St-Germain					X	
William Holmes			X			

\* Il semblerait que les noms de famille Ross et Paterson trouvent leur origine en Écosse.

Il est à noter ici que seuls les noms des chefs de file pour les compagnies suivantes sont retenus, soit :  
*McTavish & Co., Wadden & Co., McBeath & Co., Ross & Co. et Oakes & Co.*

Les années subséquentes, jusqu'à la fusion avec la CBH en 1821, la direction ainsi que les postes d'agents et les emplois à responsabilité de la compagnie sont en majeure partie, voire la quasi-totalité, sous les auspices des Écossais et de leur parenté. Des familles telles que celle des McTavish, des McGillivray, des McKay, des McKenzie, des Grant et des McLeod, entre autres, procurent à la CNO des partenaires ainsi que des bourgeois, des agents ou des commis pendant plusieurs décennies.<sup>105</sup>

### **Instauration de la discipline capitaliste du travail et du rapport salarial**

La discipline exigée par les compagnies de traite intègre une certaine vision de fidélité dans le contrat passé entre le voyageur et le marchand qui l'embauche. Un sentiment d'appartenance à la compagnie révèle un dévouement de la part de l'engagé. Harmon, alors clerc pour la CNO, stipule bien que, au moment où il rencontre des voyageurs de la XY à Grand Portage le 16 octobre 1800, ces derniers refusent de lui donner des informations concernant McGillies et sa compagnie,

<sup>105</sup> Wallace répertorie 257 *Nor' Westers* [individus de la « Nord-Ouest » sous-entendu de la CNO] dans un dictionnaire biographique mis en index dans son ouvrage. Il s'agit ici de personnes ayant certaines responsabilités au sein de la CNO (actionnaires, commis, responsable de postes, entre autres, et non de voyageurs). Il est possible de définir avec certitude que 193 de ces individus sont bel et bien engagés par la CNO dans un espace temporel établi entre 1779 et 1821. De ce groupe émergent 120 Écossais, 31 Anglais, 15 Canadiens français, 7 Irlandais, 2 Suisses, 1 Allemand, 1 Norvégien et 16 individus dont l'origine est totalement inconnue ou imprécise. (L'origine est déterminée selon le pays d'ascendance des individus ou de leurs parents. Ceux nés dans les 13 colonies américaines, au Canada après la Conquête ou aux États-Unis après 1783 de parents de souche anglaise, sont considérés comme des Anglais à part entière, à moins que leur provenance ne soit spécifiée autre). W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, op. cit., pp. 425-504.

dont il attend des nouvelles.<sup>106</sup> Cette fidélisation de l'employé s'inscrit au sein d'une compétition féroce que se mènent les compagnies pelletières et non dans les changements sociaux qu'apportent les nouveaux modèles de production dans les villes comme Montréal.

Daniel Massicotte analyse les changements sociaux économiques que connaît la ville de Montréal<sup>107</sup> à partir de 1790 jusqu'en 1819. Cette période, parfois délaissée par l'historiographie par l'abondance relative des sources, plus difficile à analyser que celles de la période antérieure, représente, comme le précise Massicotte, un tournant majeur dans le changement social de cette ville sur le chemin de l'industrialisation.<sup>108</sup>

Durant la période pré-industrielle, l'artisan qui œuvre seul, ou avec son épouse, et dans certains cas avec un ou plusieurs apprentis, est maître de son entreprise, de son matériel et de son travail et jouit d'une certaine liberté.<sup>109</sup> Greer compare les voyageurs du Régime français, qui signent un partenariat avec les marchands-équipiers, à des ouvriers « indépendants » qui subissent les affres du capitalisme vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.<sup>110</sup> Pour Robert Tremblay, le tournant du XIX<sup>e</sup> siècle annonce le déclin rapide du travail procédé séparément par un individu qui réalise la totalité du produit. Cette manière de faire est remplacée par une division du travail pour lequel chaque salarié n'effectue qu'une partie de la tâche nécessaire simultanément. Avec cette méthode d'œuvrer, le maître artisan se transforme un « patron-surveillant » qui instaure dès lors une relation

---

<sup>106</sup> Harmon attend une lettre provenant des États-Unis que lui remet McGillies le 19 du même mois lors de son arrivée à Grand Portage. D.W. HARMON, *A Journal of Voyages and Travels in the Interior of North America...*, *op. cit.*, p. 108.

<sup>107</sup> Il est à noter ici qu'il est mis l'accent sur le développement industriel et urbain de la ville de Montréal puisque celle-ci est le berceau de la CNO et de la traite pelletière en général pour la période étudiée.

<sup>108</sup> Daniel Massicotte, « Dynamique de croissance et de changement à Montréal de 1792 à 1819: le passage de la ville préindustrielle à la ville industrielle », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 28, n° 1, 1999, p. 14.

<sup>109</sup> J.A. DICKINSON et B. YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, *op. cit.*, p. 106.

<sup>110</sup> A. GREER, *Habitants, marchands et seigneurs : la société rurale du bas Richelieu, 1740-1840...*, *op. cit.*, p. 236.

d'autorité sur ses employés.<sup>111</sup> Joanne Burgess voit dans les manufactures, et dans la fabrication mécanisée, une destruction des rapports sociaux et des conditions de vie des artisans faisant ainsi émerger les classes sociales distinctes que sont la bourgeoisie et le prolétariat.<sup>112</sup>

Dans les premières années du XIXe siècle, l'exploitation forestière en pleine expansion accroît le recours en matériel de ferronnerie comme les haches, les coins, les scies, entre autres. Cette hausse de la demande nécessite déjà une production en série,<sup>113</sup> tout comme l'industrie de la cordonnerie qui doit répondre aux exigences d'une population de plus en plus nombreuse au Bas-Canada due à une augmentation de la natalité et dans le Haut-Canada avec l'arrivée d'immigrants britanniques et de loyalistes venus des États-Unis.<sup>114</sup>

Burgess précise que la méthode pour fabriquer des souliers ne diffère pas durant plusieurs centaines d'années. Il en est de même pour la traite des fourrures. Cependant, la mécanisation amène d'importantes transformations dans la confection de la chaussure.<sup>115</sup> Même si le négoce de la pelleterie est à son apogée dans les dernières décennies du XVIIIe siècle, et dans les premières du XIXe, et subit des mutations dans les grands transports fluviaux<sup>116</sup>, il n'en demeure pas moins que la traite, dans les espaces du commerce des fourrures, s'effectue encore en canots. C'est la

---

<sup>111</sup> Robert Tremblay, « La formation matérielle de la classe ouvrière à Montréal entre 1790 et 1830 », *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, vol. 33, n° 1, 1979, pp. 44-45.

<sup>112</sup> Joanne Burgess, « L'industrie de la chaussure à Montréal : 1840-1870 — le passage de l'artisanat à la fabrique », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, n° 2, 1977, p. 188.

<sup>113</sup> Gilles Paquet et Jean-Pierre Wallot constatent que les biens meubles des forgerons sont multipliés par 3 entre les périodes de 1792/96 et de 1807/12 et leur richesse mobilière nette l'est par 10 aux mêmes moments. Ils observent un fort accroissement du niveau de prospérité des forgerons dans les premières années du XIXe siècle. Gilles Paquet et Jean-Pierre Wallot, « Les inventaires après décès à Montréal au tournant du XIXe siècle : préliminaires à une analyse », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 30, n° 2, 1976, p. 187; D. MASSICOTTE, « Dynamique de croissance et de changement à Montréal de 1792 à 1819: le passage de la ville préindustrielle à la ville industrielle »..., *op. cit.*, p. 45.

<sup>114</sup> J. BURGESS, « L'industrie de la chaussure à Montréal : 1840-1870 — le passage de l'artisanat à la fabrique »..., *op. cit.*, p. 194.

<sup>115</sup> Il serait juste de dire que cette période entre la fin du XVIIIe et les premières décennies du XIXe siècle représente une phase de progression graduelle vers la mécanisation industrielle entraînant une division du travail ainsi que l'introduction de plus en plus grande de manœuvres dans les ateliers. *Ibid.*, p. 192.

<sup>116</sup> Pendant cette période émerge le transport effectué avec des bateaux à vapeur sur les grandes rivières et les Grands Lacs. (Mississippi, Missouri, fleuve Saint-Laurent, etc.)

seule méthode de déplacement pouvant pénétrer dans ces régions éloignées et riches en petits cours d'eau. Une façon de faire qui ne change pas depuis que le commerce des fourrures existe en Amérique septentrionale.

Le nombre des travailleurs possédant leur moyen de travail, c'est-à-dire leurs outils, chute considérablement. Progressivement, l'employeur exerce un indéniable pouvoir sur le salarié et le rend dépendant en lui donnant l'ouvrage ainsi que les ressources pour le faire. Les chantiers forestiers embauchent des individus sans expériences et leur fournissent les outils pour travailler. Le capital des fabriques, qui permettent la concentration de moyen de production, impose une certaine domination sur ce qui pourrait être les premiers prolétaires à Montréal.<sup>117</sup>

Les dirigeants instaurent aussi une discipline et une rigidité de travail au sein des ateliers. Le temps de travail est rigoureusement contrôlé et si les ouvriers viennent à s'absenter, ils doivent en retour le double en durée de travail à l'employeur. Il n'est pas rare qu'un responsable enlève la moitié de sa rémunération à un employé qui accumule les retards. Le contenu des contrats d'embauche, spécifiant que la personne qui souscrit doit obéir à ses supérieurs faute de quoi il s'expose à des amendes, légitimise les mesures coercitives et renforce le pouvoir patronal qui inflige une discipline systémique à des individus qui ont l'habitude d'œuvrer « librement ».<sup>118</sup> Il est difficile d'évaluer l'étendue du *Sweating System*,<sup>119</sup> mais il s'impose de plus en plus comme organisation d'ouvrage au fur et à mesure de la centralisation de la production dans les fabriques.

---

<sup>117</sup> Selon les inventaires d'après décès, l'outillage représente de 15 à 16% des avoirs mobiliers des habitants de Montréal. Entre 1790/1810, 27% des ouvriers possèdent leur moyen de travail. En 1811/1830, ils ne sont plus que 18%. Gilles Paquet et Jean-Pierre Wallot, « Les inventaires après-décès : source riche pour l'étude de la culture matérielle et des genres de vie dans le Bas-Canada », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 95, n° 4, 1988, p. 395; R. TREMBLAY, « La formation matérielle de la classe ouvrière à Montréal entre 1790 et 1830 »..., *op. cit.*, pp. 46-47.

<sup>118</sup> R. TREMBLAY, « La formation matérielle de la classe ouvrière à Montréal entre 1790 et 1830 »..., *op. cit.*, pp. 49-50.

<sup>119</sup> Le *Sweating-System* est défini comme suit : Système d'emploi de la main-d'œuvre durant de longues heures à des salaires très bas, dans des conditions insalubres et non sécurisées.

Tous ces changements dans les modes d'exploitation sont moins perceptibles chez les voyageurs qui doivent toujours payer pour gagner leur vie. Si l'émergence des canots de maître pouvant accueillir une dizaine d'hommes instaure une nouvelle hiérarchie au sein du canot, il n'en résulte pas une réelle division du travail qui reste le même qu'effectuée auparavant. Les produits d'utilité courante donnés par le négociant qui embauche le voyageur sont quasi identiques à ceux déjà distribués dans la première moitié du XVIIIe siècle sous le régime français par des marchands français. Allaire y voit un supplément de revenu, pourtant comme il le constate lui-même, ces « soi-disant » paiements additionnels ne sont pas forcément offerts aux plus bas salaires.<sup>120</sup> Ces fournitures sont des biens d'utilité pour le voyage que l'employé garde pour son usage uniquement.

Le patron s'oblige aussi « de nourrir le dit (sic) engagé ainsi qu'il est d'usage de nourrir les engagés dans ces voyages ».<sup>121</sup> Déjà, en 1714, il est mentionné que l'employeur a la charge de « nourrir [son engagé] comme il est accoutumé de faire parmi les voyageurs »<sup>122</sup> et la CNO se conforme généralement à ce « devoir ». Quant aux honoraires au XVIIIe siècle, Dechêne stipule que s'ils sont spécifiés en castor ou en monnaie courante, il est de toute manière « rémunéré » en marchandise.<sup>123</sup> Dans les contrats de la CNO, les salaires sont spécifiés en livres ancien cours (#)

---

<sup>120</sup> Les fournitures sont aussi définies comme « équipements » et peuvent différer selon le « grade » du voyageur d'après Alexander MacKenzie. Ils peuvent être composés de tabac, de mitasses ou culottes en fonction de la période, de coton, de couvertures, de chemises, entre autres, conformément à l'entente. L'équipement de base est constitué d'une couverture, une chemise et d'un pantalon. David Thompson, *David Thompson's Narrative of his exploration in western America 1784-1812*, éd. J. B. Tyrrell, Toronto, Champlain Society, 1916, pp. xx,xxvii- xxviii; G. ALLAIRE, *Les engagés de la fourrure, 1701-1745: Une étude de leur motivation...*, *op. cit.*, pp. 223-226.

<sup>121</sup> Certains contrats spécifient le type d'alimentation que consomme l'engagé. Certains plus chanceux, à l'instar de Lormaux Racicot en 1785, sont « nourris comme ses bourgeois », mais en règle générale le voyageur se contente de « blés d'Inde ou autres aliments obtenus dans les pays sauvages ». SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, divers contrats, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

<sup>122</sup> SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, Louis Turpin, 1714-04-13, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

<sup>123</sup> De nombreux contrats mentionnent que le voyageur est rémunéré à divers degrés en monnaie courante et en marchandise, peaux de castor ou autres. Joseph Lecuyer touche 300 # en castor et est autorisé à ramener le produit de sa chasse en 1718. L'entente de François Beauchamp, passé chez le notaire Louis-Claude Danré de Blanzly en 1741, stipule que ce dernier doit recevoir à son retour 190 #, la moitié en monnaie et l'autre en marchandises. Certains négociants gardent ce système de paiement jusque dans les années 1790. Jean-Baptiste Roy, embauché par Eustache Trottier Desrivières en 1789, signe un accord rémunéré pour moitié-moitié en argent et produits divers. (Il est fait

dans la majorité des cas et payables au retour. Rien n'énonce la forme précise que prend cette rétribution et si elle est effectuée en billet échangeable contre des produits. Il se pourrait que le revenu indiqué en argent soit une certaine « progression » sociale, puisque comme le constate Allaire : « payé en argent, l'engagé gardait une certaine liberté vis-à-vis son employeur et/ou le marchand ». <sup>124</sup>

Il est surtout exigé pour la période étudiée que le voyageur soit fidèle à son employeur en ne désertant pas pour une compagnie concurrente <sup>125</sup>, qu'il porte attention aux marchandises qui lui sont confiées à transporter et aux « outils » qui lui sont remis. Il ne peut faire de traite pour son propre compte et est rémunéré à son retour. Les mesures coercitives en cas de non-respect de l'accord se résument en « peines portées par les lois et ordonnances de cette Province, et [la perte de] ses gages ». En échange, le marchand s'oblige à lui remettre un salaire. Les seuls points apportés au contrat, qui pourraient avoir l'apparence d'appartenir au « capitalisme naissant », seraient ceux concernant la soumission absolue aux bourgeois <sup>126</sup> ou différent représentant de la firme qui l'embauche. Une autre contrainte mentionnée dans la majorité des contrats passés par la CNO, et les compagnies qui y adhèrent est celle pour l'engagé de « contribuer d'un par cent sur ses gages pour le Fonds des Voyageurs (sic) » <sup>127</sup> à partir de 1790 jusqu'en 1821.

---

abstraction des contrats avec les autochtones et les chasseurs qui comportent chacun de multiples mentions spécifiques). SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, divers contrats, Joseph Lecuyer, 1718-06-08, François Beauchamp, 1741-06-21, Jean-Baptiste Roy, 1789-01-09 <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>; L. DECHÈNE, *Habitants et Marchands de Montreal au XVIIe Siecle...*, op. cit., p. 220; G. ALLAIRE, *Les engagés de la fourrure, 1701-1745: Une étude de leur motivation...*, op. cit., p. 225.

<sup>124</sup> G. ALLAIRE, *Les engagés de la fourrure, 1701-1745: Une étude de leur motivation...*, op. cit., p. 227.

<sup>125</sup> Wien voit dans la fidélité à l'employeur un reflet de « l'image d'un marché du travail pré-industriel régi par des pratiques coutumières, voire des salaires nominatifs rigides ». Thomas Wien, « Carrières d'engagés du commerce des fourrures canadien », dans *Marchés, migrations et logiques familiales dans les espaces français, canadien et suisse, 18e-20e siècles*, Berne, Peter Lang, 2005, p. 135.

<sup>126</sup> Le terme bourgeois désigne les individus ayant des postes à responsabilités nommés par la compagnie.

<sup>127</sup> SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, divers contrats, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

Dans ce contexte de pré-industrialisation où l'ouvrier se prolétarise au gré du capitalisme, l'engagé de la traite se soustrait à cette évolution de l'environnement de travail et au *sweating system* en émergence. Havard se pose lui aussi la question quant à la réelle prolétarisation de ces individus qui restent confrontés aux conditions constantes du métier depuis que le commerce des fourrures existe.<sup>128</sup> Contrairement aux artisans, les voyageurs ne possèdent pas leur outil de travail. La vie du voyageur est rude certes, mais il serait injuste de blâmer les marchands d'après Conquête qui, même s'ils sont qualifiés de Britanniques, sont majoritairement d'origine écossaise avec les caractéristiques socio-culturelles qui y sont associées, et ne font que continuer un négoce de pelleteries « made in Nouvelle France » déjà soumis à un certain mercantilisme.

---

<sup>128</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 353.

## CHAPITRE II

### **L'émergence du Fonds des voyageurs : une initiative de la bourgeoisie marchande écossaise pour le bien commun.**

L'élite montréalaise d'origine écossaise, d'après 1760, profite d'un système de la traite des fourrures bien établi pour essayer de s'implanter en maître dans le domaine du commerce des pelleteries. L'extension des zones d'approvisionnement et l'expansion économique laissent à penser qu'une prolétarianisation de la profession de voyageur émergerait dans cet espace-temps qualifié de période préindustrielle, pourtant, les méthodes de travail ne changent pas vraiment et les salaires sont bons. Les engagés restent les mêmes et sont toujours confrontés aux dangers inhérents au trajet. Les négociants et marchands écossais amènent avec eux une philosophie sociale différente de celle pratiquée jusqu'alors et qui peut paraître comme la genèse d'un certain capitalisme « éclairé ». Le but de ce chapitre est de démystifier aussi bien les individus, qu'il est possible de situer en haut de la hiérarchie du monde de la fourrure, soit : les marchands, les bourgeois et les commis, que les employés placés en bas de l'échelle, soit : les milieux, les bouts et les guides, entre autres, d'un phénomène véhiculé par une historiographie trop souvent dirigée: l'asservissement mercantile dans la traite pelletière.

## 1. Répondre à un besoin

### La « derouine »<sup>129</sup> : une « course » dangereuse<sup>130</sup>

Les historiens sont unanimes quant à la reconnaissance des dangers inhérents au commerce des fourrures et aux conditions extrêmes auxquelles les engagés de la traite sont confrontés.<sup>131</sup> Les marchands écossais de Montréal au 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècle y sont également sensibles. Simon McGillivray et Thomas Thain<sup>132</sup>, dans l'*ex-parte* de la requête qu'ils adressent à la cour du Banc du Roi en 1823, signifiant la fin du FDV, déclarent que « [...] the perils of voyaging and the occasional distresses of Voyageurs arising from other causes [...], it became desirable to establish a general fund [...] ». <sup>133</sup>

Si les comptes rendus annuels du FDV spécifient l'identité de l'engagé, de son épouse, de ses enfants, voire de sa mère, ou de son père, qui perçoivent une indemnité, la rigueur n'est pas de mise lorsqu'il s'agit de définir les raisons invoquées pour bénéficier du fonds. Bien que la dénomination de veuve, ou d'orphelin, puissent nous préciser les tenants et les aboutissants de ladite réclamation pour certains individus, il en est tout autre chose pour les voyageurs considérés vivants et qui demandent des annuités pour eux-mêmes. Entre 1793 et 1806, seulement onze

---

<sup>129</sup> « La derouine », « aller en drouine », « en derouine » et « courir la drouine ou la derouine », autant d'expressions pour désigner le travail des hommes qui parcourent les campements autochtones de chasse, les uns après les autres, afin d'y récolter les peaux, contrairement à ceux qui se contentent de rester près des forts ou des comptoirs de traite. Carolyn Podruchny ajoute même « drouyn », « derouinne », « deroine », « deroinne », « dorwine » ou « dourouine » à la liste des dénominations pour cette spécification. *Ibid.*, pp. 343.355; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 339.

<sup>130</sup> Ce paragraphe n'aborde pas les dangers et périls liés aux guerres intestines entre les compagnies de traite que sont la CNO, la XY et la CBH, entre autres, ni ceux pouvant résulter du conflit de 1812 que se fait l'Empire britannique et les États-Unis, puisque le FDV, lors de sa conception, ne prend pas en considération ce genre de menace, mais ceux inhérents au négoce des fourrures en temps de paix, tant commerciale que « nationale ».

<sup>131</sup> Voir entre autres : L. DECHÊNE, *Habitants et Marchands de Montreal au XVIIe Siecle...*, *op. cit.*, p. 220.; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 343.; Brian D. Murphy, « The size of the labour force in the montreal fur trade, 1675-1790: A critical evaluation », thèse de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 1986, p. 13.

<sup>132</sup> Simon McGillivray et Thomas Thain sont, en 1823, d'anciens agents de la CNO.

<sup>133</sup> « Ex-Parte on the Petition of Simon McGillivray and Thomas Thain Esq., N° 2012 », BANQ, Cours du Banc du Roi, 1823.

paiements sont justifiés par une annotation dans les rapports<sup>134</sup>. Sept sont « estropiés » ou « infirme », un est « un malade » et trois périssent noyés.<sup>135</sup> Après 1806, aucune mention de lien causal n'est associée aux versements effectués chaque année<sup>136</sup>.

Les voyageurs sont souvent confrontés aux éléments naturels qui les entourent. Les risques de noyades sont omniprésents dès que l'embarcation est mise à l'eau. Les lacs, ni plus ni moins sécuritaires que les rivières, sont aussi le facteur d'évènements mortels.<sup>137</sup> Jean-Marie Provost l'apprend à ses dépens quand il est englouti dans le lac nommé « Onenissie »<sup>138</sup>. Si les détails concernant l'accident ne sont pas connus, il serait juste de penser que ledit Provost tombe dans cette étendue d'eau lors d'un voyage en canot dans le Nord-Ouest. Baptiste Vincent meurt également par noyade et son père touche une somme substantielle en 1796<sup>139</sup>. Que ce soit à cause de débris forestiers flottants, des tempêtes et des vagues (surtout sur les lacs), des rapides ou de simples fausses manœuvres, le chavirement d'une embarcation d'écorce peut survenir alors que les payeurs s'y attendent le moins.<sup>140</sup> Un « critique » français des récits d'Alexander Mackenzie affirme que « les difficultés augmentent à mesure que le voyageur approche des sources [de la rivière], le courant [est] plus rapide, mugit à travers les rochers &(sic) les précipices. [...] Il faut lutter sans cesse contre la nature ».<sup>141</sup> Cette réflexion est inspirée de la description que fait

---

<sup>134</sup> Il manque à la recherche les rapports des années 1794 et 1819 sans lesquels il est impossible de déterminer les raisons qui poussent les individus à demander des indemnités pour ces années-là.

<sup>135</sup> GM, 12 décembre 1793, p. 4; GM, 14 décembre 1795, p. 4; GM, 2 janvier 1797, p. 4; GM, 11 février 1799, p. 4; GM, 16 décembre 1805, p. 2; GM, 15 décembre 1806, p. 4.

<sup>136</sup> Cette constatation est basée sur les rapports de 1806 à 1822 dont celui de 1819 fait défaut.

<sup>137</sup> François Victoire Malhiot relate dans son journal qu'il est contraint par le vent et la pluie à ne pas naviguer en canot sur un lac qui s'en trouve trop agité. François Victoire Malhiot, *Journal Du Fort Kamanaitiquoya A la Riviere de Montreal, 1804*, McGill Fur Trade Project Number: MFTP 0014, pp. 2-4.

<sup>138</sup> Sa mère bénéficie du FDV en 1805. GM, 16 décembre 1805, p. 2.

<sup>139</sup> GM, 2 janvier 1797, p. 4.

<sup>140</sup> Benjamin Louis Ford, « Lake Ontario Maritime Culture Landscape », thèse de doctorat, College Station, Texas A&M University, 2009, p. 355.

<sup>141</sup> « Voyage de Montréal, sur la rivière de Saint-Laurent, à la Mer Glaciale & à la Mer-Pacifique, par le continent de l'Amérique-Septentrionale, en 1789 & 1790; par Alex. Mackenzie. », *L'esprit des journaux français et étrangers; par une société de gens de lettres.*, vol. 3, 1802, p. 57.

Mackenzie d'un accident survenu sur un cours d'eau le 12 juin 1793, dans lequel lui-même et ses hommes affrontent les tourments de flots impétueux. L'auteur consacre deux pages de son livre à « [t]his alarming scene, with all its terrors and dangers, occupied only a few minutes ». <sup>142</sup> Cours laps de temps durant lequel les membres de l'équipage se concentrent à manœuvrer le canot - « life or death depended of them » - tout en perdant leur « foreman » qui échappe à la mort après qu'« he had efcaped unhurt from the extraordinary jerk with which he was thrown out of the boat ». <sup>143</sup>

Une fois accostés, les voyageurs sont à la merci de diverses menaces qui peuvent se révéler aussi accablantes que celles rencontrées sur les flots. S'il est un moment lors des déplacements qui peut s'avérer pénible et dangereux pour les engagés, c'est bien celui du transport du canot et des marchandises sur la terre ferme pour éviter les cours d'eau trop dangereux ou simplement pour rejoindre d'autres voies navigables. Communément appelés les portages, ces passages obligent les hommes à assumer le poids des embarcations et des cargaisons sur leur dos jusqu'au nouvel endroit pour monter à bord. Il serait possible que le dénommé Pierre Cadieux, « qui s'est démanché une cuisse », Jean-Baptiste Bercier, déclaré « infirme », et Louis Guilbeau, « estropié », soient des victimes de la rudesse du travail à fournir au cours des va-et-vient dans les sentiers. <sup>144</sup> Pour Joseph Boulangé de Trois-Rivières, il n'y a aucun doute qu'il croule sous le poids d'un canot lors d'un portage, ce qui lui laisse des séquelles. Il bénéficie de 4 Livres de Halifax (£) d'indemnité en 1798. <sup>145</sup> Louise Dechêne dépeint ces transports de charges à dos d'homme comparables à des épreuves. <sup>146</sup> Mailhot décrit le Chemin du Portage comme ceci :

---

<sup>142</sup> *Ibid.*, pp. xx, 217-219.

<sup>143</sup> *Ibid.*, p. 219.

<sup>144</sup> GM, 12 décembre 1793, p. 4; GM, 14 décembre 1795, p. 4; GM, 15 décembre 1806, p. 4.

<sup>145</sup> GM, 11 février 1799, p. 4.

<sup>146</sup> L. DECHÊNE, *Habitants et Marchands de Montreal au XVIIe Siecle...*, *op. cit.*, p. 227.

« Celui-ci est le plus affreux et le plus ingrat. [Il] est vraiment celui du Ciel, parqu'il est étroit, remplis d'embaras, de lardon, d'épine et de Masquègue. Les hommes qui le passe chargé et qui sont obligé d'y passer un bagage, mérittent certainement le nom d'homme...(sic) »<sup>147</sup>

La pluie aggrave la situation et « inonde les portages [qui] sont horriblement mauvais ».<sup>148</sup>

Les douleurs musculaires dues au maniement de la rame laissent place à celles du portage.<sup>149</sup> Les engagés de Malhiot « se pleignent fort du mal des jambes (sic) »<sup>150</sup> et ce pendant plusieurs jours lors de portages en 1804. Ce dernier se résout même à donner une journée « aux hommes [afin] de se faire faire des souliers pour passer les portages ».<sup>151</sup> Thomas Verchères de Boucherville, à ce moment-là commis pour la XY, se lamente également plusieurs fois dans sa chronique d'avoir souffert d'inflammation dans ses membres durant tout le temps de son voyage.<sup>152</sup> Alexandre Taché, rejoignant pour la première fois Saint-Boniface, constate que « "des voyageurs trop faibles on été renversés [sous le poids] et se sont brisé la tête sur les pierres" (sic) ».<sup>153</sup> L'Américain Thomas McKenney, observe que les voyageurs « shouldered what only a horse in our country would be expected to carry »<sup>154</sup> ce qui complique d'autant plus les portages et demande beaucoup de vitalité.

La nourriture en abondance est quasi indispensable au voyageur qui doit continuellement fournir des efforts physiques énergivores et pourtant, ils peuvent survivre avec peu de denrées.<sup>155</sup> Alexander Henry et Joseph Frobisher le constatent lors de leur hivernement au fort du lac des

<sup>147</sup> François Victoire Malhiot, *Journal Du Fort Kamanaitiquoya A la Riviere de Montreal, 1804...*, op. cit., p. 7.

<sup>148</sup> Malhiot se plaint régulièrement dans son journal du piètre état des portages lorsqu'il pleut. *Ibid.*, pp. 16-35.

<sup>149</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., pp. 343.509.

<sup>150</sup> François Victoire Malhiot, *Journal Du Fort Kamanaitiquoya A la Riviere de Montreal, 1804...*, op. cit., pp 4-7.

<sup>151</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>152</sup> Thomas Verchères de Boucherville, « Journal of Verchères de Boucherville », dans QUAIFFE, Milo Milton, *War on the Detroit: the chronicles of Thomas Verchères de Boucherville and The capitulation, by an Ohio volunteer*, Chicago, The Lakeside Press, 1940, pp. 24, 35, 36, .

<sup>153</sup> L.A. Prudhomme, « Voyage du frère Taché De Boucherville à St-Boniface, en 1845 », dans *La revue canadienne*, Montréal, C. O. Beauchemin & Fils, 1895, p. 158.

<sup>154</sup> Thomas McKenney, surintendant des affaires indiennes pour les États-Unis lors d'un voyage de Sault Ste-Marie à Fond du Lac en 1826 cité dans Robert Silbernagel, *The cadottes A Fur Trade Family on Lake Superior*, Wisconsin Historical Society Press, 2020, p. 70.

<sup>155</sup> D'après C.E.S. Frank, que cite Gille Havard dans son ouvrage, un voyageur est susceptible de consommer 7000 kilocalories quotidiennement. G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 519.

Castors (*Beaver Lake*) quand leurs hommes sont obligés de se coucher sans avoir mangé malgré leur acharnement à pêcher sans cesse.<sup>156</sup> Si certain résistent, d'autres, comme le témoigne George Keith dans sa lettre du 5 janvier 1812, « sank under their long and distressing sufferings for want of food ».<sup>157</sup> Harmon dans son journal, tandis qu'il est dans la région du Nipigon, rappelle que « At this lake, several years since, eleven Canadians lost their lives for want of food ».<sup>158</sup> Même si ce dernier attribue cette souffrance à une mauvaise gestion, il n'en demeure pas moins que la famine peut faire des victimes parmi les voyageurs et si elle ne les tue pas, elle ne peut que les affaiblir au même titre que les accidents, les exposant ainsi aux vicissitudes malheureuses de l'hiver et aux maladies.

Dans les grands espaces du Nord-Ouest, les protagonistes de la traite se confrontent à toutes sortes de maux sans faire appel à des médecins, qui, lorsqu'ils sont présents, se tiennent généralement dans les forts érigés par les compagnies, comme le docteur McLoughlin au Fort William en 1817.<sup>159</sup> Au besoin, les voyageurs ont recours aux connaissances des plantes et procédés médicaux des autochtones, telles que les chambres de sudation, pour se soigner.<sup>160</sup> Certains acteurs du négoce des fourrures deviennent même des spécialistes quand il s'agit de préparer des tisanes et des baumes afin de traiter toutes sortes de blessures et de douleurs<sup>161</sup>, y compris les

---

<sup>156</sup> A. HENRY, *Travels and adventures in Canada and the Indian territories between the years 1760 and 1776...*, *op. cit.*, p. 317.

<sup>157</sup> Lettre de George Keith à Roderic McKenzie, 5 janvier 1812 citée dans L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, *op. cit.*, pp. 96-97.

<sup>158</sup> D.W. HARMON, *A Journal of Voyages and Travels in the Interiour of North America...*, *op. cit.*, p. 161.

<sup>159</sup> Ross Cox, *Adventures on the Columbia River*, vol. 2, London, Henry Colburn and Richard Bentley, 1832, p. 251.

<sup>160</sup> Carolyn Podruchny et Gilles Havard, entre autres, analysent plusieurs journaux et récits d'individus qui voyagent régulièrement dans les « pays indiens » et qui témoignent de l'efficacité des remèdes autochtones et de l'aide que ceux-ci peuvent leur apporter. Pour les détails concernant ces descriptions voire les sources et les commentaires dans: C. PODRUCHNY, « *Sons of the Wilderness* »: *Work, Culture and Identity Among Voyageurs in the Montreal Fur Trade, 1780-1821...*, *op. cit.*, p. 227; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, pp. 507-510.

<sup>161</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 507.

maladies vénériennes que peuvent contracter les engagés de la traite qui s'aventurent avec les femmes amérindiennes au cours de leurs expéditions.<sup>162</sup> Malgré toute cette expérience en phytothérapie dans les Pays d'en haut, Nicolas Ouiscan revient « de la Rivière du Moine malade (sic) »<sup>163</sup> en 1796 et bénéficie deux fois de l'aide du fonds au mois de décembre de la même année. Il est difficile de savoir à quel point il est atteint, mais il signe une entente d'hivernant de trois ans pour la *McTavish, Frobisher & Co.*, compagnie actionnaire majoritaire de la CNO, le 21 janvier 1797.<sup>164</sup> Si le mal ne décourage pas Ouiscan de voyager, la saison glaciale pourrait avoir raison de sa bravoure. Les hivernants sont certainement ceux qui souffrent le plus des affres du froid. Les risques d'engelure sont fréquents. Jean-Baptiste Lajoie, signataire d'un contrat d'hivernant en 1802, le menant à Michilimakinac, à Grand Portage et dans les postes du Nord, revient infirme en 1805 « ayant perdu ses pieds par la gelée ».<sup>165</sup> Le FDV lui verse une pension annuelle au moins jusqu'en 1822, année du dernier rapport comptable connu du fonds.<sup>166</sup>

La traite des fourrures reste un métier qui comporte certains dangers appréhendés de tous, sinon des payeurs qui mettent leur vie et leur santé en péril quotidiennement. Pourtant, il ne subsiste aucune trace connue de voyageurs qui revendiquent un fonds de secours qui pourrait résulter d'une certaine prévoyance en cas d'infortune.

---

<sup>162</sup> Lors du voyage expéditionnaire de Lewis et Clark, les hommes qui les accompagnent attrapent des maladies vénériennes au moment où ils sont contraints de rester un long moment parmi des autochtones sur la côte du Pacifique. Gilles Havard, *L'Amérique fantôme: les aventuriers francophones du Nouveau Monde*, Montréal, Flammarion Québec, 2019, p. 337.

<sup>163</sup> GM, 2 janvier 1797, p. 4.

<sup>164</sup> SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, Ouiscan Nicolas, 1797-01-27, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

<sup>165</sup> GM, 16 décembre 1805, p. 2.

<sup>166</sup> *Ibid.*; GM, 15 décembre 1806, p. 4; GM, 14 décembre 1807; GQ, 10 décembre 1807; GM, 5 décembre 1808, p. 3; GM, 10 décembre 1810, p. 3; GM, 9 décembre 1811, p. 3; GM, 29 décembre 1812, p. 4; GM, 4 janvier 1814, p. 2; GM, 15 décembre 1814, p. 3; GM, 18 décembre 1815, p. 4; GM, 6 janvier 1817, p. 3; GM, 14 janvier 1818, p. 3; GM, 17 février 1819, p. 3; GM, 10 janvier 1821, p. 3; « Ex-Parte on the Petition of Simon McGillivray and Thomas Thain Esq., N° 2012 », BANQ, Cours du Banc du Roi, 1823; Le Spectateur canadien, 1<sup>er</sup> février 1823.

## Le voyageur : un être imprévoyant?

« I wanted for nothing; and I spent all my earnings in the joyement of pleaseure. Five hundred pounds, twice told, have passed through my hands; although now I have not a spare shirt to my back, nor a penny to buy one. Yet, were I young again, I should glory in commencing the same career again. »<sup>167</sup>

Alexander Ross, rapporte le récit d'un vieux voyageur canadien (*Frenchman*) qui se targue d'être plus heureux que n'importe quel bourgeois, chef autochtone ou tout autre compère d'aventure et cela en dilapidant tout ce qu'il gagne dans la traite pelletière. Mis à part certains historiens comme Havard et Podruchny, concernant les us et coutumes des voyageurs, l'historiographie n'élucide pas vraiment la culture dépensière de ces *Frenchmen*, simples engagés dans le commerce des fourrures. Il est notable de constater que les critiques concernant l'imprévoyance des voyageurs et leurs habitudes dilapidatrices émanent la plupart du temps de la bouche, sinon de la plume, de bourgeois écossais, entre autres, dont le concept de prévoyance peut différer de ceux qui travaillent pour eux.

« L'imprévoyance : mythe ou réalité? »<sup>168</sup>. Voici l'approche adoptée par Gilles Havard dans son ouvrage lorsqu'il aborde un sujet qui peut encore susciter la controverse chez certains historiens. L'auteur prend pour exemple le journal de Thomas Verchères de Boucherville dans lequel ce dernier évoque une anecdote relatant une emplette qu'il effectue auprès d'un marchand de Montréal, qui l'aurait quelque peu sollicité à déboursier son argent. Havard y décèle « un trait distinctif des voyageurs maintes fois signalé dans les écrits de l'époque britannique: l'imprévoyance ».<sup>169</sup> Cet exemple n'est certes pas des plus convaincant quant à

---

<sup>167</sup> Traduction libre : « Je n'ai manqué de rien, et j'ai dépensé tous mes gains dans la joie et le plaisir. Par deux fois 500£ sont passées entre mes mains; malgré cela, maintenant je n'ai pas une chemise de rechange à me mettre sur le dos ni un penny pour en acheter une. Pourtant, si j'étais jeune à nouveau, je me ferais une gloire de recommencer la même carrière ». Alexander Ross, *The Fur Hunters of the Far West*, Vol.2, London, Smith Elder and Co., 1855, vol. 2, p. 236.

<sup>168</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 407.

<sup>169</sup> *Ibid.*

l'explication du comportement des individus engagés comme voyageur quant à leur prévenance. Thomas Thain alors agent de la CNO, prend en charge le jeune homme pour son retour du Nord-Ouest à Montréal. Verchère ne peut prévoir le débours de son argent dès l'instant où il ressort sans sou des locaux de la XY, mais libéré de son contrat. En effet, si Verchères de Boucherville dépense son pécule chez ce commerçant montréalais, c'est tout simplement parce que Thain lui « remit quelqu'argent pour [lui] permettre d'acheter des effets pour [se] présenter déceimment dans [sa] famille (sic) ». <sup>170</sup> Il s'agirait dans cette circonstance d'un « rôle » de convenance, d'un « gentilhomme » envers un autre, que d'un acte d'imprévoyance. <sup>171</sup> De plus, Verchères ne devrait pas être surpris par les avances d'un marchand « détailleur » comme il le raconte dans son journal, puisque son objectif, à ce moment précis, est de se procurer des habits. Si le cas de Verchères ne fait pas nécessairement école, il n'en demeure pas moins que des protagonistes de la traite au même degré qu'Alexander Mackenzie ou George Nelson, entre autres, sont en accord avec Daniel Williams Harmon quand il déclare que les voyageurs canadiens « ne pensent jamais à pourvoir à leurs besoins futurs et mettent rarement de côté une partie de leurs revenus pour s'en servir en cas

---

<sup>170</sup> Thomas Verchères de Boucherville, « Journal of Thomas Verchères de Boucherville », dans *War on the Detroit: the chronicles of Thomas Verchères de Boucherville and The capitulation, by an Ohio volunteer*, Chicago, The Lakeside Press, 1940., p. 43; Thomas Verchères de Boucherville, « Journal de M. Thomas Verchères de Boucherville: Dans ses voyages aux Pays d'en Haut, et durant la dernière guerre avec les Américains, 1812-13 », *The Canadian Antiquarian and numismatic journal*, vol. 3, n° 1-4, 1901, pp. 36-38.

<sup>171</sup> Thomas Verchères de Boucherville est le onzième enfant du seigneur de Boucherville et d'une héritière du fief de Verchères, formant une des familles les plus prestigieuses du Bas-Canada. Son père lui trouve un emploi de commis à la XY après que le jeune homme abandonne ses études en 1803. Ce dernier, dérouté par la vie d'hivernant et se plaignant de douleur aux jambes – un mal peut être exagéré d'après Frederick H. Armstrong – fini par être renvoyé à Montréal en 1804, voyage durant lequel il rencontre Thomas Thain, agent de la CNO, qui l'invite à faire le chemin avec lui. Frederick H. Armstrong, « Boucher de Boucherville, Thomas-René-Verchères », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 8, Université Laval/University of Toronto, 2003.

de maladie ou de vieillesse ».<sup>172</sup> Ces critiques émanent des bourgeois et des commis qui, s'identifient dans l'accumulation de capital, ce qui les oppose aux employés canadiens-français.<sup>173</sup>

Christian Dessureault affirme que « l'accumulation et la concentration des richesses apparaissent [à Greer] contraires à la rationalité d'une économie d'abord axée sur l'autosubsistance et sur la reproduction du groupe familial ». Dessureault reprend l'affirmation de Greer concernant la composition de la société paysanne, du début du XIXe siècle, au Bas-Canada qui met en exergue les journaliers agricoles de plus en plus nombreux dans une société précapitaliste.<sup>174</sup> Ces derniers ne sont pas nécessairement intéressés à la reproduction du groupe familiale qui caractérise la paysannerie canadienne-française pour la période étudiée.

L'engagé de la vallée du Saint-Laurent, le « mangeur de lard » (*Pork Eater*), ce voyageur qui hiverne rarement et qui n'effectue que des allers-retours entre Montréal et divers postes, dont on peut affirmer que celui de Michillimakinack demeure la limite en termes de distance, est plus prédisposé à faire bénéficier sa famille du salaire acquis. Son objectif est d'agréments les revenus de sa terre de la vallée du Saint-Laurent avec ceux obtenus du commerce des fourrures, ce qui le pousse à se déplacer dans le Nord-Ouest entre autres.<sup>175</sup> Les ventes des surplus de production dans les fermes de la vallée du Saint-Laurent ne sont pas toujours suffisantes pour pallier le manque d'argent et les « petits exploitants doivent vendre, au moins sur une base occasionnelle, leur force de travail ».<sup>176</sup> Dessureault relate le chemin de vie du jeune Louis Roy, originaire du monde

---

<sup>172</sup> Traduction libre de « never think of providing for future wants; and seldom lay up any part of their earnings, to serve them in a day of sickness or in the decline of life ». D.W. HARMON, *A Journal of Voyages and Travels in the Interior of North America...*, op. cit., p. 275-276.

<sup>173</sup> D'après un commis anonyme de la CBH cité dans C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, op. cit., p. 45.

<sup>174</sup> Christian Dessureault, *Le monde rural québécois aux XVIIIe et XIXe siècles: cultures, hiérarchies, pouvoirs*, Anjou, Fides, 2018, pp. 158-160.

<sup>175</sup> Voir 1<sup>er</sup> chapitre.

<sup>176</sup> C. DESSUREAULT, *Le monde rural québécois aux XVIIIe et XIXe siècles: cultures, hiérarchies, pouvoirs...*, op. cit., p. 163.

agricole, et qui après avoir participé comme voyageur dans la traite des fourrures, se marie à vingt six ans et se lance dans le domaine du bois de chauffage, et de charpente, pour devenir un marchand prospère et reconnu de Montréal.<sup>177</sup> Le cas de Roy démontre bien que les revenus obtenus comme voyageur peuvent servir de levier afin d'améliorer son statut social. D'autres, à l'instar de Bernard Courville, issu du monde agricole et qui a deux frères, Luc et François, qui sont cultivateur à Pointe-Claire, ne restent pas affilié à la paysannerie et font du voyage leur métier.<sup>178</sup> Chaque famille de voyageur possède son histoire propre et il est difficile de juger de la prévoyance ou de l'imprévoyance de chacun. Il n'en reste pas moins, que malgré ses bonnes intentions et un objectif louable, le voyageur est toujours enclin de succomber à dépenser son pécule à crédit dans l'achat d'alcool ou diverses marchandises non essentielles et de retourner à Montréal sans argent.

Le cas de Ouiscan vu précédemment pourrait être le cas d'un jeune homme répertorié, tantôt comme « journalier », tantôt comme « voyageur » et même une fois comme « tailleur d'habit », que le facteur de reproduction familiale n'affecte pas vraiment, puisqu'il est libre de patrimoine familial à « défendre ».<sup>179</sup> Ouiscan serait le voyageur type, rentré sans un shilling en poche, et qui profiterait du FDV pour soulager ses finances autant que son mal. Ledit voyageur, alors âgé de 25 ans, perçoit 1£ le 24 novembre 1796, deux autres le 1<sup>er</sup> décembre et enfin une dernière le 19 du

---

<sup>177</sup> Christian Dessureault, « L'émeute de Lachine en 1812 : la coordination d'une contestation populaire », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 62, n° 2, 2008, p. 238.

<sup>178</sup> Bernard Courville participe avec ces deux frères à l'émeute de Lachine de 1812, qui le mène en prison. Déjà connu comme voyageur avant les événements, il signe plusieurs contrats comme voyageur après sa détention. *Ibid.*, p. 229-248.

<sup>179</sup> Lors de ses noces, Ouiscan est identifié comme journalier alors qu'il est un voyageur de retour et qu'il a déjà signé un contrat d'hivernant. Dans les 13 actes religieux de la famille directe de Ouiscan, l'occupation de Nicolas est établie 6 fois comme voyageur, 6 fois comme journalier et une fois comme tailleur d'habit le 20 septembre 1803 après avoir été voyageur en janvier de la même année. Le 2 août 1804 au baptême de son fils Jean-Baptiste, Ouiscan est voyageur alors que le 29 septembre de la même année, il inhume son fils Nicolas en tant que journalier. Dans l'acte de sépulture du 26 juillet 1832, Ouiscan est toujours défini comme journalier. [d1p\\_11750829.jpg](#), [d1p\\_11760563.jpg](#), [d1p\\_11780981.jpg](#), [d1p\\_11750574.jpg](#), [d1p\\_11760127.jpg](#), [d1p\\_11780433.jpg](#), [d1p\\_11751469.jpg](#), [d1p\\_11751597.jpg](#), [d1p\\_11750632.jpg](#), [d1p\\_11751078.jpg](#), [d1p\\_11751144.jpg](#), [d1p\\_11751245.jpg](#), [d1p\\_11751263.jpg](#), Institut généalogique Drouin.

même mois. Ouiscan touche donc 4 £ de pension parce qu'il est malade, en un mois, soit le double du montant que reçoivent certaines veuves pour une année. De plus, il signe un contrat d'hivernant en janvier 1797, ce qui lui permet de bénéficier d'une avance de 72#, soit 3£. Il n'est pas possible d'affirmer avec certitude la date de son départ pour Sault Ste-Marie, mais il est présent à Montréal, dans le faubourg Saint-Laurent<sup>180</sup>, le 17 juillet de la même année, puisqu'il marie Marguerite Bardet dans la paroisse de Notre-Dame de Montréal.<sup>181</sup> Est-ce que Ouiscan cherche à obtenir de la liquidité pour ses noces, ou bien a-t-il subsisté à crédit pendant le voyage précédent? Dans ce cas, il se pourrait que Ouiscan revive cette expérience lors de son hivernement.

Il serait assez juste que les engagés qui passent la mauvaise saison dans les Pays d'en haut, communément appelés les hommes du Nord, saisissent l'occasion des « rendez-vous » comme celui du Fort William, qui a lieu durant l'été, pour profiter de l'argent gagné. Les voyageurs, confrontés à de sévères restrictions lors de leurs longs mois de labeur, utilisent de leur pécule afin de se distraire. Selon Ross Cox, ils mangent, boivent du rhum, et déboursent le reste de leurs « gages » en divers articles non essentiels pour leurs épouses autochtones, et ce, en quelques semaines seulement.<sup>182</sup> Alexander Mackenzie note quand même que certains hommes du Nord (*North men*), « qui ont réglé leurs comptes [avec la compagnie] et qui choisissent d'envoyer une partie de leurs gains au Canada, reçoivent des traites à transmettre à leurs relations ou amis ».<sup>183</sup>

---

<sup>180</sup> Le faubourg Saint-Laurent compte 700 habitants vers 1760, il est passé du simple au double entre 1760 et 1785 et double encore les 25 années qui suivent. Lorsque Ouiscan y réside, 60% de la population est constituée de journaliers, et d'artisans, et reste le secteur le plus peuplé de Montréal. Voir : Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, Brochure sur l'histoire du quartier, TCFSL, SAC et département d'histoire de l'UQAM, 2007, p 16.

<sup>181</sup> GM, 2 janvier 1797, p. 4; GM, 8 janvier 1798, p. 4; SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, Ouiscan Nicolas, 1797-01-27, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database/](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database/)>; #342470, PRDH-IGD; d1p\_11750574.jpg, Institut généalogique Drouin.

<sup>182</sup> R. COX, *Adventures on the Columbia River...*, *op. cit.*, p. 250.

<sup>183</sup> Traduction libre de « their accounts are also settled, and such as choose to send any of their earnings to Canada, receive drafts to transmit to their relations or friends ». A. MACKENZIE, *Voyages from Montreal, on the River St-Laurent, through the Continent of North America, to the Frozen and Pacific Oceans; In the Years 1789 and 1793...*, *op. cit.*, p. xx.

Carolyn Podruchny utilise les travaux de Marcus Rediker sur l'attitude des hommes de la mer au XVIIe et XVIIIe siècle pour expliquer la culture dépensière des hivernants, c'est-à-dire les voyageurs de l'intérieur qui vivent leur vie dans les espaces de la traite pelletière et qui n'aspirent aucunement à s'enrichir.<sup>184</sup> L'analogie entre l'univers des marins de Rediker et le monde des voyageurs du Nord-Ouest est flagrante. Les uns de la même manière que les autres deviennent des éléments fondamentaux du capitalisme marchand, et subissent l'identique banalisation de la profession, la division du travail et le mode de paiement variable.<sup>185</sup> Tout comme leur homologue de la mer, les hommes des rivières et des lacs de l'intérieur des terres, à l'instar des autochtones, adoptent une éthique de non-accumulation de richesse, vivant au jour le jour sans se préoccuper de l'avenir. Havard comme Podruchny, entre autres, stipulent que ce sont surtout les hivernants qui embrassent ce mode de vie.<sup>186</sup>

Il est difficile d'analyser le comportement précis concernant les dépenses effectuées par les voyageurs. Les observateurs, qu'ils soient écossais, anglais et aussi français, entre autres, et qui circulent dans les espaces étendus de la traite pelletière, constatent tous la nature désinvolte du voyageur pour l'amoncellement d'un capital<sup>187</sup>. Même si leur désir est d'acquérir de l'argent, il est destiné à la consommation à court terme, au moins pour ceux qui hivernent, et à la survie de la

---

<sup>184</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 45.

<sup>185</sup> Voir 1<sup>er</sup> chapitre.

<sup>186</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 407.; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, pp. 45-46.

<sup>187</sup> Pour les diverses réflexions des bourgeois et observateurs sur la culture et les us et coutumes des voyageurs dans l'exercice de leur fonction voir entre autres : George Nelson, *My First Years in the Fur Trade: The journal of 1802-1804*, éd. PEERS, Laura et Theresa Schenck, St-Paul, Minnesota Historical Society Press, 2002; Alexander Henry et David Thomson, *The Manuscript Journals of Alexander Henry and of David Thompson 1799-1814*, Vol.2, New York, Francis P. Harper, 1897; A. HENRY, *Travels and adventures in Canada and the Indian territories between the years 1760 and 1776...*, *op. cit.*; François La Rochefoucauld Liancourt, *Voyage dans les États-Unis d'Amérique, fait en 1795, 1796 et 1797*, vol. 3, Paris, Du Pont, Buisson, Charles Pougens, 1799.; François Victoire Malhiot, *Journal Du Fort Kamanaitiquoya A la Riviere de Montreal, 1804...*, *op. cit.*; D.W. HARMON, *A Journal of Voyages and Travels in the Interiour of North America...*, *op. cit.*

famille – du moins l'espèrent-ils – de ceux qui font des allers-retours. Pour l'élite marchande montréalaise qui les embauche, les *Pork Eater* et les hommes du Nord ont une culture du voyage qui peut différer dans la forme, ils adoptent les mêmes positions sur la prévention. Les uns comme les autres ne prêtent aucun, sinon qu'un moindre intérêt, à ce qui pourrait les mettre à l'abri de l'infortune alors que la maladie frappe et lorsque viennent les jours où il n'est plus possible de travailler en raison de l'âge avancé. Si les bourgeois écossais critiquent la désinvolture de certains Canadiens de la traite, ils s'évertuent quand même à les prémunir en créant le FDV, un modèle de fonds de prévoyance jamais entrepris auparavant dans le contexte de la traite des fourrures. Cette empathie n'est que le reflet d'un sentiment d'appartenance commun que peut être celui du « voyage » dans les grands espaces du commerce des fourrures.

## 2. Un fonds « patronal » de prévoyance

### Une identité commune

S'il est possible de distinguer une apparente hiérarchie chez les voyageurs, soit les hivernants, qui regardent de haut leurs homologues mangeurs de lard considérés comme des novices incapables d'affronter les rigueurs du Nord-Ouest, il existe une certaine fraternité professionnelle.<sup>188</sup> Havard utilise les remarques de Washington Irving, qu'il caractérise de « fin connaisseur de la CNO »,<sup>189</sup> pour illustrer une impression omniprésente dans la culture de la traite des fourrures, qu'il serait assez juste de qualifier de sentiment d'appartenance, semblable à celui des conducteurs de mules dans la péninsule ibérique.<sup>190</sup> Les terres de l'intérieur sont dangereuses en tout temps et les

---

<sup>188</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, pp. 186-187, 343, 405-406.

<sup>189</sup> *Ibid.*, pp. 343, 403-406.

<sup>190</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 406.

voyageurs ne savent jamais à quel moment ils vont se retrouver dans une situation qui nécessite une aide quelconque. Les coéquipiers d'Harmon en font l'expérience lorsqu'en 1804, leur embarcation prenant l'eau, ils dérivent tous avec le courant se raccrochant au mieux à leur canot. Harmon ayant rejoint la rive, n'hésite pas à retourner dans la rivière pour sauver ses camarades d'infortune.<sup>191</sup> D'autres se réunissent à plusieurs afin de retirer un serpent venimeux qui s'amuse à parcourir le corps d'un voyageur endormi.<sup>192</sup> Un groupe d'homme porte secours à une autre brigade attaquée par des autochtones convoitant leurs paquets au cours d'un portage.<sup>193</sup> Il arrive parfois que certains individus de la traite regrettent d'être trop éloignés pour assister leurs collègues dans la détresse comme alors qu'un hiver, plusieurs Canadiens meurent de faim proche du lac des Esclaves, les rescapés se voient dans l'obligation de manger leur chair pour survivre.<sup>194</sup> Les exemples d'entraide chez les voyageurs sont nombreux. Podruchny estime que les voyageurs véhiculent des valeurs de charité et de générosité dans les espaces de la traite, ainsi peuvent-ils croire à une « loi du retour » en cas de besoin.<sup>195</sup> Cette camaraderie peut se transformer en amitié profonde quand certains êtres prennent le temps de bien se connaître.

La fraternité que se portent Archibald Normand McLeod et Harmon est un exemple d'affection sincère qui existe dans cet espace de la traite pelletière qu'est le Nord-Ouest. Harmon considère McLeod comme un ami et lui confère un grand respect.<sup>196</sup> Les voyageurs s'appellent

---

<sup>191</sup> Daniel Williams Harmon, *Sixteen years in the Indian country : the journal of Daniel Williams Harmon 1800-1816*, éd. W. Kaye Lamb, Toronto, MacMillan, 1957, pp. 81-82.

<sup>192</sup> Ross Cox, *Adventures on the Columbia River*, New York, J & J Harper, 1832, p. 81-82.

<sup>193</sup> *Ibid.*, p. 67.

<sup>194</sup> Le 20 mars 1809, Harmon apprend la mort de plusieurs Canadiens qui ont manqué de nourriture et que la distance entre ces hommes et les premiers établissements était trop longue pour qu'ils puissent parvenir à obtenir de l'aide. D.W. HARMON, *Sixteen years in the Indian country : the journal of Daniel Williams Harmon 1800-1816...*, *op. cit.*, p. 120.

<sup>195</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 188.

<sup>196</sup> « He [A. N. McLeod] appears to be a worthy Man and has ever been a friend to me, therefore I cannot help esteeming him above any other person I know in tis Savage Country ». D.W. HARMON, *Sixteen years in the Indian country : the journal of Daniel Williams Harmon 1800-1816...*, *op. cit.*, p. 104.

« mon frère » ou bien « mon cousin » sans pour autant qu'ils soient de la même famille autre que celle du « voyage ». <sup>197</sup> Des complicités naissent au fil du temps que le « *facteur spatio-temporel de la traite pelletière* » <sup>198</sup> (FSTTP), ne peut perturber, à l'instar de celle d'Harmon avec McLeod, mais également de celle avec Frederick Goedike et William Henry. Le premier s'entend si bien avec les deux derniers, qu'il prétend que « lorsque les gens vivent heureux ensemble, on pourrait dire qu'ils vivent comme Henry, Goedike et Harmon! » <sup>199</sup>, même s'ils doivent régulièrement rester sans se retrouver pendant de longues périodes. Alexander Ross observe que parvenus à destination, les voyageurs se saluent tous.

« Une poignée de main générale a lieu, car il arrive souvent que les gens ne se soient pas rencontrés depuis des années [...] Il n'y a, peut-être, aucun pays où les liens d'affection ne soient plus forts qu'ici. Chacun s'adresse à ses pairs comme à ses frères. » <sup>200</sup>

S'il existe un sentiment évident de fraternité et d'appartenance dans le monde du commerce des fourrures au niveau des engagés canadiens, il persiste une certaine retenue de l'historiographie lorsqu'il s'agit de les reconnaître pareillement chez les marchands et bourgeois écossais, dont les voyageurs sont les employés, et qui circulent également en canot jusqu'aux bastions les plus éloignés. Pour Rob Mann, la Conquête n'est que l'avènement d'une nouvelle façon de faire de la traite caractérisée par des tensions entre les classes sociales. <sup>201</sup> Podruchny utilise certains témoignages pour distinguer le système de commandement des forts dans le Nord-Ouest. Si ceux

---

<sup>197</sup> R. COX, *Adventures on the Columbia River*, vol. 2..., *op. cit.*, p 291.

<sup>198</sup> Le « *facteur spatio-temporel de la traite pelletière* » (FSTTP) se définit ainsi : Variable relative à la fois à un espace géographique et au temps dans le contexte du commerce des fourrures, qui affecte l'aboutissement logique de certains actes et qui peut s'appliquer à de multiples temporalités.

<sup>199</sup> Traduction libre de « when People live happily together, it might be said, they live like Henry, Goedike & Harmon! ». D.W. HARMON, *Sixteen years in the Indian country : the journal of Daniel Williams Harmon 1800-1816...*, *op. cit.*, p. xxi.

<sup>200</sup> Traduction libre de « A general shaking of hands takes place, as it often happens that people have not met for years [...] There is, perhaps, no country where the ties of affection are more binding than here. Each addresses his comrades as his brothers ». Alexander Ross, *The Fur Hunters of the Far West*, Vol.1, London, Smith Elder and Co., 1855, vol. 1, p. 304.

<sup>201</sup> Rob Mann, « "They Are Fit to Eat the Divil and Smoak His Mother": », dans SCOTT, Elizabeth, dir., *Archaeological Perspectives on the French in the New World*, Gainesville, University Press of Florida, 2017, p. 69.

de George Gordon et John McDonald peuvent illustrer la manière pour le bourgeois d'asseoir son autorité, l'affirmation d'Alexander Ross décrivant ce dernier, traité de la même manière qu'un « nabab », pourrait être sujette à réflexion.<sup>202</sup> Les voyageurs se plient à la domination de ceux qui se trouvent plus haut dans la hiérarchie conformément aux principes d'un paternalisme légitimé.<sup>203</sup> En contrepartie, ce même paternalisme honore ses obligations comme donner de l'alcool et des régales pour « fortifier » les engagés après avoir effectué des travaux d'envergure, après des portages pénibles ou tout simplement pour les encourager lors d'arrivées et de départs des forts.<sup>204</sup> Néanmoins, et ce malgré les différences sociales qui peut les opposer, les voyageurs, les bourgeois et les marchands possèdent une identité commune basée sur l'expérience de la pratique de la traite pelletière dans les Pays d'en haut. Allard invoque les travaux de Jean Lave, d'Étienne Wenger et d'Oliver J. T. Harris pour évoquer cet esprit de communauté, qui relie tous les acteurs de la traite. Esprit dont la genèse se situe dans les agissements quotidiens des individus qui participent ainsi au développement d'une adéquation professionnelle collective.<sup>205</sup>

Ce sentiment d'appartenance à la même communauté se reflète également dans l'attitude des protagonistes de la fourrure lors de leur retour au Bas-Canada. Les voyageurs se rapportent à un monde où l'oralité est un moyen de transfert des connaissances. Les récits et chansons que livrent

---

<sup>202</sup> Alexander Ross fait une description quelque peu romancée de l'attitude du bourgeois dans un canot en le comparant à un nabab indien accompagné de serviteurs qu'il surnomme : « his littele cherubs ». A. ROSS, *The Fur Hunters of the Far West...*, *op. cit.*, p. 302; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, pp. 143-145.

<sup>203</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 133.

<sup>204</sup> *Ibid.*, pp. 146-147.

<sup>205</sup> Amélie Allard note que Jean Lave et Étienne Wenger s'appuient sur les travaux de Pierre Bourdieu concernant « toutes les activités quotidiennes qui définissent les choix et l'identité des individus [...] ». Harris stipule que le terme « communauté » « has been expanded to include the notion of communities of practice [...] to examine how shared practices link people across other kinds of group boundaries ». A. ALLARD, « Les marchands-voyageurs : une communauté... », *op. cit.*, pp. 25-27; Oliver J. T. Harris, « Relational Communities in Prehistoric Britain », dans WATT, Christopher, dir., *Relational Archaeologies: Humans, Animals, Things*, London / New York, Routledge, 2013, p. 174.

les engagés à leur retour du Nord-Ouest, leur permettent de garder en mémoire et de donner un sens à leurs expériences dans le microcosme de la traite pelletière tout en transmettant le goût aux plus jeunes de partir à l'aventure.<sup>206</sup> Si les anciens voyageurs racontent l'histoire de Jean Cadieux aux novices lors de leur passage au portage des Sept-Chutes où se trouve sa tombe, ils doivent également le relater dans leur foyer de la vallée du Saint-Laurent, tout comme George Nelson qui insère des éléments de cette légende dans son journal pour édulcorer la culture des voyageurs.<sup>207</sup> Les veillées dans les chaumières du Bas-Canada sont certainement le temps de prédilection pour que l'engagé, de retour chez lui, fasse le récit de ses prouesses, non sans user de vantardise et en dramatisant les faits comme ont l'habitude les protagonistes de la traite pelletière.<sup>208</sup>

Il est impossible de savoir si les individus qui fréquentent le *Beaver Club* de Montréal utilisent un jargon et une exagération dans le verbe, comme il est de coutume dans l'univers pelletier. Fondé en 1785, le club accueille l'élite des marchands montréalais qui ont au moins hiverné une fois dans les Pays d'en Haut. Parmi les « personnalités » du monde de la fourrure qui le fréquente, il est envisageable de démarquer des « pointures » telles que William, Simon et Duncan McGillivray, Jean-Baptiste Chaboillez, Benjamin Frobisher, Alexander Henry et Alexander MacKenzie, entre autres. Trois individus appartenant au *Beaver Club* se distinguent

---

<sup>206</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, pp. 294-295.

<sup>207</sup> La légende raconte que Cadieux affronte des Iroquois qui en veulent à ses biens au portage des Septs-Chutes pour permettre à sa famille d'embarquer dans le canot afin d'échapper aux assaillants. Blessé, ce voyageur meurt en laissant une plainte écrite sur une écorce de bouleau. Cette légende est véhiculée oralement par les engagés de deux manières différentes, soit par le récit soit par la ritournelle. Cette dernière date du début du XVIII<sup>e</sup> siècle et se décline en plusieurs versions. Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Taché, Gagnon et LaRue recueillent la plainte de Cadieux auprès du vieux Morache, ancien guide. Taché consacre un chapitre à cette histoire dans un ouvrage en 1863 et Gagnon reprend les écrits de Taché en 1865 dans son livre intitulé « Chansons populaires ». George Neslon, dans son journal, fait également référence à cette légende du folklore des voyageurs. Marius Barbeau, « La plainte de Cadieux, coureur de bois (ca. 1709) », *The Journal of American Folklore*, vol. 67, n<sup>o</sup> 264, 1954, pp. 163-183; Joseph-Charles Taché, *Forestiers et Voyageurs*, Montréal, Cadieu & D, 1884, pp. 165-176; G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 567; G. NELSON, *My First Years in the Fur Trade: The journal of 1802-1804...*, *op. cit.*, p. 37.

<sup>208</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 567.

pour être le premier syndic du FDV soit : James McGill, Joseph Frobisher et Maurice Blondeau.<sup>209</sup>

Les membres sont majoritairement des négociants et marchands de la CNO qui se « retrouve[ent] une fois de plus! Pour se conter les sueurs et périls passés; Périls et sueurs condamnés à perdurer ». <sup>210</sup> Podruchny y observe une occasion pour les élites de se distancier des voyageurs.<sup>211</sup> Quel est ce besoin de détachement existant déjà de par les positions sociales de chacun? Il serait plus à propos de voir une certaine admiration pour le courage de ces hommes face à une nature peu conciliante, relatée dans les chansons des engagés reprises par des bourgeois qui les entonnent tout en trinquant lors des festins du *Beaver Club*.<sup>212</sup>

Au XVII<sup>e</sup> siècle, le toast est un rituel omniprésent dans la société britannique et sert à cimenter les identités collectives. Ceux portés au *Beaver Club* sont convenus dans le règlement du club, ce qui est fréquent au XVIII<sup>e</sup> XIX<sup>e</sup> siècle.<sup>213</sup> Un est dédié aux femmes et aux enfants des voyageurs.<sup>214</sup> Il est notoire que les castes dites supérieures ne puissent trinquer pour la gent féminine et les classes inférieures, mais ceci dit, il n'est pas rare de voir des subterfuges se glisser dans les règles.<sup>215</sup> Celui de porter un toast à caractère social est généralement autorisé. Ainsi, celui

---

<sup>209</sup> GM, 8 décembre 1791, p. 4.

<sup>210</sup> Extrait du registre des procès-verbaux du Beaver Club (1807-1827), 14 novembre 1814, Fonds Beaver Club P305, M14449.

<sup>211</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 142.

<sup>212</sup> Carolyn Podruchny, « Festivities, Fortitude, and Fraternalism: Fur Trade Masculinity and the Beaver Club, 1785-1827 », dans *New Faces in the Fur Trade: Selected Papers of the Seventh North American Fur Trade Conference*, East Lansing, Michigan State University Press, 1998, pp.31-52; L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, *op. cit.*, p. 93.

<sup>213</sup> Rémy Duthill, « Drinking and toasting in Georgian Britain Britain: group identities and individual agency », *Pies in the Sky*, Bordeaux, 2018, hal-01974763, p. 2.

<sup>214</sup> Il est convenu que cinq toasts seront portés après le dîner. Le premier à la Mère de tous les Saints, le deuxième au roi, le troisième au commerce de la fourrure dans toutes ses branches, le quatrième aux femmes et aux enfants des voyageurs et le dernier aux membres absents. 9<sup>ème</sup> article du registre des procès-verbaux du Beaver Club (1807-1827), 14 novembre 1814, Fonds Beaver Club P305, M14449.

<sup>215</sup> R. DUTHILL, « Drinking and toasting in Georgian Britain Britain: group identities and individual agency »..., *op. cit.*, p. 9.

destiné à la famille des voyageurs, qui se retrouve devant celui qui honore les membres absents, rend hommage d'une manière détournée aux engagés des compagnies de traite.<sup>216</sup>

Même si les contraintes physiques du travail ne sont pas les mêmes pour tous, rang social oblige, les protagonistes du commerce des fourrures circulant dans les grands espaces de la traite pelletière ont une histoire commune de l'*habitus* qui les intègre, voire même les assimile, au « monde des Voyageurs ».

### **Une entraide de communauté ou la conscience du marchand mercantile**

David A. Morrison a une piètre opinion de la CNO qu'il accuse de faire de ses engagés « de véritables esclaves à cause de leurs dettes, car la Compagnie était toujours heureuse de leur vendre de l'alcool ou autres objets de luxe contre avances sur leurs gages. »<sup>217</sup> Il est vrai que l'historiographie concernant la traite des fourrures priorise, et ce depuis de nombreuses décennies, selon une perspective nationaliste, les aspects expansionnistes et économiques des compagnies au détriment d'une histoire sociale qui, depuis les années 1980, s'ingénie « à sortir de l'ombre la masse anonyme des prolétaires des rivières et à déconstruire les poncifs s'attachant habituellement à leur description. »<sup>218</sup> Cette nouvelle perspective invite les historiens à revoir leur opinion sur la communauté du commerce des fourrures en tenant compte des particularités de chaque membre, y compris des bourgeois et diverses élites dirigeantes qui la composent. Même s'ils contribuent, de près ou de loin, à la paupérisation de leurs hivernants et autres protagonistes de la traite dans le

---

<sup>216</sup> Les toasts pour honorer les dames ne sont pas les bienvenus dans les clubs tant au XVIII<sup>e</sup> siècle qu'au XIX<sup>e</sup>. Lorsqu'il y en a, ils sont destinés à se moquer de la gent féminine ou dénigrer une certaine profession dite de libertinage. Dans le règlement du *Beaver Club*, le toast est adressé aux épouses des voyageurs, mais aussi à leurs enfants, ce qui sous-entend un sentiment familial.

<sup>217</sup> David A. Morrison, *Profit et ambition: la Compagnie du Nord-Ouest et la traite des fourrures 1779-1821*, Gatineau, Société du Musée canadien des civilisations, 2009, p. 29.

<sup>218</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, *op. cit.*, p. 343. Voir également l'ouvrage de Carolyn Podruchny, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord*.

Nord-Ouest en leur vendant des marchandises à crédit, les négociants restent lucides quant aux structures de la traite qui ne favorise pas la prévoyance de leurs voyageurs.<sup>219</sup> Cette conscience de la précarité des engagés et la participation aux voyages, des élites du commerce des fourrures de la CNO, dans les espaces de la traite pelletière, permettent à ces derniers de revendiquer leur appartenance à une communauté de l'*habitus* du monde des voyageurs. Ces facteurs ne peuvent à eux seuls expliquer le désir de certains marchands d'organiser un fonds de secours afin de protéger leurs employés de la traite et leur famille en cas d'infortune. Le bagage culturel et le cursus universitaire de certains membres de l'élite marchande montréalaise d'origine écossaise, comme les frères McGill entre autres, pourraient avoir joué un rôle important dans la décision de créer un fonds.

James McGill est l'un des acteurs principaux du FDV. Il fait partie du premier syndic au côté de Maurice Blondeau et Joseph Frobisher.<sup>220</sup> Il passe près d'une dizaine d'années – soit environ de 1766 à 1775 date à laquelle il est possible d'affirmer que le marchand écossais est à Montréal – à parfaire son expérience dans la région des Grands Lacs, tant à Michilimackinack qu'à Fond du Lac en passant par la baie des Puants, entre autres. John Irwin Cooper, s'appuyant sur l'organisation commerciale adoptée par l'Écossais, soutient que la conception de l'économie de James McGill date d'avant les principes d'Adam Smith, mais l'historien reconnaît quand même que l'homme d'affaires le plus influent de Montréal en ce début de XIXe siècle est empreint des idées issues des Lumières quant à la tolérance religieuse.<sup>221</sup> Le marchand montréalais applique une stratégie financière d'« arrière garde » certes, mais il embrasse de nombreux préceptes marqués par les Lumières écossaises concernant la philanthropie et l'éducation, entre autres. James étudie à

---

<sup>219</sup> Voir paragraphe sur l'imprévoyance.

<sup>220</sup> GM, 8 décembre 1791, p. 4.

<sup>221</sup> John Irwin Cooper, « McGill, James », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

l'université de Glasgow avant de venir en Amérique du nord afin d'y faire du commerce<sup>222</sup>. Andrew suit les traces de son frère en fréquentant également le même établissement. Quant à John, le cadet de la fratrie, s'il effectue des études plus rudimentaires cela ne l'empêche pas d'accompagner son frère James sur le continent américain.<sup>223</sup> Rien n'indique que James soit un élève d'Adam Smith, mais il est impossible qu'il ne puisse connaître ses travaux tant le philosophe est populaire auprès des auditeurs et des apprenants, tout comme le sont ceux de Francis Hutcheson. Il est indéniable que les frères McGill, étudiants *es art* de l'université de Glasgow, n'échappent pas à l'influence des nouvelles idées qui émanent de cette période dite des Lumières.

L'éducation est certainement ce qui relie le plus James McGill et Adam Smith. Ce dernier pense que les membres d'une société doivent s'émanciper de la misère et de l'ignorance grâce à une instruction de base financée en partie par le gouvernement.<sup>224</sup> James McGill ne cesse de réclamer une université non confessionnelle, et ce depuis au moins 1790, année où il signe, avec bon nombre d'autres citoyens de la province, une « humble requête » au Gouverneur-Général Guy lord Dorchester pour « qu'une université soit érigée dans cette province, dans laquelle la jeunesse puisse être instruite dans les langues et les sciences (la théologie exceptée) et que la dite université soit établie sur les principes et termes les plus libéraux. »<sup>225</sup> La création du FDV pourrait s'inscrire

---

<sup>222</sup> La décision de James McGill quant à son intérêt pour le continent américain pourrait également être une conséquence des écrits d'Adam Smith sur l'Amérique septentrionale qu'il considère comme florissante et en voie d'être aussi prospère que l'Angleterre par l'acquisition de nouvelles ressources. Smith estime même les salaires de la classe ouvrière des colonies beaucoup plus élevés que ceux versés durant la même période en Angleterre. Smith Adams, *Recherche sur la Nature et les Causes de la Richesse des Nations*, trad. par Germain GARNIER et Adolphe BLANQUI, Editions Vassade, 1843, vol. 1, p. 181.

<sup>223</sup> Stanley Brice Frost, *McGill University*, vol. 1, Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 1980, vol. 1, p. 20.

<sup>224</sup> Adam Smith écrit qu'« aucune société ne peut assurément être florissante et heureuse, si la plus grande partie de ses membres sont pauvres et misérables » (Traduction libre). Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Colin Muir & David Widger, vol. 1-5, p. 88.

<sup>225</sup> Civil Secretary's correspondence : A1 -S Series, Quebec and Lower Canada, 1760-1840 – 3006, lac\_reel\_c3006, C-3006, 126122, RG 4 A 1, Library and Archives Canada / Bibliothèque et Archives Canada; « Pétition de citoyens de la province de Québec pour l'établissement d'une université », *The Québec Gazette/La Gazette de Québec*, 4 novembre 1790.

dans cette vision d'émancipation de la misère de certains membres de la société, en l'occurrence les voyageurs. Le fonds, à part sa mission de secours, aurait également, dans une certaine mesure, la vocation d'« école » de la prévoyance pour les moins nantis de la traite des fourrures. James McGill, comme divers marchands montréalais, adopte une vision plus large du bien être publique en participant à une philosophie libérale naissante. Dans la manière de penser des Lumières, la philanthropie apparaît de la même manière qu'un acte social recherchant l'amélioration de la société.<sup>226</sup> Outre les sommes d'argent et le terrain qu'il laisse en patrimoine à Montréal pour y bâtir un établissement d'enseignement supérieur<sup>227</sup>, l'homme d'affaires écossais n'oublie pas de faire profiter de sa fortune certains amis, mais également les plus déshérités de Montréal, ainsi que l'Hôtel-Dieu et les Sœurs de la Charité de l'Hôpital Général de Montréal, entre autres.<sup>228</sup>

Notons que si James McGill s'illustre par un legs généreux qui amène à la fondation de l'Université McGill, il n'est pas le seul marchand d'importance à vouloir user de philanthropie. La famille McTavish n'est pas en reste quant aux donations testamentaires pour des œuvres et des institutions diverses. Simon McTavish cède à l'Hôpital Général et à l'Hôtel Dieu de Montréal la somme de 2 000£ convaincu que ces institutions sont bénéfiques pour le « grand public ».<sup>229</sup> David Champagne en arrive à la conclusion que le milieu marchand anglophone ou écossais de Montréal au XIX<sup>e</sup> siècle adopte une figure philanthropique dite d'idéal-type libéral et que l'altruisme privé

---

<sup>226</sup> Catherine Duprat, « Le temps des philanthropes. La philanthropie parisienne des Lumières à la monarchie de juillet, pensée et action », thèse de doctorat, Université de Paris 1, 1991; D. CHAMPAGNE, *Philanthropie privée au 19e siècle au Québec...*, op. cit., p. 9-11.

<sup>227</sup> James McGill lègue son domaine de 46 acres situé à Burnside (Montréal) ainsi qu'une somme de 10 000£ afin de créer un établissement d'enseignement de style collège ou université.

<sup>228</sup> John Irwin Cooper, « McGill, James », dans Dictionnaire biographique du Canada, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

<sup>229</sup> Fernand Ouellet, « McTavish, Simon », dans Dictionnaire biographique du Canada, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003; D. CHAMPAGNE, *Philanthropie privée au 19e siècle au Québec...*, op. cit., p. 30-31; « Last Will and Testament of Simon McTavish, Dated July 2, 1804 » dans W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, op. cit., p. 138.

arbore une tendance à l'unité ethnoculturelle.<sup>230</sup> Si le terme idéal-type libéral sied bien à la bienveillance écossaise de l'élite marchande de Montréal dans cette première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, celui de cohésion ethnoculturelle pourrait-être à réévaluer pour cette période. Au moins deux Écossais, un Anglais et même un Allemand couchent le FDV, qui bénéficie presque exclusivement aux engagés canadiens-français, sur leur testament.

Duncan McGillivray, écossais d'origine et neveu de Simon McTavish, mène sa carrière professionnelle au sein de la CNO. À la fois, commis au fort George vers 1795, associé de la McTavish, Frobisher and Co. en 1799, négociateur malheureux d'une alliance entre la CNO et la CBH entre 1803 et 1804, ainsi que membre du Beaver Club, entre autres, il meurt le 9 avril 1808 à Montréal et est inhumé dans le caveau familial du « clan » McTavish.<sup>231</sup> McGillivray lègue la somme de 100£ au FDV. Ce montant équivaut à 36£ de plus que la contribution des voyageurs reçue par le syndic et presque la totalité des indemnités versées pour l'année en cours.<sup>232</sup> Le rapport concernant l'année 1815 mentionne la donation de 72£ 4s d'un certain Alexandre McLeod, représentant plus d'un tiers des sommes distribuées.<sup>233</sup>

John Gregory arrive d'Angleterre en 1773. Il passe une dizaine d'années à parfaire son expérience dans le domaine de la traite avec James Finlay, puis s'associe à Normand MacLeod pour former la *Gregory, MacLeod and Company*. Principale concurrente de la CNO, celle-ci la rejoint pour éviter des affrontements violents. Gregory devient vite un partenaire de la *McTavish*,

---

<sup>230</sup> D. CHAMPAGNE, *Philanthropie privée au 19e siècle au Québec...*, *op. cit.*, p. 32.

<sup>231</sup> Sylvia Van Kirk et Jennifer S. H. Brown, « McGillivray, Duncan », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

<sup>232</sup> Le rapport de l'année 1808, soit la période du 1<sup>er</sup> décembre 1807 au 30 novembre 1808, stipule qu'il est versé 114£ et 5s aux bénéficiaires du dit fonds. Quant aux voyageurs leur contributions se chiffrent à 64£ 7s et 1d. GM, 5 décembre 1808, p. 3.

<sup>233</sup> Il n'est pas possible de définir s'il s'agit d'Alexander McLeod, fils de Normand McLeod et mort en 1809 considérant le temps passé entre la date de son décès et la donation faite en 1815. Le rapport de l'année 1815, soit la période du 1<sup>er</sup> décembre 1814 au 30 novembre 1815, stipule qu'il est versé 174£ et 5s aux bénéficiaires du dit fonds. GM, 18 décembre 1815, p. 4.

*Frobisher and Company*. Proche des élites écossaises de la CNO, il est accepté comme membre du Beaver Club et fréquente assidûment l'église Scotch Presbyterian<sup>234</sup>. Il se retire en 1806 dans sa demeure nommée Woodland où il meurt le 21 février 1817. Gregory laisse par légat la somme de 50£ au fonds représentant, à 6£ près, le montant des intérêts perçus pour la même année.<sup>235</sup>

John Steinbruck, allemand de naissance, qui a probablement combattu auprès des Britanniques au titre de mercenaire, sachant lire et écrire, mais seulement en français, figure comme commis junior de la CNO dès 1799 et son patronyme apparaît dans les journaux de l'Athabasca en 1800. Il est touché par balle à un bras au cours d'une altercation avec un dénommé McDonald de la compagnie XY au Grand Lac de l'Ours en 1804. Il meurt de ses blessures une vingtaine de jours plus tard.<sup>236</sup> Il se peut que Steinbruck dicte ses dernières volontés alors qu'il est au plus mal. Il donne une certaine dotation d'argent au FDV. Rien ne mentionne qu'il laisse quoique ce soit à « sa femme »<sup>237</sup>. Le rapport de 1806 stipule que Steinbruck est « décédé au service de la Compagnie » et qu'il lègue un montant de 41£ 13s 4d, juste 6£ de moins que la totalité des contributions des voyageurs pour cette même année.<sup>238</sup> Champagne souligne l'importance de l'altruisme écossais dans la deuxième partie du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>239</sup>; il est forcé de constater qu'il s'implante déjà sérieusement dans la première moitié et que les institutions les plus « nobles » ne sont pas les seules à en profiter.

---

<sup>234</sup> L'église Scotch Presbyterian de Montréal est plus connue sous le nom d'église St-Gabriel.

<sup>235</sup> Le rapport de l'année 1818, soit la période du 1<sup>er</sup> décembre 1817 au 30 novembre 1818, affiche un montant de 56£ 13s 1d représentant approximativement 6% du solde du compte de l'année précédente.

<sup>236</sup> Lloyd Keith, *North of Athabasca: Slave Lake and Mackenzie River documents of the North West Company, 1800-1821*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2001, pp. 379-381.

<sup>237</sup> Jean Steinbruck serait marié à la façon du pays puisqu'il déclare dans son journal fournir une couverture à sa femme le 7 janvier 1803 et le 8 du même mois, il lui donne « un Bress di drap ». Jean Steinbruck, *The Yellowknife Journal*, trad. par Marie-Thérèse HAUGHIAN, Winnipeg, Nuage Editions, 1999, pp. 47-48.

<sup>238</sup> Il est tout à fait probable que le syndic à Montréal ne reçoive l'information de la mort de John Steinbruck ainsi que celle de sa donation que plusieurs mois après les événements considérant la distance qui sépare Montréal de la région de l'Athabasca. Le rapport de l'année 1806, soit la période du 1<sup>er</sup> décembre 1805 au 30 novembre 1806, indique une contribution annuelle des voyageurs de 47£ 14s. GM, 17 février 1819, p. 3.

<sup>239</sup> D. CHAMPAGNE, *Philanthropie privée au 19e siècle au Québec...*, op. cit., p. 30.

S'il est juste de penser qu'une philanthropie libérale peut émerger à Montréal, chez les négociants relativement éclairés, influençant la création du FDV, il est tout aussi juste d'y entrevoir la possibilité de faire un certain profit pour les marchands qui l'instaurent. Le fonds, financé par les voyageurs eux-mêmes, pourrait s'inscrire dans une logique de capitalisation concourant ainsi à l'enrichissement des élites qui composent des bourgeois de la CNO. Dans cette logique, il faudrait que le voyageur verse sa contribution de 1% dès la signature de son contrat, afin que son employeur puisse faire fructifier ce capital. Or, les voyageurs ne sont payés qu'à leur retour à Montréal. Dans cette perspective, le bourgeois qui embauche avance bien souvent l'argent destiné au FDV, selon le moment de la signature et la date de l'assemblée annuelle du fonds, date à laquelle les négociants doivent apporter les sommes retenues sur les gages des voyageurs. Le capital restant du FDV est géré par l'entremise de la CNO et génère des intérêts à hauteur de 6%. Ces derniers ne servent qu'à capitaliser le fonds lui-même, puisqu'ils sont reversés chaque année au FDV. Cependant, ne sachant pas d'où proviennent ces bénéfices, il serait à même de penser que le capital du fonds soit utilisé par la CNO pour augmenter son pouvoir de prêteur, tout en en faisant jouir le FDV qui perçoit les intérêts. La fidélisation des voyageurs pourrait parallèlement être un facteur prépondérant à la création de cette société de secours, dans la mesure où toute défection implique son désengagement automatique envers celui qui abandonne son emploi, mais il est impossible d'en déterminer l'impact sur la désertion des engagés.<sup>240</sup> Le FDV a également mission de supporter, à plus ou moins long terme et lorsque ses états financiers le permettraient, l'entretien des portages. Les rapports du FDV restent muets quant à une contribution quelconque à la maintenance de ces chemins ou à d'autres travaux les concernant. S'il est possible de voir dans la création de cette société de secours, qu'est le FDV, un quelconque moyen de « capitaliser » pour l'élite de la traite

---

<sup>240</sup> Les documents concernant les ruptures de contrat dû à la désertion ne permettent pas de calculer le manque à gagner des compagnies de traite.

des fourrures montréalaise, il n'en demeure pas moins que le FDV est un avantage social intéressant pour les voyageurs.

Le FDV est *a fortiori* une création du libéralisme inspirée par le siècle des Lumières. Il est fondé pour que les engagés de la traite des fourrures puissent économiser afin de contrer l'imprévoyance qui persiste dans la communauté des voyageurs canadiens-français. Il est mis en place selon des critères tels que peut le définir Smith, soit une mise de côté faite pour « s'enrichir » et qui ne nécessite, à celui qui s'empêche de dépenser cet argent, aucune frugalité ou aucune privation continues.<sup>241</sup> Le montant de 1% des gages ne représente pas pour le travailleur un dénuement absolu et il lui est possible, ainsi qu'à sa famille, de jouir de la valeur identique de son épargne, et même d'avantage, en cas d'infortune. Une fois cela établi, il ne reste qu'aux instigateurs du fonds de le rendre opérationnel.

### **3. Le Fonds des voyageurs**

#### **Un avenir des plus prometteur**

Placer un fonds de secours nécessite en premier lieu que tous les intervenants soient affranchis de sa mise en fonction. Il est entendu ici qu'il s'agit de tous les marchands qui valident des contrats à des voyageurs et qui aimeraient que ces derniers puissent profiter d'aide en cas d'infortune. Ces derniers, quant à eux, sont avisés de la forme que revêt le FDV de manière orale pour la plupart, ne sachant majoritairement ni lire ni écrire, ou lors de signature d'accords spécifiant la nature de la contribution à « l'institution » en question chez le notaire. L'instrument de

---

<sup>241</sup> Adam Smith est convaincu que l'épargne effectuée n'est pas une somme d'argent dont se prive un individu, mais la « jouissance d'une valeur monétaire différée ». S. ADAMS, *Recherche sur la Nature et les Causes de la Richesse des Nations...*, *op. cit.*, p. 635.

communication le plus efficace pour atteindre les marchands de Montréal est sans nul doute la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette*<sup>242</sup> éditée par Fleury Mesplet que Claude Galarneau considère comme « un organe d'information important pour la population ».<sup>243</sup> Il serait assez juste de penser que les discussions concernant les règles du FDV sont débattues lors des réunions du *Beaver Club* où les négociants se rassemblent pour se divertir, mais aussi, comme le souligne Carolyn Podruchny, pour parler affaires, passer des accords et définir des stratégies pour le commerce des fourrures. Ainsi, certains membres de l'élite marchande montréalaise sont déjà informés.<sup>244</sup>

« PROJET D'UN FONDS pour le soulagement des Voyageurs engagés devenus infirmes, de leurs Veuves et enfans : proposé et arrêté entre Messieurs les Négocians des Pays d'en haut. (sic) ».<sup>245</sup> C'est ainsi qu'est titrée la première partie de l'article concernant la création du FDV. L'auteur, convaincu de la nécessité de son texte, le dispense d'un préambule, et adresse « aux citoyens humains et sensibles, qui ont conçu une institution si généreuse, [ses] plus sincères remerciements ».<sup>246</sup> S'il estime le bien-fondé de son écrit, c'est qu'il pense ce « projet d'une plus grande utilité »<sup>247</sup> encore, considérant l'évolution et l'expansion à venir du commerce des fourrures, et ce malgré « les tableaux injustes et affreux qu'en a offert la malignité ecclésiastique ».<sup>248</sup> Il est possible de songer que la première partie de l'article imprimé dans le quotidien de Montréal soit l'œuvre de Fleury Mesplet reconnaissant la pensée philanthropique des

---

<sup>242</sup> C. PODRUCHNY, « Festivities, Fortitude, and Fraternalism: Fur Trade Masculinity and the Beaver Club, 1785-1827 »..., *op. cit.*, p. 43.

<sup>243</sup> Claude Galarneau, « Mesplet, Fleury », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 4, Université Laval/University of Toronto, 2003.

<sup>244</sup> C. PODRUCHNY, « Festivities, Fortitude, and Fraternalism: Fur Trade Masculinity and the Beaver Club, 1785-1827 »..., *op. cit.*, p. 43.

<sup>245</sup> GM, 13 janvier 1791, p. 3.

<sup>246</sup> *Ibid.*

<sup>247</sup> *Ibid.*

<sup>248</sup> *Ibid.*

Lumières dans cette institution naissante qu'il attribue à des commerçants « éclairés » tels que définis par Voltaire dont il fait éloge en le publiant en première page du journal le 2 mars 1786. Conservant l'esprit voltairien de la « gazette » et ne cachant pas ses idées anticléricales, signe de son engagement « contre la superstition », il fustige les ecclésiastiques.<sup>249</sup> Cette introduction au discours vindicatif ne laisse aucun doute quant à l'approbation du rédacteur envers les bienfaits d'un tel « organisme » de secours et à sa rancune envers un clergé qui concourt à la mauvaise réputation généralisée des voyageurs.<sup>250</sup>

La seconde partie intitulée « Pour faire un Fonds »<sup>251</sup> ne semble être qu'un résumé exhaustif du fonctionnement présumé et envisagé de l'institution en devenir. Il est probable que l'éditeur retranscrive uniquement une description réalisée par les initiateurs même dudit fonds. Outre l'assistance aux voyageurs et à leur famille proche, le FDV veut également « rendre certains Portages dans la grande Rivière plus praticables qu'ils ne sont »<sup>252</sup>, mais seulement « lorsque le temps de cette société sera jugé [...] suffisante pour entreprendre à rendre certain Portage plus facile ».<sup>253</sup> Il est vrai comme le témoignent Malhiot, Taché ou Verchères dans leurs récits que certains chemins s'avèrent assez dangereux pour qu'il y soit fait des améliorations.<sup>254</sup> Rien n'indique dans les documents étudiés que le FDV ai financé les modifications des portages. Les objectifs du fonds ainsi définis, l'aspect économique est abordé en toute simplicité.

Une retenue d'un pour cent des gages est proposée pour financer le FDV. Tous les voyageurs qui cotisent sont concernés, y compris ceux qui peuvent avoir une position « privilégiée » comme

---

<sup>249</sup> GM, 2 mars 1786, p.1; Jean-Paul Lagrave, *L'Époque de Voltaire au Canada. Biographie politique de Fleury Mesplet, imprimeur*, Montréal / Paris, L'Étincelle Éditeur, 1993, pp. XV, 237,291.

<sup>250</sup> Il est à noter que cette première partie, considérée ici comme une introduction à la seconde, ne représente qu'un tiers de l'article.

<sup>251</sup> GM, 13 janvier 1791, p. 3.

<sup>252</sup> *Ibid.*

<sup>253</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>254</sup> Voir passage précédent sur la dangerosité des portages.

les guides entre autres<sup>255</sup>. Le labeur des guides est certainement celui qui exige le plus d'expérience et d'adresse. Cette fonction peut être attribuée au « gouvernail » ou au « devant » qui ont le devoir de décision pour franchir des rapides, les contourner ou transporter le contenu du canot à force de bras. Ils sont souvent mieux payés que les autres positions dans l'ambarcation.<sup>256</sup> *À priori*, la participation au fonds est l'affaire de tous les voyageurs sans distinction de « classe ».<sup>257</sup>

Si le marchand qui l'embauche accepte de coopérer avec cette « société », le voyageur se voit contraint de contribuer financièrement. Les syndics au nombre de trois, et choisi par la pluralité des voix chaque année par les bourgeois parmi les bourgeois, s'obligent à garantir la sécurité du capital dont ils ont la charge. Quant aux bourgeois, leur rôle est de remettre aux responsables le montant des cotisations correspondants aux contrats signés pour l'année qui se termine<sup>258</sup> chaque premier décembre au plus tard, accompagné d'une liste comportant les noms des hommes qui s'obligent, avec leur lieu de naissance, ainsi que les détails des expéditions effectués afin que les syndics puissent avoir toutes les informations nécessaires pour offrir du secours aux engagés en « détresse ».

Les syndics, dont les premiers sont McGill, Frobisher et Blondeau, ont le devoir de tenir un registre afin d'éviter que des individus, ayant omis de participer au financement du FDV par leur cotisation, ne puissent avoir aucune accessibilité à l'aide fourni par ce dernier. Cette assistance, chaque employé qui contribue au fonds y a droit. Il est bien stipulé: « Que tous Voyageurs devenant

---

<sup>255</sup> D'après Carolyn Podruchny, un guide peut gagner de deux à quatre fois plus qu'un autre engagé. Le guide se situe juste en dessous du commis dans la hiérarchie pelletière. Pour Innis, celui-ci perçoit 100£ de plus qu'un milieu. H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, *op. cit.*, p. 242; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, pp. 41-42, 64.

<sup>256</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 116.

<sup>257</sup> Les commis et les bourgeois ne sont pas considéré comme voyageur.

<sup>258</sup> Il est à noter que l'année comptable du fonds est comprise entre le 30 novembre et le 1<sup>er</sup> décembre de l'année suivante.

infirmes, les Veuves et les Enfants de Voyageurs en besoin, auront droit de secours selon les circonstances de leur situation et l'état de la caisse (sic) »<sup>259</sup> Même s'il est indiqué que « tous Voyageurs » puissent bénéficier du fonds, seuls ceux qui cotisent y ont droit.<sup>260</sup>

L'aide apportée se fait donc selon des critères qu'il est impossible de définir d'après l'article de la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette*. Il paraît évident que la conjoncture financière du fonds détermine sa solvabilité et la faculté des supports monétaires à distribuer. Quant aux « circonstances de leur situation », une réunion des bourgeois, qui participent au FDV en collectant les cotisations, est prévue chaque année au mois de décembre « lorsqu'ils auront le temps de faire assembler tous les Bourgeois pour, à la pluralité des voix, déterminer sur les pensions à payer l'année ensuite (sic) ».<sup>261</sup> Nulle mention n'est faite sur les modalités qui permettent l'accession ou non au secours demandé. Il est aisé pour les veuves et leurs enfants de prouver le décès d'un époux et d'un père dans la mesure où les voyageurs sont catholiques dans une large majorité et que les paroisses tiennent des registres des célébrations religieuses comprenant l'inhumation. Dans le cas où l'engagé meurt dans les pays dans haut, sa disparition est alors enregistrée dans un journal de bord par le bourgeois du fort, ou celui du voyage auquel il est associé à l'instar de Ross Cox qui, le 27 janvier 1812, note la perte de Henry Willets, un de ses hommes, atteint de scorbut.<sup>262</sup> Par contre, rien n'indique que les malades doivent être diagnostiqués par un médecin ou toute autre personne faisant partie du corps médical, ce qui pourrait laisser un doute quant à la véracité de certains maux et laisser libre cours aux abus.<sup>263</sup>

---

<sup>259</sup> GM, 13 janvier 1791, p. 3.

<sup>260</sup> Selon les rapports publiés, les voyageurs et leur famille qui bénéficient du FDV ont au moins un contrat mentionnant leur participation d'un pourcent au fonds.

<sup>261</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>262</sup> Ross Cox, *Adventures on the Columbia River*, vol. 2, J & J Harper, 1831, p. 12.

<sup>263</sup> Voir précédemment le cas de Nicolas Ouiscan.

Le « règlement » du FDV est l'occasion pour les négociants de tenter de fixer le problème, bien connu de tous les responsables de la traite, qu'est la désertion. « Tout Voyageur qui manquera à son devoir par désertion du service de son Bourgeois sera absolument privé du droit de secours de cette société. »<sup>264</sup>

Le problème de l'abandon à semble-t-il toujours existé dans le domaine de la traite pelletière. Déjà sous le régime français, certains congés obligent le propriétaire de la permission de déclarer les engagés qui désertent durant le voyage à l'instar de Fonblanche contraint de faire « la déclaration aux commandants des postes où il passera de ceux qui pourraient avoir déserté » en 1751.<sup>265</sup> La défection est une véritable plaie pour le négoce des peaux. En 1796, Toussain Charbonneau vit chez les Gros Ventres après avoir abandonné la CNO. Havard émet l'hypothèse qu'il fugue pour éviter d'avoir à rembourser sa dette envers la compagnie dont il est l'employé.<sup>266</sup> La compétition dans le commerce des fourrures est telle qu'elle entraîne les voyageurs à changer de patron fréquemment sans avoir honoré leur contrat. Certains se servent de la désertion comme outils de dissuasion pour obtenir plus de rations ou pour améliorer leur condition de vie.<sup>267</sup> Il est peu probable que cette mention dans les règles du FDV puisse métamorphoser une habitude bien ancrée dans le monde de la traite pelletière depuis des décennies, mais l'institution ne compte pas déboursier pour ces individus.

---

<sup>264</sup> GM, 13 janvier 1791, p. 4.

<sup>265</sup> De nombreuses permissions prodiguées sous le régime de la Nouvelle-France obligent les responsables des voyages à donner les noms de ceux qui désertent qui sont alors considérés comme « coureur de bois », c'est-à-dire hors la loi, et passibles de prison. TL4, S34, P935, Fonds Juridiction royale de Montréal, BANQ.

<sup>266</sup> G. HAVARD, *L'Amérique fantôme: les aventuriers francophones du Nouveau Monde...*, *op. cit.*, p. 325.

<sup>267</sup> François Antaya, « La traite des fourrures dans le bassin du Saint-Maurice. Les conditions de travail des engagés au début du XIXe siècle (1798-1831) », mémoire de maîtrise, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 2007, p. 90; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 147; R. ENGLEBERT, « Diverging Identities and Converging Interests: Corporate Competition, Desertion, and Voyageur Agency, 1815 - 1818 »..., *op. cit.*, pp. 6-9.

Le fonctionnement du fonds, décidé dès décembre 1790 tel qu'il appert dans la notification de la première assemblée qui est faite dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* en décembre 1791<sup>268</sup>, laisse à penser que les marchands des Pays d'en haut vont y souscrire sans difficulté vu la simplicité que celui-ci implique à leur charge et qui n'engendre aucune dépense. L'avenir du FDV s'annonce donc prometteur et devrait se mettre en place facilement et rapidement.

### **Un manque d'expérience?**

L'année 1791 est la première année d'exercice du FDV. Aucun document connu jusqu'à maintenant ne nous renseigne sur les activités réelles du syndic avant le 8 décembre 1791 date à laquelle une publication paraît dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* invitant les commerçants des Pays d'en haut à la première assemblée qui se tient au Café de Sullivan à 11 heures le 13 du même mois. Les marchands qui désirent participer au fonds doivent s'y présenter avec la liste de leurs voyageurs comportant leurs noms, ainsi que la désignation des paroisses où ils demeurent. Il est nécessaire pour les négociants d'apporter le montant correspondant au 1% prélevé sur chaque contrat signé avec les engagés. L'annonce est bien validée par les membres du syndic que sont James McGill, Maurice Blondeau et Joseph Frobisher.<sup>269</sup> Jusqu'à ce moment, tout concorde avec ce qui est prévu depuis la parution de l'ébauche du règlement du fond en janvier de la même année. Il est également spécifié qu'il est planifié « régler les Pensions de Voyageurs infirmes pour l'an prochain (sic) ». <sup>270</sup> Il faut attendre plus de 10 mois pour qu'apparaisse un autre encart dans l'hebdomadaire le 29 novembre 1792. Similaire au premier, mais plus bref, il indique

---

<sup>268</sup> La première assemblée du FDV en décembre 1791 est sollicitée par un encart dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* « conformément à l'accord passé entre les Commerçants des Pays d'en haut, le 29 Décembre 1790 (sic) ». GM, 8 décembre 1791, p. 3.

<sup>269</sup> Dans le titre « Les Fonds des Voyageurs, C. avec Messrs. James McGill, J. Frobisher & Mce. Blondeau, Syndics pour l'année 1791 » le prénom Jacques est une francisation de James. GM, 8 décembre 1791, p. 4.

<sup>270</sup> *Ibid.*

un endroit et une heure identique pour la réunion et les bourgeois sont toujours priés d'apporter une liste des employés « avec telle autre information qui jugeront utile au bien de la Société ».<sup>271</sup>

Le premier rapport qui paraît le 13 décembre 1792<sup>272</sup> mentionne le soutien au fonds de 13 compagnies dont une, la Société du grand Portage<sup>273</sup> qui, outre la cotisation de ses engagés qui représente la somme de 1156#, fait un don de départ de 2800# ce qui signifie 59% des revenus du FDV.<sup>274</sup> C'est l'entreprise qui contribue le plus avec les cotisations de ses voyageurs pour l'année 1791-92. Celle d'Isaac Todd et James McGill est la deuxième avec un peu plus de 287# suit celle de Gabriel Cotté avec 262#, puis la Étienne Champion et Baptiste Tabeau qui fournit 199# et enfin la Forsyth et Richardson qui participe pour 105#. Toutes les autres se situent en dessous des 100# d'apport.<sup>275</sup> Les associés Simon McTavish et Joseph Frobisher ne livrent que 53#, fait qui peut surprendre, mais il est vrai que le remaniement de 1790 leur accordant 6 parts de la CNO, faisant d'eux les principaux actionnaires, alors que les autres négociants s'en contentent seulement d'une ou deux, n'est effectif qu'en 1792.<sup>276</sup>

Les dépenses, quant à elles, demeurent assez minimes. Certains frais de fonctionnement sont imputés du fonds soit 6# pour un certain « monsieur Millemin » qui a pour charge d'avertir les membres afin qu'ils assistent à l'assemblée et 30# pour James McGill qui paye des coûts d'impression.<sup>277</sup> Si ces dépenses peuvent paraître tout à fait normales, celle visant l'octroi d'une

---

<sup>271</sup> GM, 29 novembre 1792, p. 3.

<sup>272</sup> Voir rapport en annexe.

<sup>273</sup> La Société du grand Portage est méconnue. L'historiographie ne peut nous renseigner sur cette compagnie vu la pauvreté des sources qui la concerne. Il n'est mentionné nulle part qu'une cotisation de départ est nécessaire. Il appert donc que la Société du grand Portage en ait pris l'initiative.

<sup>274</sup> Il s'agit de livre du système français (ancien cours). 1156# correspondent à 48£/3s/4d en livre de Halifax et 2800# à 116£/13s/4d livres de Halifax; GM, 13 décembre 1792, p. 4.

<sup>275</sup> Les autres compagnies sont celles de Joseph Quesnel, de Richard Dobie et Francis Badgley, d'Alexandre Henry, de Jean et André McGill, de Jean-Baptiste Durocher, de Joseph Howard et celle de Léon St-Germain, Simon McTavish et Joseph Frobisher ; GM, 13 décembre 1792, p. 4.

<sup>276</sup> « North West Company Agreement, 1790 » dans W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, op. cit., pp. 84-85; H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, op. cit., p. 252.

<sup>277</sup> GM, 13 décembre 1792, p. 4.

compensation de 60# le 20 juin et de 12# le 10 juillet à Antoine Martel de Sainte-Geneviève dont la maison a brûlée et celui de 112#, le 20 novembre suivant, à Joseph St-Marin de Sorel, pour le même motif, pourrait passer pour une expérimentation naturelle des premiers pas.<sup>278</sup> Les syndic voient une certaine logique à l'origine de ces indemnités. Il est notable de constater que le fonctionnement du FDV est largement basé sur celui des *Friendly Society*<sup>279</sup> écossaises qui, dans leur définition légale, possède une clause concernant des dédommagements en cas d'incendie provoquant la perte d'instrument de travail.<sup>280</sup> James McGill est à première vue celui qui a le plus d'expérience avec genre d'« institution ». La famille de James McGill œuvre dans le domaine du métal à Glasgow. Cette dernière fait partie de la corporation des *Hammermen*<sup>281</sup> qui, si elle régularise le commerce de la métallurgie et garantit des normes de formation et de fabrication appropriées, et ce depuis 1536, soutient également ses membres, veuves et enfants dans les moments difficiles.<sup>282</sup> La combustion fait partie intégrante de la sidérurgie et de la transformation des métaux. Il s'avère donc, que la perte d'outils ou de son lieu de travail dû au feu soient des éléments assurables par la guilde de la ferronnerie qu'est l'organisation des *Hammermen of Glasgow*,<sup>283</sup> ce qui induirait les syndic du FDV à indemniser des engagés ayant subi un incendie en 1792, mais qui, d'après les rapports subséquents, ne se reproduit qu'une fois en 1804.<sup>284</sup>

---

<sup>278</sup> *Ibid.*

<sup>279</sup> La *Friendly Society* se définit ici comme les corporations de métier qui, dans leur définition, se rapproche de la loi britannique concernant ces mêmes sociétés de 1793, connue également sous le nom de *Rose's Act*. Simon Cordery, *British Friendly Societies, 1750-1914*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2003, p. 4-5; « An Act for the encouragement and relief of Friendly Society », 33 Geo. III. C. 54, dans Richard Burn, *Burn's Justice of the Peace and Parish Officer*, London, Stevens & Sons, 1837, vol. 2, pp. 961-962.

<sup>280</sup> « The assurance against loss by fire, to any amount not exceeding £15, of the tools or implements of the trade or calling of the members (sic) » dans E.W. Brabrook, *Provident Societies and Industrial Welfare*, London, Blackie & Son, 1898, p. 42.

<sup>281</sup> En 1733, James McGill père verse à la corporation *The Hammermen de Glasgow* la somme de 1£/4s/0d pour la cotisation de Charles Hunter, un journalier qui travaille 12 semaines pour lui. John Irwin Cooper, « McGill, James », dans Dictionnaire biographique du Canada, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003; Harry Lumsden et Henderson P. Aitken, *History of The Hammermen of Glasgow*, London, Paisley Alexander Gardner, 1912, p. 267.

<sup>282</sup> *Ibid.*, p. 88.

<sup>283</sup> *Ibid.*, p. 277.

<sup>284</sup> GM, 10 décembre 1804 p. 4.

La première personne, et la seule, qui bénéficie du secours pour lequel le fonds est « réellement » destiné en 1792, est « la veuve de Ch[arles] Briere, voyageur de la Riviere du Chesne (sic) ». <sup>285</sup> Paschal Pominville, guide pour « la grande Société (sic) » ramène le corps de Charles Ambroise Briere, à la mission du Lac-des-deux-Montagnes, cinq jours après la mort de celui-ci. Michel Leclerc prêtre de la mission enterre l'engagé, âgé de 52 ans et originaire de la localité de St-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup (Louiseville), le 24 septembre 1791. <sup>286</sup> Briere est un « mangeur de lard » et Suzanne Gerbeau Bellegarde, son épouse, reste dans leur paroisse. <sup>287</sup> Elle touche la somme de 30# le 7 juin 1792, soit environ huit mois après l'inhumation du corps de son mari. <sup>288</sup>

Il est assez juste de se demander quelles sont les raisons pour qu'une seule personne, hormis les cas d'incendie, sollicite l'assistance du fonds. Des trois annonces passées avant la parution du compte rendu le 13 décembre 1792, aucune ne mentionne la marche à suivre pour les engagés et leur famille afin de requérir le secours du FDV, pas même celle concernant le fonctionnement dudit fonds, ce qui expliquerait la *quasi*-inexistence des réclamations. Cette absence de recours interpelle sûrement les syndics qui profitent du rapport de 1792 pour avertir que « les Voyageurs & autres

---

<sup>285</sup> D'après Joseph Bouchette, il existe la Petite Rivière du Chêne et la Grande Rivière du Chêne qui arrosent la seigneurie du Lac des deux Montagnes et une partie de celle de Mille Îles (elle-même divisée en deux parties celle de Du Chêne et celle de Blainville). Il faut noter que la fraction dite Du Chêne est aussi dénommée la seigneurie de la Rivière du Chêne selon l'ouvrage de Serge Courville sur les paroisses et municipalité de la région de Montréal. Joseph Bouchette, *Description topographique de la province du Bas Canada : avec des remarques sur le Haut Canada et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis de l'Amérique*, Londres, W. Faden, 1815, pp. 105 - 110; Serge Courville, *Paroisses et municipalités de la région de Montreal au XIXe siècle (1825-1861): répertoire documentaire et cartographique*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1988, pp. 59,93,95; GM, 13 décembre 1792, p. 4.

<sup>286</sup> #385005, PRDH-IGD; d1p\_00510253.jpg, Institut généalogique Drouin;

<sup>287</sup> Les enfants du couple sont baptisés dans cette paroisse et le dernier-né, Pierre, l'est le 21 novembre 1790 en présence de Charles Ambroise Briere son père et de Suzanne Gerbeau Bellegarde sa mère. #534676, PRDH-IGD; d1p\_25250332.jpg, Institut généalogique Drouin.

<sup>288</sup> Le montant de 30# représente 1£ 5s 0d en livre de Halifax. Il est possible de penser qu'entre le moment où Briere est mis en terre, et l'instant où sa famille obtient l'information, plusieurs semaines s'écoulent. L'hiver installé, il est pénible pour sa femme d'aller à Montréal. La boue du printemps rend les chemins difficiles d'accès ce qui expliquerait qu'elle attende le mois de juin pour aller réclamer le montant auquel elle a droit auprès du syndic.

personnes qui pourroient avoir de justes demandes à faire sur lesdits Fonds, de s'adresser le premier Lundi de chaque mois [...] aux susdits Sieurs Syndics (sic) ». <sup>289</sup> Les prétentions doivent être accompagnées d'un certificat en bonne et due forme émanant d'un curé ou d'un capitaine de milice. C'est la première fois qu'est mentionné le besoin d'une recommandation quelconque pour recevoir des indemnités du FDV. Mais à cela rien d'étonnant. *The Hammermen of Glasgow* réclame des garanties de tiers individus pour supporter leurs membres. <sup>290</sup> Les négociants de Montréal et particulièrement ceux qui prennent à leur service des voyageurs se fient aux « homologations » pour embaucher des hommes à l'instar de Pierre Lukin qui, en 1796, exige des confirmations de sobriété, intégrité et de capacité pour recruter « tout Commis, Interprète et Guide versé dans la connoissance du Traffic des Terres du Nord-Ouest, de Michilimakinac et du Détroit (sic) ». <sup>291</sup> Déjà en 1789, une assemblée de commerçants des Pays d'en haut décide qu'aucun engagement ne doit se faire sans la présentation d'une attestation signée du curé de la paroisse où réside l'individu qui sollicite un emploi comme voyageur. L'utilisation de certificats parait comme une normalité pour les syndics du FDV, qui peuvent, en vérifiant avec les informations fournies par les employeurs, indemniser les bonnes personnes. Il s'agit probablement de « certificats de pauvreté et honnêteté [donnés] aux Voyageurs (sic) ». <sup>292</sup> Sur les 1848 certificats présentés aux syndics du fonds, au moins 1229 sont octroyés par les curés de la paroisse où vivent les bénéficiaires. Les marchands font tirer des certificats vierges pour l'embauche afin de faciliter le travail aux curés. <sup>293</sup> L'impression de ce

---

<sup>289</sup> GM, 13 décembre 1792 p. 4.

<sup>290</sup> Alexander Fleeming, en 1718 à Glasgow, touche 1£/4s/0d par la suggestion d'un responsable. John Miller, toujours dans la même ville, reçoit 12s en 1734 et est recommandé par le ministre de Strathblane. H. LUMSDEN et H.P. AITKEN, *History of The Hammermen of Glasgow...*, op. cit., pp. 274-278.

<sup>291</sup> GM, 18 janvier 1796, p. 3.

<sup>292</sup> Ces certificats sont mentionnés tels quels dans le *Spectateur Canadien* en 1825. *Spectateur Canadien* (SC), 31 décembre 1825, p. 4.

<sup>293</sup> GM, 24 décembre 1789, p. 3.

genre de documents pourrait être à l'origine du remboursement de la somme, non moins conséquente de 30#, réclamés par McGill dans le premier rapport du FDV.

Ce dernier, quoique très simple, démontre une certaine organisation du fonds qui laisse place à l'amélioration. Même si le fonds est calqué, dans une certaine mesure, sur les *Friendly Society* écossaises, il n'en demeure pas moins que les syndics, porteurs du projet, gardent une marge de manœuvre quant à son fonctionnement.

Havard, souligne le fait que les voyageurs ne forment pas une collectivité organisée avec une éthique qui lui est propre, mais il conçoit, à l'instar d'Irving, que les expériences communes que vivent les engagés de la fourrure instaurent « un esprit de corps, voir [...] un esprit de famille ».<sup>294</sup> Ces individus ne sont pas les seuls à circuler dans les espaces gigantesques de la traite. Les bourgeois, les commis et même une grande majorité de marchands écossais de Montréal s'y rendent également, quand ils ne découvrent pas de nouveaux territoires, faisant d'eux des participants à part entière du monde des voyageurs. Deux classes sociales se rejoignent donc dans une communauté de l'*habitus*. Éclairés par les Lumières écossaises, les plus choyés adoptent des attitudes philanthropiques. Après avoir créé le *Beaver Club*, qu'il est possible de définir ainsi : « La guilde des marchands et négociants du commerce des fourrures qui passent au moins un hiver dans les terres du Nord-Ouest et autres grands espaces de la traite pelletière », la caste des négociants des Pays d'en haut, dans un prolongement logique, voire même de tradition, met sur pied la société de secours qu'est le Fonds des voyageurs, une institution d'aide particulière et encore jamais instaurée au Canada, afin de soutenir les membres les moins nantis de leur « communauté de pratique du voyage » en cas de détresse.

---

<sup>294</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., pp. 343, 405-406.

## CHAPITRE III

### Une croissance et un développement conditionnels

Le FDV, dans une structure dite de *Friendly Society*<sup>295</sup> et définie ici comme élémentaire par la simplification de son fonctionnement. Par le fait même, il atténue tout risque de complications financières et suppose une croissance du fonds inévitable dans les calculs qu'il avance dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette*. Il est également prôné de sécuriser les portages, qui apparaissent comme la cause de nombreux accidents.<sup>296</sup> En outre, si le FDV envisage sérieusement de procéder à ces améliorations, il n'en fait pas sa priorité qui est celle d'être une institution aux considérations sociales et humanistes avant tout, comportant des forces et des faiblesses.

#### 1. Force du fonds

##### Les bénéficiaires

« Aux fins de pourvoir à l'assistance des Voyageurs infirmes, Veuves & Enfants des Voyageurs, qui pourront tomber en détresse [...] (sic) ». <sup>297</sup> La publication faite dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* le 13 janvier 1791 annonçant la création du FDV paraît sans équivoques. Le fonds se destine à porter secours aux voyageurs, à leurs épouses, au moment où

---

<sup>295</sup> Voir chapitre précédent.

<sup>296</sup> Si cette clause est adéquate dans le cas du FDV, Cornelius Walford, avocat londonien, statisticien, spécialiste en assurance, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'insère déjà dans une liste des objectifs de prévoyance des guildes de métier anglo-saxonnes : « Le soulagement de la pauvreté - Le secours en cas de maladie - Le soulagement de la vieillesse - Soulagement en cas de perte de la vue - Soulagement lors de la perte d'un membre - Soulagement pour la perte de bétail - Secours en cas de chute d'une maison - Secours en cas de pèlerinage - Secours en cas de perte par le feu - Secours en cas de perte par inondation - Secours en cas de perte par vol - Secours en cas de perte par naufrage - Secours en cas d'emprisonnement - Secours en cas de défense en justice - Les secours aux sourds et muets - Secours aux personnes atteintes de la lèpre - Les dots lors du mariage des femmes, ou de leur entrée dans une maison de religion - Aide en cas de difficultés pécuniaires temporaires - Aide pour obtenir du travail - Réparation des routes et des ponts. » ( traduction libre ). E.W. BRABROOK, *Provident Societies and Industrial Welfare...*, *op. cit.*, pp. 44-45.

<sup>297</sup> GM, 13 janvier 1791, p. 3.

celles-ci deviennent veuves, ainsi qu'à leurs enfants à l'instant où ceux-ci doivent évoluer sans père. L'article expliquant le fonctionnement de l'institution en question omet d'attribuer le statut spécifique d'orphelins aux enfants qui pourraient avoir besoin d'assistance.<sup>298</sup> L'énoncé du FDV, faite dans les documents que signent les recrues chez le notaire au moment de leur embauche officielle, apparaît beaucoup plus précis lorsque celui-ci s'ajoute de manière manuscrite sur les contrats préalablement imprimés. Au moins 52 ententes passées entre des marchands montréalais et des voyageurs en janvier 1791 portent la clause complète du consentement de déduire un pour cent sur les salaires afin de participer au fonds d'aide pour le soutien des voyageurs infirmes, leurs veuves et leurs orphelins.<sup>299</sup> Quant aux engagements subséquents, seule la contribution du 1% des gages pour le FDV est mentionnée.<sup>300</sup>

De 1796 à 1808, le nombre d'hommes indemnisés vacille entre 14 et 19 par année.<sup>301</sup> En 1809, celui-ci passe à 45 et ne cesse de croître de manière constante jusqu'en 1818, année durant laquelle 102 individus reçoivent des prestations d'aide. Une baisse de 25% se fait sentir à partir de 1820.<sup>302</sup>

---

<sup>298</sup> *Ibid.*

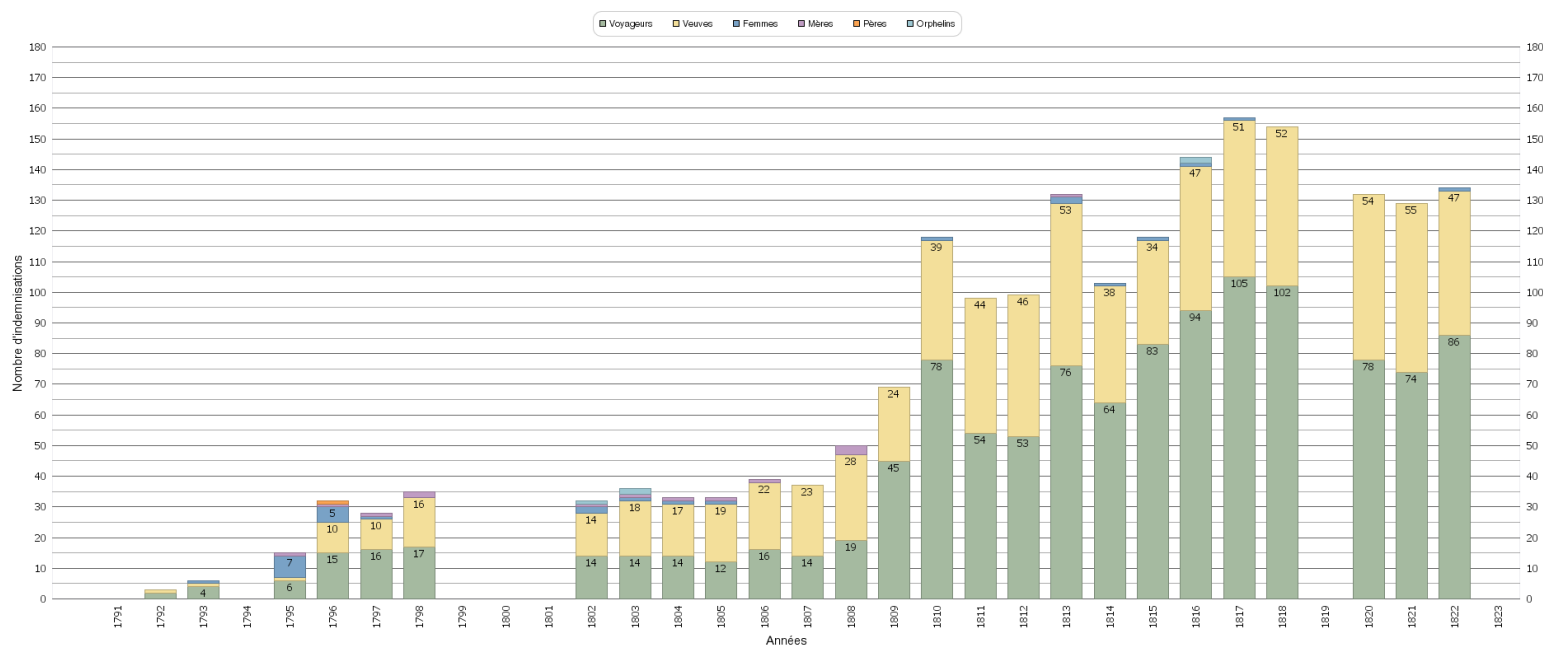
<sup>299</sup> Les formes de phrase concernant les contributions au FDV peuvent varier. Les 52 contrats répertoriés dans la base de données des voyageurs pour le mois de janvier 1791 mentionnent bien les possibles bénéficiaires du fonds. Il existe également au moins deux contrats signés le 30 décembre 1790 et qui mentionnent également la contribution au FDV avant même que ne paraisse la création de celui-ci dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette*.

<sup>300</sup> La forme des phrases dans les contrats peut également varier. La mention de contribution au FDV se banalise au fur et à mesure qu'elle est imprimée à même les contrats standards d'embauche des voyageurs comme il est possible de le constater en lisant le contrat de Paul Durand passé avec la McTavish, Frobisher & Co. le 28 décembre 1801 à Vaudreuil : « [...] s'oblige de contribuer d'un par cent sur ses gages pour le Fonds des Voyageurs ». Voir contrat en annexe.

<sup>301</sup> Les rapports des années 1792 à 1795 n'implique pas assez de voyageurs indemnisés pour qu'il soit possible de les prendre en compte dans l'analyse globale du nombre d'individus qui reçoivent de l'argent du FDV. (1792 = 2; 1793 = 4; 1794 = données manquantes; 1795 = 6)

<sup>302</sup> Voir figure 3: « Évolution annuelle du statut des individus indemnisés ». Il est à noter que les données manquantes de l'année 1819 l'excluent automatiquement de l'analyse.

**Figure 3 : Évolution annuelle du statut des individus indemnisés**



Si les contrats notariés et l'annonce publiée dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* dès les débuts du FDV mentionnent bien le soutien porté aux voyageurs « accidentés », le fonds offre également son secours aux travailleurs frappés de maux divers ayant cotisé. À l'instar de Joseph Boulangé [Belanger, Bellanger] de Trois-Rivières, déclaré « estropié sous un canot », qui touche une somme de 4£ en 1798, de Louis Ducharme, « infirme & estropié », indemnisé à hauteur de 4£ en 1793 et Pierre Cadieux « qui s'est démanché une cuisse » la même année et qui reçoit 2£, Nicolas Ouiscan, « un malade venu de la rivière du Moine » empoche aussi une compensation.<sup>303</sup> Les descriptions à propos des raisons pour lesquelles les voyageurs perçoivent des allocations demeurent pratiquement inexistantes dans les rapports publiés chaque année.<sup>304</sup> Il

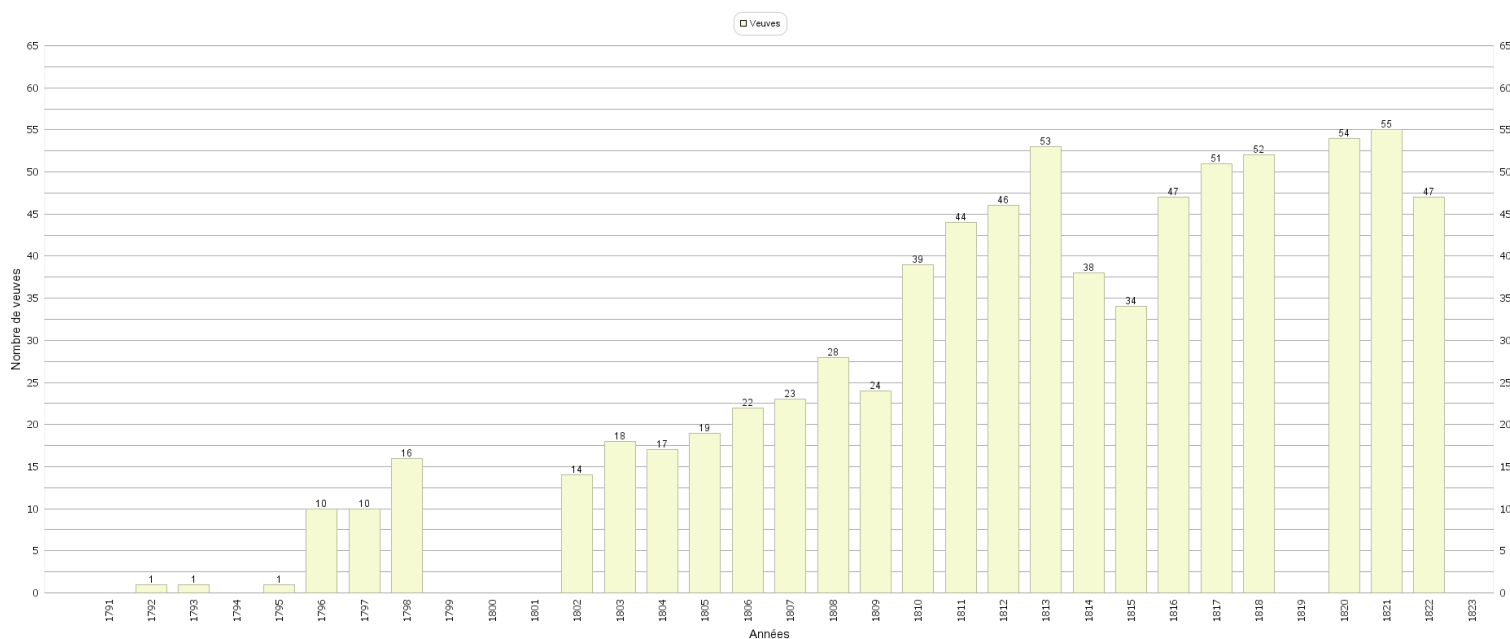
<sup>303</sup> GM, 11 février 1799, p. 4; GM, 12 décembre 1793, p. 4; GM, 2 janvier 1797, p. 4.

<sup>304</sup> Sur les 2045 indemnités versées entre 1791 et 1823 (hormis celles des années manquantes), seulement 4 sont déclarées pour des « estropiés », dont un à vie, et 2 pour maladie.

est donc irréaliste d'établir des statistiques concernant la nature des préjudices subis par les engagés, qui leur permet de réclamer de l'aide au syndic du FDV, à partir de ces seules informations.

S'il est possible de constater une diminution des hommes indemnisés à partir de 1820, il n'en est rien pour les veuves qui voient leur nombre augmenter, quoique très lentement, passant de 10 épouses en détresse en 1796 à 55 en 1821. Une baisse de 14,5% survient en 1822, soit la dernière année d'existence du FDV.<sup>305</sup>

**Figure 4 : Évolution annuelle du nombre de veuves indemnisées**



Le plus bas coût d'allocation se monte à 1£ et le plus haut s'élève à 8£ 6S 8d payé à la veuve de Joseph Letourneau.<sup>306</sup> La variation des taux s'explique par l'absence de la déclaration des

<sup>305</sup> Le dernier rapport indique 47 veuves indemnisées. Voir figure 4: « "Évolution annuelle du nombre de veuves indemnisées" »

<sup>306</sup> Ce montant reste exceptionnel et unique. La majorité des indemnités que touchent les veuves se situent entre 1£ et 4£ 3S 4d. Les montants versés en 1822 ne sont pas pris en compte, puisqu'il s'agit d'un reste d'argent distribué lors de la liquidation du FDV et qui n'est pas distribué selon les critères habituels.

sommes destinées séparément aux orphelins. Sur 2045 prestations déboursées, seules quatre manifestations précises illustrent des règlements faits à des jeunes ayant perdu leur père, soit celui à « la fille de » Louis Obishan [Aubuchon] le 23 décembre 1815, un autre le 25 avril 1816 « aux enfans de (sic) » Michel Bibeau, en 1801 et 1802 « pour les enfants de Bertrand » que représente la veuve de Charles Ettiez et à « la Veuve et aux Enfants de Chs. Roy dit Cadieu de Repentigny ». <sup>307</sup>

Vingt-neuf versements sont destinés à « la femme de » certains voyageurs sans qu'il soit envisageable d'en connaître la raison exacte. Une certaine « Madame La Vigne [perçois] un mois de pension du vieux Sanson » en 1810. Il serait hasardeux de déterminer la nature de l'allocation et le lien qui existe entre ces deux individus. <sup>308</sup> Plausiblement que le dénommé Sanson, dont le rapport sans donner son âge défini comme un vieil homme, soit en « retraite » dans la demeure de ladite « madame Lavigne » <sup>309</sup>, à l'instar de Joseph Duchêne, un guide autochtone qui meurt à l'âge de 75 ans, dont Frobisher paie l'internat à même le FDV aux sœurs Grises qui s'en occupent. <sup>310</sup> Les parents peuvent également prétendre au fonds. Onze mères reçoivent une indemnisation pour leurs fils décédés. Le père de Baptiste Vincent est le seul à réclamer de l'argent pour son garçon « noyé dans le service de Mr.Campion » <sup>311</sup> en 1796. À *priori*, rien n'explique les montants versés pour le père et les mères de voyageurs. Il se pourrait que ces individus puissent être des soutiens de famille, mais aucune mention n'en est faite dans les rapports.

---

<sup>307</sup> GM, 31 janvier 1803, p. 4; GM, 9 janvier 1804, p. 4; GM, 6 janvier 1817, p. 4.

<sup>308</sup> GM, 10 décembre 1810, p. 3.

<sup>309</sup> Il n'est pas rare que des personnes âgées de moins de 80 ans se retrouvent en pension dans des familles qui n'ont aucun lien de parenté. Après cet âge ou lorsqu'une personne est atteinte de sénilité, elle bénéficie de l'aide des institutions religieuses, comme le font les Sœurs grises de Montréal, moyennant pension. Bettina Bradbury, « Mourir chrétiennement: La vie et la mort dans les établissements catholiques pour personnes âgées à Montréal au XIXe siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 46, n° 1, 1992, p. 129.

<sup>310</sup> GM, 11 février 1799, p. 4; ASGM-G02-B-1-06 Administration générale, Montréal, Registre des pauvres 1696-1796, p.26; ASGM-G02-B-8-04 Administration générale, Montréal, Registre des pauvres décédés à l'Hôpital Général, 1738-1795; ASGM-G04-C-2-1.3 Administration générale, Journal de recettes et dépenses, Du 11 janvier 1777 au 30 septembre 1832, p.212.

<sup>311</sup> GM, 02 janvier 1797, p. 4.

L'analyse des bilans annuels permet de mettre en exergue le statut des bénéficiaires qui sont en grande majorité des voyageurs et des veuves. Même s'il est impossible de dénombrer les orphelins qui jouissent du FDV avec précision, il est juste de dire que le fonds leur porte secours dans les paiements faits à leurs mères devenues veuves. Quant aux autres prestataires, tels que les mères, et les pères, des voyageurs, entre autres, ils font figure d'exceptions.

**« [...] selon les circonstances de leur situation »<sup>312</sup>**

« [...] auront droit de secours selon les circonstances de leur situation & l'état de la caisse ». S'il est envisageable pour les créateurs du FDV de déterminer avec une certaine précision les bénéficiaires dudit fonds, il leur est difficile d'explicitier les conjonctures qui peuvent amener les ayants droit à réclamer des prestations. Chose apparente, le FDV, dans sa fonctionnalité, requiert un état de la caisse qui doit pourvoir aux paiements des compensations demandées.

La mort d'un engagé qui cotise au FDV s'avère une circonstance indéniable pour l'obtention d'un secours financier. Les montants que reçoivent les veuves peuvent varier sans qu'il soit possible, après avoir analysé un échantillon de foyers dédommagés lors du décès du chef de famille, d'en fixer les critères d'allocation. Il apparaîtrait ici que le total des fonds versés demeure le produit d'une décision interne au FDV sans qu'*a priori* une règle bien définie puisse s'appliquer. Le nombre d'enfants qui n'ont pas atteint la majorité<sup>313</sup>, facteur qui pourrait engendrer une hausse des indemnités, ne semble pas déterminant dans les cas étudiés. La veuve d'Amable Forcier [Fortier] empêche en 1812 la somme de 2£ à l'instant où elle doit subvenir aux besoins de 7 jeunes mineurs,

---

<sup>312</sup> Dans ce paragraphe, il n'est pas traité des cas d'orphelins, ni des pères et des mères qui bénéficient du FDV. Le peu d'indemnités mentionnées dans les rapports pour ces individus ne permet pas d'en effectuer une analyse probante. Il est à noter également que l'échantillon examiné des voyageurs et veuves autorise seulement d'avoir un aperçu de la fluctuation des versements et reste une réflexion fragmentaire de la situation.

<sup>313</sup> Selon l'ordonnance de 1782, applicable dès janvier 1783, l'âge de la majorité passe de 25 ans à 21 ans dans la province. « Âge de majorité », dans *Les actes et ordonnances révisés du Bas-Canada*, Classe K N°2, Montréal, S. Derbishire et G. Desbarats, 1845, p. 539.

*idem* pour Marguerite Giroux, veuve de Louis [Antoine] Bourguignon [Bourgouin] avec 5 enfants encore à sa charge. L'épouse de feu Joseph Boisseau perçoit 2£ 10s alors qu'elle se retrouve seule avec « uniquement » 4 enfants de moins de 6 ans, tandis que la famille de Jean-Baptiste Généreux, dans une situation identique, reçoit 1£ de moins. Si ces derniers peuvent bénéficier d'un total de 1£ 10s pour élever 4 enfants, d'autres à l'instar de Marie Archange Touchette et d'Angélique Joseph Pinard, doivent se contenter de la même rétribution pour venir en aide respectivement à leurs 6 et 5 enfants.

Si la diversité des montants alloués à ces familles révoque l'idée d'une compensation faite au prorata du nombre d'enfants dans la détresse, il en est de même quant au sexe de ceux-ci. La masculinité de la filiation ne paraît nullement comme un facteur de bonification des pensions. La descendance de Généreux est composée, de 3 garçons et d'une fille et celle de Marie Charlotte Valade, veuve de Joseph Boisseau, d'un fils et 3 filles, pourtant celle-ci est largement indemnisée. La veuve Touchette, qui prend soin de 6 filles, bénéficie de la même somme que Louis Cardin [Loiseau] qui se charge de 2 garçons et de 3 filles.

Les montants, versés aux voyageurs pour des raisons et causes, que les rapports omettent de mentionner, demeurent, eux aussi, variables. Le peu de cas répertorié avec une distinction concernant les séquelles occasionnées par des accidents, la maladie ou par les conditions météorologiques, permet seulement de supputer sur le degré d'infirmité dont les engagés percevant du FDV sont atteints. En 1798, une somme de 42# est donné aux Sœurs Grises par « Mr forbisher pour les soins d'un foux (sic) ». <sup>314</sup> Nicolas Ouiscan, déclaré malade, « extorque » 4£ au FDV entre le 24 novembre 1796 et le 19 décembre de la même année, alors que Pierre Cadieux gravement

---

<sup>314</sup> ASGM-G04-C-2-1.3 Administration générale, Journal de recettes et dépenses, Du 11 janvier 1777 au 30 septembre 1832, p.212.

blesse et Louis Guilbeau, estropié, ne touchent respectivement que 2£ et 1£ en 1798 et 1795.<sup>315</sup> Les indemnités versées à ces engagés attestent qu'elles ne sont pas inéluctablement associées à la réalité de leur état de santé et quand elles le sont, elles peuvent s'altérer et subir certaines mutations avec le temps. Le cas de Jean-Baptiste Lajoie qui perd ces deux pieds sous l'effet du gel figure comme un exemple flagrant. L'infirmité de Lajoie reste permanente. Le FDV remplit la mission pour lequel il est institué et décaisse une certaine somme au voyageur invalide, et ce jusqu'à ce que le FDV soit dissout. En revanche, les dotations allouées subissent une dévalorisation. D'une prestation de 4£ en 1805, première année d'indemnisation, Lajoie ne perçoit plus qu'une livre ancien cours en 1821.<sup>316</sup> Cette diminution pourrait trouver un semblant de réponse dans les débours du FDV pour les années subséquentes à 1809, période durant laquelle ils dépassent les montants reçus. Néanmoins, aucun justificatif probant ne peut expliquer la réduction de 50% de la pension en 1806 puisque, jusqu'en 1809, la totalité des cotisations et des intérêts du fonds surpasse largement les aides allouées.<sup>317</sup> Le syndic aurait-il surévalué la somme à verser à Lajoie? La gravité de la situation aurait-elle suscité une empathie qui s'atténue avec le temps?

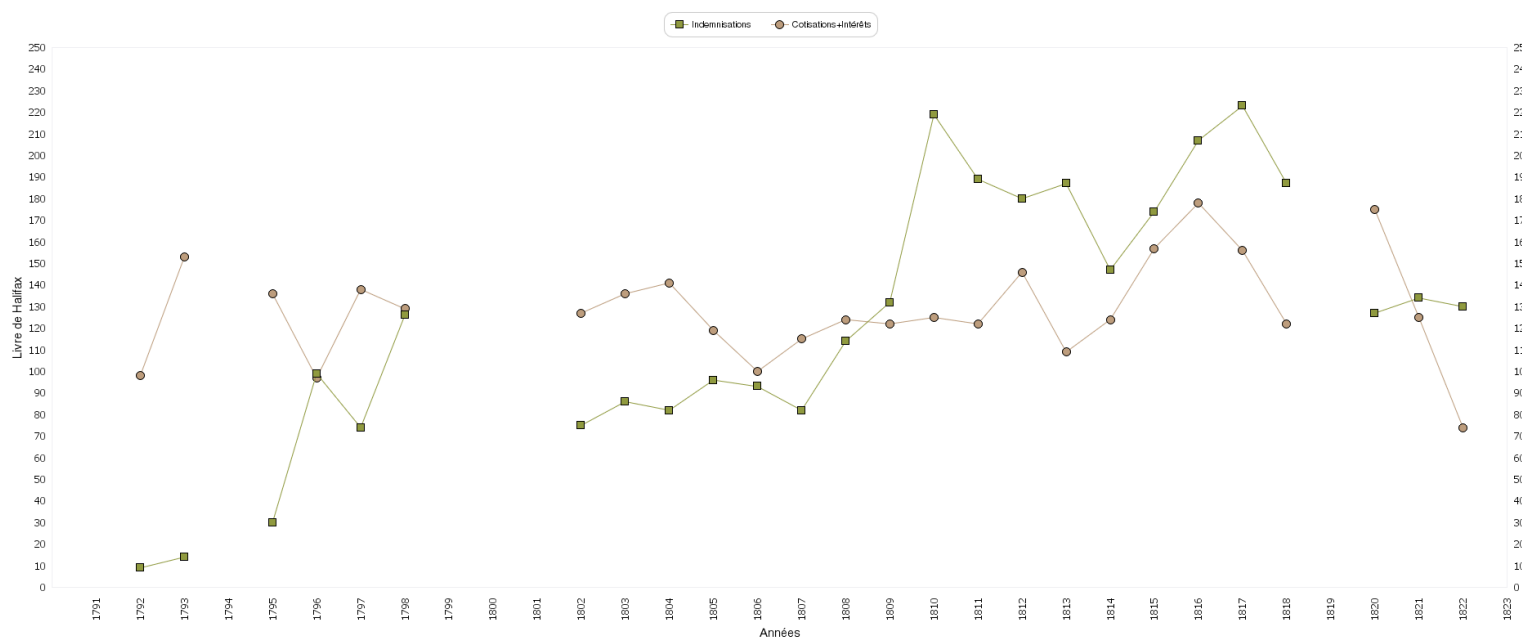
---

<sup>315</sup> Voir chapitre précédent concernant les causes d'accidents des voyageurs. Il est à noter que les montants alloués à Louis Guilbeau et Pierre Cadieux sont en livre ancien cours dans les rapports et qu'ils sont convertis au taux d'une livre de Halifax pour 24 livres ancien cours. GM, 2 janvier 1797, p. 4.; GM, 12 décembre 1793, p. 4; GM, 14 décembre 1795, p. 4.

<sup>316</sup> Jean-Baptiste Lajoie touche 4£ en 1805, dès 1806 la pension est réduite de moitié jusqu'en 1813, alors qu'elle subit une régression de 10s. En 1815, 5s de retranchement pour atteindre 1£ en 1818 jusqu'en 1821. La somme perçue en 1822 n'est pas prise en considération puisqu'il s'agit d'un versement effectué lors du processus de liquidation du FDV et que ce montant ne peut être représentatif dans l'observation longitudinale de la situation. GM, 16 décembre 1805, p. 2.; GM, 1 février 1823, p. 3.

<sup>317</sup> Voir figure 5: « Comparaison entre les montants des cotisations + Intérêts et les montants des indemnisations »;

**Figure 5: Comparaison entre les montants des cotisations + Intérêts et les montants des indemnités**



Jusqu'en 1809, le montant des cotisations + intérêts dépasse celui des indemnités. La somme excédentaire est laissée dans le fonds.

S'il est possible de placer l'infirmité, la maladie ou autres maux physique des voyageurs indemnisés dans une catégorie des « circonstances de leur situation » spécifié par le fonds, il demeure des interrogations quant aux versements faits à des voyageurs âgés sous forme de « pension de vieillesse ».<sup>318</sup> Même si, à partir de 1808, la CNO alloue un montant de 100£ par année à ses agents, afin qu'ils puissent le distribuer comme pension vieillesse à des voyageurs du Bas-Canada<sup>319</sup>, il est indéniable que le FDV sert aussi de secours aux vieux salariés qui, se trouvant dans l'incapacité de subvenir à tous leurs besoins en travaillant, reçoivent de l'aide à l'instar de la

<sup>318</sup> La liste des contrats de voyageurs, de la *Davies/Scroggie collection of Canadian fur trade documents* contient un *appendix* qui mentionne au contrat n° 120, un commentaire du transcripateur concernant la mention du Fonds des voyageurs qu'il qualifie de premier fonds de pension au Canada. (The Voyageur Fund was the earliest pension fund in Canada). <https://archives.yale.edu/repositories/11/resources/1257>, WA MSS S-2357, consulté le 13 janvier 2021.

<sup>319</sup> Le montant de 100£ alloué aux vieux voyageurs du Bas-Canada est considéré par la compagnie comme un acte altruiste et n'a rien à voir avec le FDV. Il est même recommandé que « some provision to be made for these objects of charity ». W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*, p. 256.

« femme Lavigne » qui reçoit la pension de 2£ par mois en septembre et octobre 1810 pour la « [...] pension du vieux Sanson ». <sup>320</sup> Joseph Duchêne est un autre cas de figure impliquant un engagé d'âge avancé nécessitant d'être hébergé chez les Sœurs Grises de Montréal dont l'allocation est honorée par Joseph Frobisher au nom du FDV. <sup>321</sup> Il est impossible d'identifier les soins médicaux de Duchêne, puisqu'à ce moment à Montréal il est fréquent que les personnes sans parentés, des veufs ou des veuves âgées se retrouvent à l'Hôpital Général de Montréal pour finir leurs jours, les frais de pension défrayés en argent sonnont par la famille ou par un règlement en nature de par leur travail dans l'institution. <sup>322</sup>

Le constat est flagrant qu'aucun montant n'est prédéterminé comme principe de paiement aux veuves et voyageurs, entre autres. Une condition identique ou équivalente de réclamation n'engage pas forcément une réciprocité dans les prestations d'assistance. De plus, le FDV semble s'acquitter d'allocations vieillesse alors qu'elles n'apparaissent aucunement dans les prérogatives initiales du fonds. Le peu d'information émanant des rapports du FDV permet d'attester l'existence de ces conjonctures, mais empêche l'analyse plus approfondie de la dissimilitude des « circonstances de situation » de chaque individu et de la dissemblance des versements effectués.

---

<sup>320</sup> Le terme « pension » est largement utilisé dans les rapports. Il est utilisé pour définir les sommes versées à certaines veuves, mais également pour des indemnités octroyées à des voyageurs comme pour Baptiste Bercier en 1805 : « pension jusqu'au 1<sup>er</sup>. Décembre », ou pour Bazil Irelande qui reçoit 8£ 6s 8d pour « une année de pension ». GM, 2 janvier 1797, p. 4; GM, 16 décembre 1805, p. 2; GM, 10 décembre 1810, p. 3.

<sup>321</sup> GM, 11 février 1799, p. 4; ASGM-G02-B-1-06 Administration générale, Montréal, Registre des pauvres 1696-1796, p.26; ASGM-G02-B-8-04 Administration générale, Montréal, Registre des pauvres décédés à l'Hôpital Général, 1738-1795; ASGM-G04-C-2-1.3 Administration générale, Journal de recettes et dépenses, Du 11 janvier 1777 au 30 septembre 1832, p.212.

<sup>322</sup> B. BRADBURY, « Mourir chrétiennement: La vie et la mort dans les établissements catholiques pour personnes âgées à Montréal au XIXe siècle »..., *op. cit.*, p. 129.

## 2. Des faiblesses économiques

### Des prévisions qui ne sont pas au rendez-vous

« [...] le nombre des Voyageurs, tant allant & en venant qu'hivernant se monte annuellement à 2000 hommes, que leurs gages montent, (compris l'équipement) à 200 liv. par voyage qui feroit la somme de 400000 & à raison d'un par cent donneroit annuellement 4000 liv. (sic) »<sup>323</sup>

Ces prévisions faites en 1790 démontrent un indéniable optimisme concernant les entrées pécuniaires à venir, probablement spéculé sur les contrats signés l'année même et au cours des années précédentes. Ces ententes de travail passées avec « Messieurs les Négocians des Pays d'en haut (sic) », et non seulement avec la CNO, explique le total des salariés présumé par le fonds.<sup>324</sup> Si le nombre d'engagements reflète une certaine réalité du moment quant aux individus œuvrant pour les négociants, le revenu de 200# avancé par le FDV pourrait se situer en deçà des gages versés par les compagnies de traite pour l'année 1789 et 1790. Le chiffre de 200# est apparemment une estimation prudente de la part du FDV lors de l'institution du fonds, puisque 70 à 75% des voyageurs<sup>325</sup> qui signent une entente chez le notaire en 1789, et 1790, le font pour un montant égal ou supérieur à 300# par année.<sup>326</sup> Malgré un calcul optimiste des rémunérations révisé à la baisse, le FDV n'atteint pas les objectifs de 4 000# de dotations souhaités.

<sup>323</sup> 200 livres = 8£ 6s 8d, 400 000 livres = 16 666£ 13s 4d et 4 000 livres = 166£ 13s 4d. GM, 13 janvier 1791, p. 3.

<sup>324</sup> George Heriot, dans son écrit de 1807, considère le nombre d'engagés à presque 1300 pour la CNO à elle seule. Brian Murphy et Thomas Wien corroborent le chiffre de 2 000 personnes pour l'année 1790 dans leurs travaux respectifs. Carolyn Podruchny estime les voyageurs à environ 3 000 hommes embauchés dans la traite pelletière, incluant les autochtones et les Métis ainsi que ceux qui honorent des contrats informels. George Heriot, *Travels Through the Canadas, Containing a Description of the Picturesque Scenery on Some of the Rivers and Lakes ; with an Account of the Productions, Commerce, and Inhabitants of those Provinces.*, London, Richard Phillips, 1807, p. 242; B.D. MURPHY, *The size of the labour force in the montreal fur trade, 1675-1790: A critical evaluation...*, *op. cit.*, p. 153; T. WIEN, « Familles paysannes et marché de l'engagement pour le commerce des fourrures au Canada au XVIIIe siècle »..., *op. cit.*, p. 173; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 4.

<sup>325</sup> Le poste de milieu, soit le plus bas de la hiérarchie d'un canot, constitue entre 72,7% et 85% des ententes signées pour un montant égal ou supérieur à 300 livres en 1789 et 1790 répertoriés dans la Base de données des Voyageurs. L'échantillonnage des années 1789 et 1790 représente 13% à 14% des 2 000 contrats annuels, soit 2 000 engagés présumés par le FDV en décembre 1790.

<sup>326</sup> Calcul réalisé d'après les 259 contrats signés chez les notaires montréalais en 1789 et les 277 passés en 1790 répertoriés dans la Base de données des Voyageurs.

Le total des cotisations pour le premier rapport qui arrête les comptes du FDV au 30 novembre 1792 s'élève à 2 346#, soit 41,3% de moins que la somme initiale prévue. La raison pourrait en être le FSTTP qui reste un élément régulateur de la vie des protagonistes de la traite et de toute décision prises par les voyageurs eux-mêmes, mais surtout par les marchands et les négociants de la fourrure concernant leurs employés, y compris les commis et les bourgeois. Le FSTTP s'impose également au FDV dans sa mise en place et dans son organisation. L'annonce de la création du fonds du 13 janvier 1791 est inaccessible pour tout homme engagé, et négociant, hivernant qui demeurent ignorant de la création du FDV jusqu'à ce que les premiers canots arrivent à Grand Portage ou ailleurs dans le Nord-Ouest. De plus, les obligations de travail pour ces hivernants datent de l'année précédente et ne comportent pas la mention de prélèvement pour le FDV. Il appert donc que ce dernier ne peut avoir accès à leurs cotisations que si les négociants collaborant au fonds signent à nouveau des contrats d'embauches avec ces individus dans un laps de temps qui varie entre une et voire même sept années.<sup>327</sup> Le second rapport est plus encourageant et le total des cotisations représente plus de 90% des contributions escomptées. De 1795 jusqu'en 1820, les participations dépassent à peine les 100£, quand elles les dépassent.<sup>328</sup> La meilleure année, reste l'année 1820, durant laquelle le FDV voit le montant des paiements grimper à 120£, un sursaut avant la fusion entre la CNO et la CBH en 1821 et l'ultime année de prélèvement du FDV sur les gages des voyageurs en 1822, période durant laquelle le fonds ne peut que constater une chute des entrées qui passent à 66£ et 16£.<sup>329</sup>

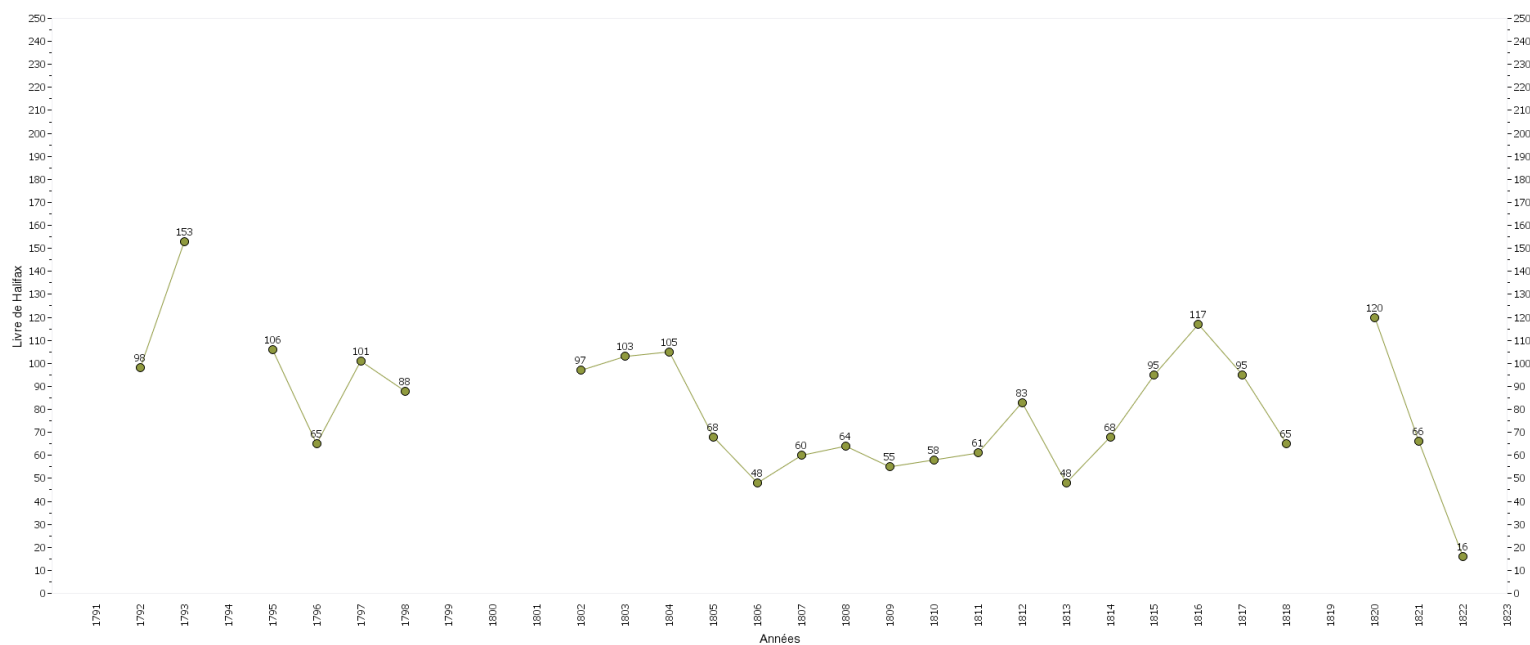
---

<sup>327</sup> 60% des contrats répertoriés dans la Base de données des Voyageurs pour l'année 1789 le sont pour des hivernants et 63% pour 1788. Sur la totalité des 36 001 contrats que comporte cette base de données, 10 759 le sont pour des hivernants, dont 38% pour 1 an; 14% pour 2; 30% pour 3; 1,3% pour 4; 1,4% pour 5; 0,3% pour 6 et 0,6% pour 7. Les ententes de sept ans concernent des commis et des apprentis commis seulement.

<sup>328</sup> Voir figure 6: « Évolution annuelle du total des contributions »

<sup>329</sup> *Ibid.*

**Figure 6: Évolution annuelle du total des contributions**



Les résultats, quant à ce que devraient payer les voyageurs à leur organisme de secours, sont en deçà des prévisions, et ce durant la quasi-totalité du fonctionnement du FDV.<sup>330</sup> La moyenne des versements, effectués par les compagnies qui retiennent 1% des gages de leurs engagés, se chiffre à peine plus de 80£ par mois ce qui ne représente que 48,7% des sommes espérées par les fondateurs du FDV lors de sa création. Les intérêts, que cumule le FDV sur les sommes perçues, deviennent alors une ressource primordiale.

### **Quand l'intérêt et le capital ne suffisent plus**

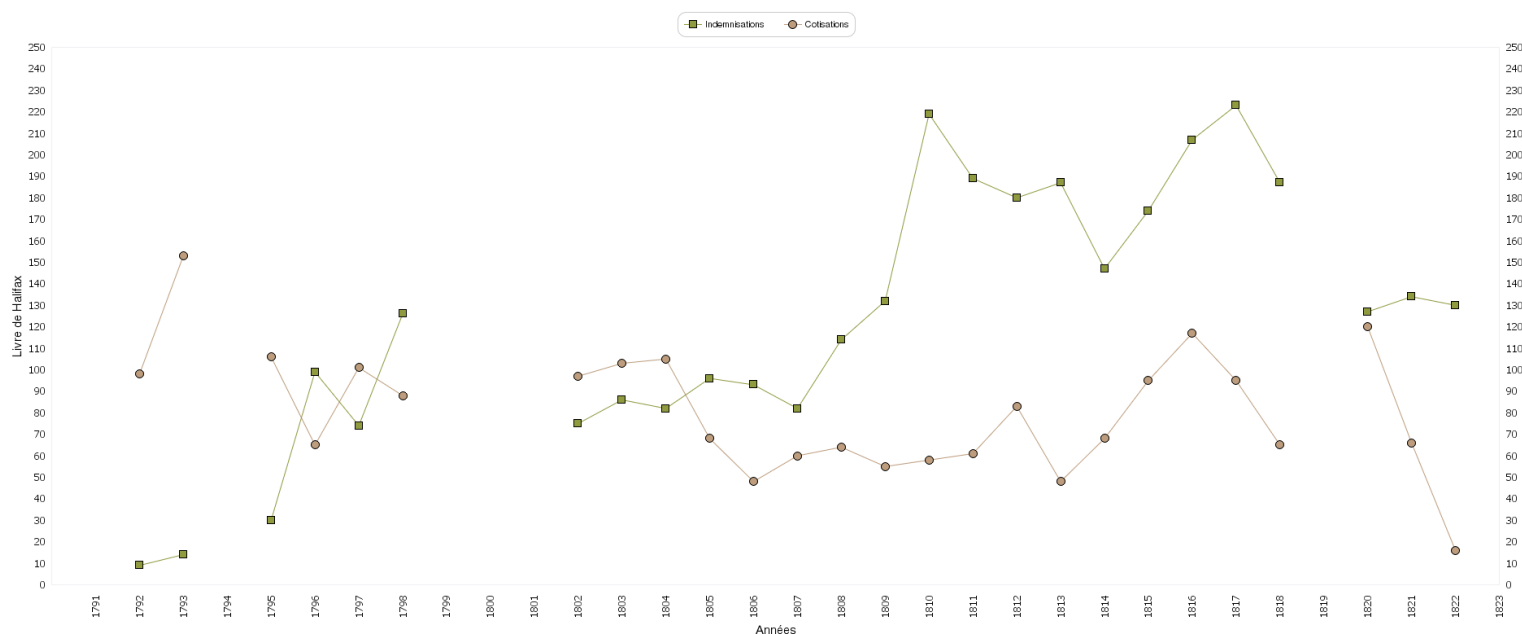
La structure économique du FDV se base sur un certain profit, réalisé sur le capital du FDV, que ne devraient pas affecter les dédommagements payés aux bénéficiaires, puisque le montant de ces derniers ne devrait pas excéder celui des participations prélevées à même les gages des engagés.

<sup>330</sup> Et ce, même s'il est possible de prétendre que le FSTTP puisse expliquer que le FDV n'atteint pas les objectifs les trois premières années.

Les prévisions faites en ce sens ne sont pas au rendez-vous. Cette perte réalisée sur le gain original pris en considération lors de sa création se voit comblée par les intérêts qui encourt sur les fonds mêmes du FDV.

De décembre 1794 à novembre 1798, et ce une année sur deux, les indemnités versées dépassent la valeur des cotisations des voyageurs. En 1802, 1803 et 1804, le montant des contributions est en moyenne de plus de 20,4% des sommes distribuées pour un espace-temps identique. À partir de 1805 et jusqu'en 1822, la participation des engagés reste en deçà des rétributions faites par le FDV.<sup>331</sup>

**Figure 7: Comparaison entre les montants de cotisation et d'indemnisation**

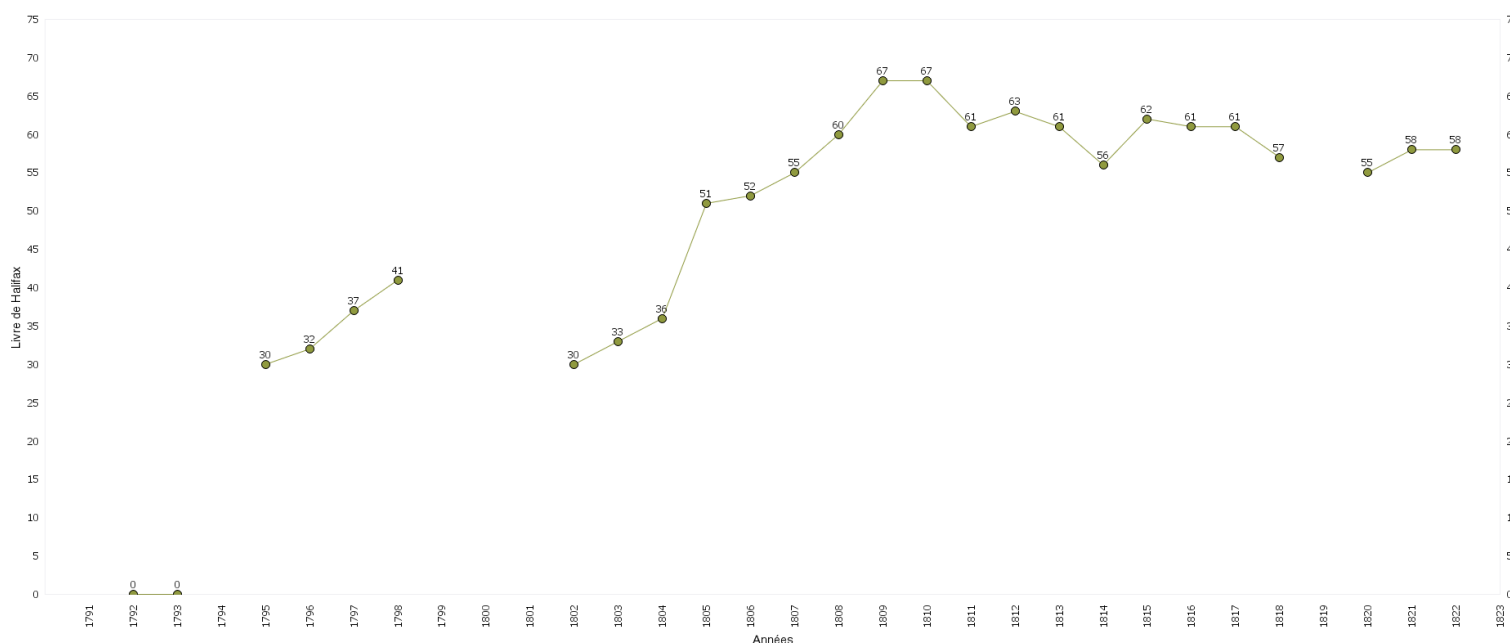


L'écart est absorbé par les intérêts que génère l'épargne laissant même un surplus pour les années subséquentes. Les rapports pour l'année 1792 et 1793 ne mentionnent aucun apport

<sup>331</sup> Voir figure 7: « Comparaison entre les montants de cotisation et d'indemnisation »

d'intérêts. Il est possible de constater les premiers rendements seulement en 1795.<sup>332</sup> Le FDV se bonifie de 6% d'intérêt sur son capital chaque année et ce jusqu'en 1822, dernière année du fonctionnement du fonds.<sup>333</sup> De 1802 à 1809, les revenus subissent une décroissance régulière qui arrive à un paroxysme en 1810.

**Figure 8: Évolution annuelle du total des intérêts**



Le compte rendu pour l'année 1810 indique un écart de 94£ entre le total des cotisations, intérêts compris, et celui des débours aux bénéficiaires.<sup>334</sup> Le syndic en place pour cette année, composé de la « McTAVISH, McGILLIVRAYS & Co, [de] THOMAS THAIN [et de] JOHN OGILVY »,<sup>335</sup> réagit au plus vite en accompagnant la publication du rapport d'un avertissement :

« MESSIEURS LES CURE'S sont priés d'observer que les Donation- cette année ont excédé le revenu du Fonds des Engagés de près de la moitié; et que si les même demandes sur le Fonds

<sup>332</sup> Le rapport, pour l'année 1794, étant manquant il est impossible pour le moment de définir s'il y est fait mention d'intérêts perçus pour cette période.

<sup>333</sup> Voir figure 8: « Évolution annuelle du total des intérêts »

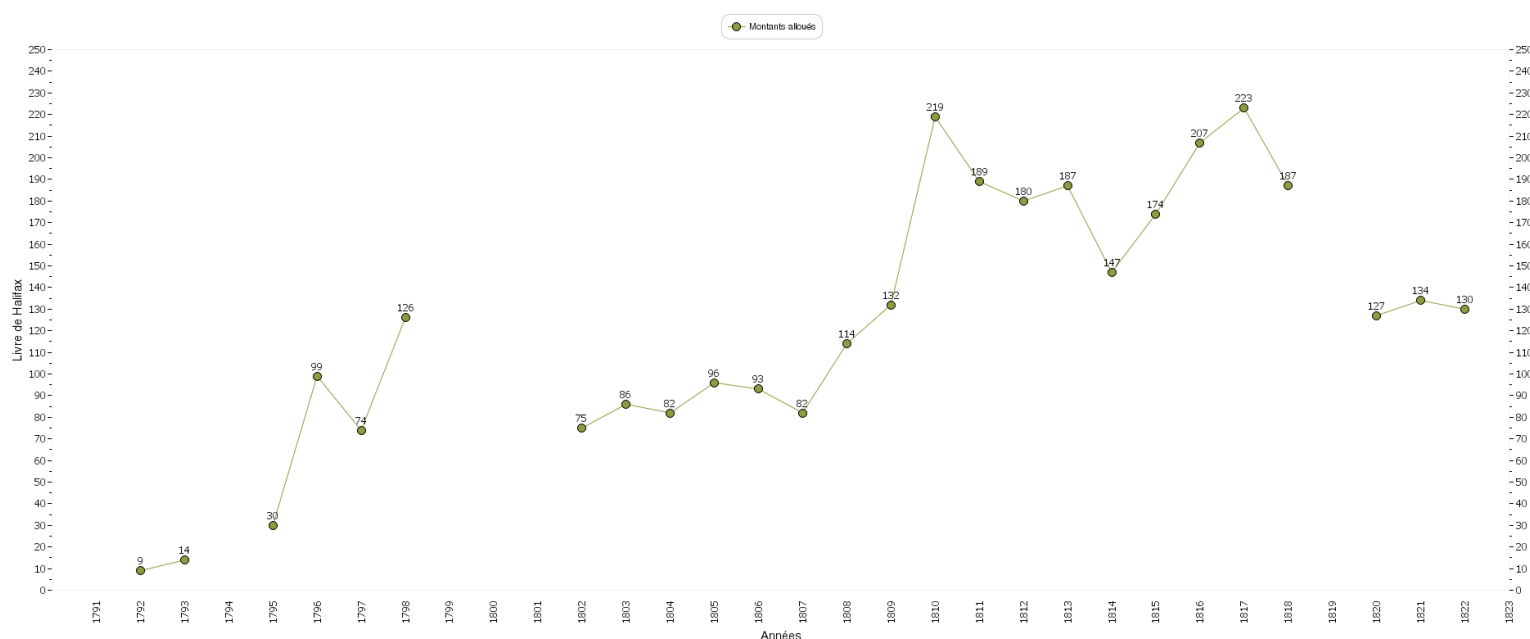
<sup>334</sup> Voir figure 5: « Comparaison entre les montants des cotisations + Intérêts et les montants des indemnités »;

<sup>335</sup> GM, 10 décembre 1810, p. 3.

continuent, il sera impossible d'y suffire sans prendre sur ce même Fonds. [...] les CURE'S n'auront pas à l'avenir occasion de donner tant de Certificats [...] (sic) »<sup>336</sup>

Il s'agit pour le FDV d'éviter d'entamer dans les réserves du fonds afin que celui-ci perdure. Au rythme financier de l'année 1810, l'institution serait ruinée en à peine dix années. Pourtant, à partir de ce moment, il est possible d'observer que les bénéfices du fonds sont toujours inférieurs aux prestations versées. Si l'avertissement du syndic a pour effet de faire chuter les demandes d'indemnisation de 13,7% en 1811 et de 17,8% en 1812, ces dernières sont de nouveau à la hausse après 1814 jusqu'en 1818.<sup>337</sup>

**Figure 9: Évolution annuelle du total des montants alloués**



Puisque les revenus périssent, le FDV, s'il conserve cette structure économique, se dirige, à plus ou moins long terme, vers une ruine certaine sans une aide providentielle. Les marchands et

<sup>336</sup> *Ibid.*

<sup>337</sup> Il est possible d'observer un pic décroissant en 1814, qu'il serait envisageable d'attribuer aux conséquences de la guerre avec les États-Unis, sans qu'il soit faisable, dans cette étude, d'en faire une analyse exhaustive. Voir figure 9: « Évolution annuelle du total des montants alloués ».

négociants de la CNO apportent ce soutien de façon aléatoire, et facultativement avec une stratégie concertée, lorsque la situation se fait sentir.<sup>338</sup> Le 30 novembre 1810, le FDV se voit attribuer un total de 100£, « [une] donation par la Compagnie du N. O. pour assister à fournir aux demandes extraordinaires [de] l'an dernier (sic) »<sup>339</sup>. Si cet effort monétaire résulte sans doute d'une entente commune des traiteurs adhérents de la société, il en est moins certain pour les subsides faits par des individus, qui dans un élan de philanthropie d'idéal-type libérale, couchent le FDV sur leur testament lui octroyant des valeurs qui s'avèrent même quelquefois supérieures aux sommes versées par les engagés et souvent plus élevées que les intérêts perçus par le fonds.<sup>340</sup>

Divers dirigeants du commerce des fourrures agissent bien avant de passer à trépas et se « libèrent » de quelques finances pour soutenir le FDV, tel que la *McTavish, Frobisher & Co.* qui, en 1814, offre un montant de 52£ 3s au FDV sans qu'il soit fait mention d'aucun legs testamentaire ou autre explication concernant cette somme allouée.<sup>341</sup> En 1818, c'est au tour de la *McTavish, McGillivrays & Co.* de léguer une dotation de 23£ 11s 8d sans autres justificatifs qu'« [un] montant versé dans le fond par » la compagnie en question.<sup>342</sup> Les marchands, négociants et différents protagonistes de la traite pelletière ayant à cœur le FDV ne sont pas les seuls à vouloir y venir en aide. En 1816, apparaît un don de 12£ 4s 11d provenant « [...] de diverses personnes durant le cours de l'année ».<sup>343</sup> Tous ces subsides, aussi minimes soient-ils, contribuent à maintenir le fonds à flot.

---

<sup>338</sup> Il faut préciser que le FDV est doté, en 1791-92, d'une somme de 2 800 Livres (116£ 13s 4d) « par don gratuit de la Société du grand Portage » qui lui permet d'avoir un fond de roulement dès sa création et que les agents bénéficient de 100£ par année à distribuer aux vieux voyageurs en 1808. GM, 13 décembre 1792, p. 4.

<sup>339</sup> GM, 9 décembre 1811, p. 2.

<sup>340</sup> Voir article précédent.

<sup>341</sup> GM, 15 décembre 1814, p. 3.

<sup>342</sup> GM, 17 février 1819, p. 3.

<sup>343</sup> GM, 6 janvier 1817, p. 3.

L'institution du FDV, et les « règlements » qui l'accompagnent paraissent simples, non seulement à comprendre, mais également à appliquer. Néanmoins, les résultats économiques qui y sont reliés s'avèrent beaucoup plus complexes à analyser de manière exhaustive. Il est forcé de constater que le FDV ne peut maintenir des revenus de caisse à la hausse et doit compter sur les cotisations de ses engagés additionnées des intérêts du fonds pour honorer ses engagements d'aide. Il ne peut dans aucun cas se prévaloir de ses bénéfices afin d'améliorer les chemins des portages dont le délabrement est la cause de nombreux cas d'accident. Ces derniers ont pour conséquences de faire augmenter les demandes de secours financier. Le FSTTP, variable que ne peut prendre en compte le syndic dans le budget prévisionnel de cette société de secours, influence l'organisation du flux monétaire du FDV.

En voulant réduire les statuts des bénéficiaires à leur simple attribut qu'est ceux de voyageur, veuves et orphelins, le FDV laisse ouvert à l'interprétation les termes suivants: « infirme » ou « détresse » qui s'appliquent, comme le démontre les rapports, à des situations sociales différentes que celles initialement prévues. La vieillesse devient rapidement une infirmité à laquelle il faut un « remède » au même titre qu'une jambe broyée ou des pieds gelés. Dans sa sobriété de fonctionnements, incarnant sa vigueur, et sa mouvance financière, exprimant son fragile équilibre, le FDV présente une structure peu commune d'une *Friendly Society* « made in Bas-Canada » à la sauce philanthropique écossaise. Reflétant encore l'héritage des guildes de métier, telle l'organisation des *Hammermen of Glasgow* vue précédemment, l'institution qu'est le FDV s'inscrit dans la continuité d'une coutume d'obligation de type « paternelle » associée à une volonté d'éthique de la responsabilité individuelle<sup>344</sup> affectée, par un inéluctable FSTTP, incarnation même

---

<sup>344</sup> Voir les travaux de Simon Cordery à ce sujet. S. CORDERY, *British Friendly Societies, 1750-1914...*, *op. cit.*

de la nature mobile du voyageur. Si le FDV expérimente le maniement d'une dimension innovatrice du secours à autrui, il doit parallèlement gérer d'autres facteurs extérieurs qui viennent interférer dans son évolution.

## CHAPITRE IV

### Déclin et disparition du fonds

Le FDV, qui s'inscrit dans une continuité d'obligation de type « paternelle », se voit conduit par une administration patronale qui, à plus ou moins long terme, représente un danger pour l'équilibre économique du fonds, mais également pour son existence. Les crises successives concernant la circulation et le manque de monnaie sonnante au Bas-Canada forcent les compagnies à utiliser des lettres de change et celles-ci fonctionnent souvent à crédit. Au moment où la CNO est menacée par un système économique en perpétuelle évolution, qui fragilise ses finances, et par la défection de certains actionnaires, qui décident de partir une nouvelle firme concurrente en la XY, le FDV subit les indéniables soubresauts négatifs de ces conjonctures, ne pouvant sortir de l'adversité indépendamment de l'entreprise à laquelle il est rattaché. Lorsque cette dernière se résout de fusionner avec la CBH, le FDV en souffre.

#### 1. Facteurs extrinsèques

##### Le système monétaire

Le FDV s'inscrit dans un espace temporel bas-canadien où « émergent les fondements d'un système financier moderne ».<sup>345</sup> Jean-Pierre Wallot et Gilles Paquet, s'ils trouvent risqué de remettre en question « une cosmologie traditionnelle qui a pris racine dans les interprétations de l'expérience québécoise »,<sup>346</sup> affirment avec conviction la modernité du Bas-Canada (Québec) et ce dès le premier siècle après la Conquête. Le fonds se retrouve donc dans une dynamique

---

<sup>345</sup> G. PAQUET et J.-P. WALLOT, « Le système financier bas-canadien au tournant du XIXe siècle »..., *op. cit.*, p. 457.

<sup>346</sup> Gilles Paquet et Jean-Pierre Wallot, *Un Québec moderne 1760-1840 Essai d'histoire économique et sociale*, Montréal, Hurtubise, 2007, p. 24.

économique dans laquelle il est possible de constater « l'apparition de la corporation dans ses formes embryonnaires comme un système financier [...] ». <sup>347</sup> Si le FDV est un des facteurs de modernité, il n'en demeure pas moins qu'il doit affronter les conjonctures d'une structure économique en pleine mutation.

Paquet et Wallot reprennent les travaux de Jean Hamelin qui, selon ces derniers, résume le mieux les aléas du cours monétaire d'après 1760. Si James Murray, responsable de Québec, qui déclare nulle la valeur des devises de papier en circulation en novembre 1759<sup>348</sup>, applique la majoration des monnaies qui se propagent dans le Bas-Canada pour pallier l'insuffisance d'espèces sonnantes, c'est l'ordonnance du gouverneur Guy Carleton de 1777 qui établit officiellement le cours de Halifax dans la province.<sup>349</sup> Ce faisant et élaborant des tables d'équivalence, il estime mettre bon ordre dans les devises qui circulent et espère contrer le manque d'argent en argent comptant.<sup>350</sup> Sous le régime britannique, il est observé six cotes différentes dans l'espace économique au Canada. Si, selon Paquet et Wallot, la livre de Halifax est la plus répandue pour les transactions entre Britanniques, il n'en demeure pas moins que la livre ancien cours est également largement employée, non seulement dans les organisations comme l'Hôpital Général de Montréal qui enregistre encore sa comptabilité avec cette unité monétaire, même si les montants qui peuvent

---

<sup>347</sup> *Ibid.*, p. 53.

<sup>348</sup> Après la défaite de la France, cette dernière s'engage à payer les billets et lettres de change. C'est donc avec cet espoir que Murray force les habitants à se débarrasser de ces valeurs non sans les prévenir de ne pas les céder à bas prix à des spéculateurs sans scrupules. Il faut attendre 1771 pour apprendre que la France ne compte pas honorer sa promesse de régler ses dettes. Jean Hamelin, « À la recherche d'un cours monétaire canadien : 1760-1777 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 15, n° 1, 1961, p. 28.

<sup>349</sup> « An ordinance for regulating the currency of the province / Ordonnance qui établit le cours de la monnaie en la Province de Quebec », dans *Ordinances made and passed by the Governor and Legislative Council of the Province of Quebec*, Québec, William Brown, 1777, pp. 69-74.

<sup>350</sup> Voir les travaux de Paquet, Wallot et Hamelin concernant le système économique du Bas-Canada relativement à la période d'après Conquête. G. PAQUET et J.-P. WALLOT, *Un Québec moderne 1760-1840 Essai d'histoire économique et sociale...*, *op. cit.*; G. PAQUET et J.-P. WALLOT, « Le système financier bas-canadien au tournant du XIXe siècle »..., *op. cit.*; J. HAMELIN, « À la recherche d'un cours monétaire canadien : 1760-1777 »..., *op. cit.*

lui être versés le sont en livre de Halifax.<sup>351</sup> Le FDV entre aussi dans la « modernité » et passe lui aussi au cours « officiel » de la province. Si la budgétisation du FDV se fait en livre ancien cours lors de son institution, en 1796 la livre de Halifax devient le cours utilisé dans les rapports annuels.<sup>352</sup> La livre ancien cours représente 10 *pences* en devise de Halifax, soit du 24 pour un.<sup>353</sup> Les sommes versées au fonds par les bourgeois de Grand Portage ou de la région du Témiscamingue sont encore en livre ancien cours. Les écritures de la CNO le spécifient dans sa tenue de livres et les commis opèrent une conversion à même ces documents.<sup>354</sup> S'il est possible de constater que la CNO puisse s'adapter à l'utilisation de plusieurs monnaies, il n'en demeure pas moins qu'elles sont fréquemment des monnaies de compte, apparaissant sur les livres sans qu'il puisse exister d'échange tangible de liquidité qui vient souvent à faiblir en Amérique du Nord.

Déjà sous l'ancien régime, le problème du manque de numéraire est pour ainsi dire « monnaie courante ». Les contrats des voyageurs stipulent les modalités de paiement des salaires. Dechêne remarque que cette mention reste accessoire puisque les employés sont surtout rémunérés en marchandises.<sup>355</sup> Dans son étude des engagements de la traite des fourrures sous le gouvernement français, Allaire répertorie 72 combinaisons différentes de paiement. Si comme Dechêne il observe

---

<sup>351</sup> L'exemple du paiement de 16£ 13s 4d de Joseph Frobisher pour deux années de soins à Joseph Duchêne aux sœurs Grises répertorié dans le rapport de 1798, est notée en ancien court dans la comptabilité de l'hôpital, soit 200 Livres. GM, 11 février 1799, p. 4; ASGM-G04-C-2-1.3 Administration générale, Journal de recettes et dépenses, Du 11 janvier 1777 au 30 septembre 1832, p.212.

<sup>352</sup> Le cours de la monnaie utilisée change effectivement le 1<sup>er</sup> décembre 1795, puisque l'année comptable pour le FDV commence le 1<sup>er</sup> décembre d'une année pour terminer le 30 novembre de l'année d'après.

<sup>353</sup> Calcul réalisé selon les versements effectués en livre de Halifax à partir de 1796 et en livre ancien cours par le FDV de 1792 à 1795 inclusivement, excluant le rapport manquant de 1794.

<sup>354</sup> Puisque les voyageurs signent des contrats dont le salaire est mentionné dans cette devise et qu'il se procurent des marchandises à crédit, il est assez logique que toutes ces transactions, dont le 1% prélevé sur les gages, effectuées en monnaie de compte, prennent pour référence la livre ancien cours à Grand Portage. La livre ancien cours est utilisée conjointement avec la livre de Halifax pour des paiements versés à des engagés ou certains responsables de région comme Claude Pratte qui reçoit 3575 Livres ancien cours pour les frais de traite réalisée sur la Rivière St-Maurice en 1802. BAC, 4M63 E41 : 29, 30, 31, 32, 34;

<sup>355</sup> L. DECHÊNE, *Habitants et Marchands de Montreal au XVIIe Siecle...*, op. cit., p. 227.

des versements en nature<sup>356</sup>, il relève également des lettres de change et lettre du trésor. Même si l'argent comptant est le moyen de paiement le plus utilisé dans les ententes de travail, il s'agit somme toute d'une monnaie de compte que l'employeur intègre à sa comptabilité quand il ne la remet pas sous forme de billets à « transformer » en marchandises diverses.<sup>357</sup>

Les rapports publiés dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* informent la population sur les montants des règlements effectués aux voyageurs, engagés, veuves ou orphelins entre autres, mais il n'indique nullement la forme que revêtent ces allocations. Sont-elles traitées en numéraire, en bons échangeables, en articles divers ou en autres moyens de paiement? Les élites de la traite pelletière, pendant cette période, s'ils sont des marchands exportateur et importateur, définissant dès lors une certaine posture mercantile, ils sont également des commerçants de détail<sup>358</sup> qui ont la faculté de négocier des billets au porteur ou des « bons »<sup>359</sup> remis comme gage à des voyageurs contre des produits à même leurs entrepôts, évitant ainsi toutes transactions en liquidité.<sup>360</sup> Certains bénéficiaires du FDV pourraient accepter ce genre d'arrangement, malgré la préférence des habitants du Bas-Canada pour les « deniers » sonnants<sup>361</sup> qui leur permettent, dans ce cas, d'épargner ou de dépenser comme bon leur semble.

---

<sup>356</sup> Ces paiements en nature peuvent comprendre des marchandises, mais aussi du castor, des peaux de chevreuil, diverses pelleteries et même du blé selon Allaire. G. ALLAIRE, *Les engagés de la fourrure, 1701-1745: Une étude de leur motivation...*, *op. cit.*, p. 226.

<sup>357</sup> *Ibid.*

<sup>358</sup> Gaétan Gervais, « Fourrures, commerce et guerre : Verchères de Boucherville dans le Haut-Canada (1803-1816) », *Cahiers Charlevoix*, vol. 5, 2017, p. 191-192.

<sup>359</sup> « bons » est tiré de l'expression française « bon pour ». Les marchands commandent des billets à ordre ou des bons aux imprimeurs. Ces documents, à Montréal, sont certainement sortis des presses de Fleury Mesplet. G. PAQUET et J.-P. WALLOT, *Un Québec moderne 1760-1840 Essai d'histoire économique et sociale...*, *op. cit.*, p. 209; Patricia Fleming, Gilles Gallichan et Yvan Lamonde, *Histoire du livre et de l'imprimé au Canada*, Vol. 1, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2004, p. 243.

<sup>360</sup> Paquet et Wallot précisent que « les lettres de change et les bons circulent de main en main comme de la monnaie ». G. PAQUET et J.-P. WALLOT, *Un Québec moderne 1760-1840 Essai d'histoire économique et sociale...*, *op. cit.*, p. 210.

<sup>361</sup> *Ibid.*, p. 209.

Si le manque de numéraire, avec ses hauts et ses bas, est un souci pour le Bas-Canada, et ce depuis la Conquête, à partir de 1810, les carences d'espèce affectent tout le monde atlantique. Il atteint un paroxysme en 1812,<sup>362</sup> « au point où les marchands se plaignent de ne pouvoir se faire payer en argent ».<sup>363</sup> Cette pénurie pourrait être la cause d'indemnités multiples effectués par le FDV aux mêmes ayants droit. François Brisebois, « vieux » voyageur de la paroisse de Sainte-Geneviève, qui touche des indemnités depuis l'âge de 70 ans<sup>364</sup>, reçoit deux règlements en 1811 et en 1812. La veuve de Joachim Dufour, un charron originaire de la paroisse Saint-Martin décédé en 1804,<sup>365</sup> obtient 2 paiements en 1812. Joseph Durocher<sup>366</sup>, recommandé par Charles de St-Ours, officier de milice,<sup>367</sup> bénéficie de 3 allocations en 1812 et 2 en 1810 totalisant 4£ 3s 4d par année, alors qu'il perçoit le montant identique en un unique versement en janvier 1808.<sup>368</sup> Si les

---

<sup>362</sup> *Ibid.*, pp. 231-232.

<sup>363</sup> Paquet et Wallot parlent d'une pénurie chronique des espèces après 1810. Thomas-René-Verchères Boucher de Boucherville note également dans son journal les difficultés à obtenir de l'argent, obligé de faire du troc contre du maïs ou de la farine. G. PAQUET et J.-P. WALLOT, « Le système financier bas-canadien au tournant du XIXe siècle »..., *op. cit.*, p. 468; G. PAQUET et J.-P. WALLOT, *Un Québec moderne 1760-1840 Essai d'histoire économique et sociale...*, *op. cit.*, p. 232. G. GERVAIS, « Fourrures, commerce et guerre : Verchères de Boucherville dans le Haut-Canada (1803-1816) »..., *op. cit.*, p. 202.

<sup>364</sup> François Brisebois est un voyageur originaire de la paroisse de Sainte-Geneviève (Pierrefonds). Il signe encore un contrat en 1808, avec la Compagnie de Michilimackinack, qui comprend la cotisation au FDV. Il se pourrait que Brisebois effectue son dernier voyage cette année-là et qu'il perçoive des indemnités du fonds le premier semestre de l'année 1810 et ce jusqu'en 1822. Il meurt dans sa paroisse d'origine en 1826 à l'âge de 87 ans. SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>; d1p\_11021055.jpg, Institut généalogique Drouin.

<sup>365</sup> Joachim Dufour père, charron, meurt le 4 septembre 1804 et Joachim Dufour fils, également charron, décède subitement l'année suivante au mois de décembre. Il est juste d'affirmer que la veuve de Dufour père est la bénéficiaire du FDV puisqu'elle perçoit des prestations jusqu'en 1817 et qu'elle ne se remarie pas alors que sa brue, Marie Cadot, épouse Jean-Baptiste Boucher en secondes noces en 1808, ce qui mettrait fin aux versements du fonds. Il n'a pas été trouvé de contrat à l'un comme à l'autre. Le curé François Brunet, qui inhume les deux hommes, est celui qui signe plusieurs fois le certificat de recommandation à la veuve afin qu'elle obtienne ses indemnités. GM, 14 décembre 1807, p. 4; GM, 5 décembre 1808, p. 3; GM, 10 décembre 1810, p. 3; #587128, #220581, PRDH-IGD; d1p\_11270720.jpg, d1p\_11270748.jpg, Institut généalogique Drouin.

<sup>366</sup> Il pourrait s'agir de Joseph Bertrand Desrocher [Durocher] qui perçoit des prestations de 1803 à 1813. Ce dernier meurt dans la pauvreté à St-Ours en 1819 à l'âge de 55 ans. Il est identifié comme « mendiant résident en cette paroisse époux de Magdeleine Renaud dite Prêtaboire ». ; #230188, PRDH-IGD; d1p\_20430085.jpg, Institut généalogique Drouin.

<sup>367</sup> Charles de Saint-Ours est non seulement officier de milice, mais également propriétaire d'une partie de la Seigneurie se St-Ours, de L'assomption et de Descaillons, qu'il finira par réunir avec la seigneurie de Contrecoeur. Il meurt à St-Ours en 1834. Serge Courville, « Saint-Ours, Charles de », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 6, Université Laval/University of Toronto, 2003.

<sup>368</sup> GM, 9 décembre 1811; GM, 29 décembre 1812; GM, 5 décembre 1808; GM, 10 décembre 1810.

indemnités de plus de 3£ sont données en une seule fois l'an jusqu'en 1808, ils ont tendance à être semestriels par la suite. Lorsqu'il arrive qu'elles soient octroyées en un simple paiement les années subséquentes, elles le sont pendant un laps de temps de l'année soit de décembre à février, tandis qu'avant 1808 les « gros » règlements peuvent s'échelonner de septembre à juillet.<sup>369</sup>

La période allant de 1790 à 1820 reste celle pendant laquelle est observée une certaine rupture dans le développement du sous-système financier canadien. Les besoins de la communauté ne sont satisfaits que par l'assouplissement des politiques économiques de l'État.<sup>370</sup> Les voyageurs, bien qu'ils soient rémunérés en livre ancien cours, s'adaptent à une structure monétaire en mutation lorsque le temps est venu de percevoir des allocations du FDV. Le fonds institué dans ce contexte se conforme parfaitement à ce cadre financier qui est celui des marchands et négociants, du monde du commerce des fourrures et le sien.

### **Participation et défection**

L'initiation du FDV est une prérogative des négociants et marchands des Pays d'en haut pour « tous les Bourgeois Voyageurs qui voudront entrer dans cette société ».<sup>371</sup> Le premier rapport publié en 1792 porte le titre « Les fonds des Voyageurs, C. avec Messrs. Jacques McGill, J. Frobisher & Mce. Blondeau, Snyderics pour l'Année 1791 (sic) ».<sup>372</sup> Cette dénomination reste la même<sup>373</sup> jusqu'à la parution du « Compte des Fonds des Voyageurs en mains de *Gab<sup>l</sup>. Cotté, James*

---

<sup>369</sup> Il est impossible ici de faire un profil temporel précis de ces versements qui seraient effectués alors que l'argent comptant serait plus accessible une certaine période de l'année et pas d'autres. Comme le notent Paquet et Wallot, « Une mesure [...] de la rareté [...] des espèces est fournie par le taux de prime ou d'escompte attaché aux lettres de change à un moment donné [...] enregistr[ant] les pressions sur les disponibilités de numéraire ou de monnaie ». Une disposition relative soumise à « plusieurs facteurs structurels, saisonniers ou cycliques, combinés aux imperfections des marchés financiers du temps et aux importantes lacunes dans les données conservées sur les taux de change ». G. PAQUET et J.-P. WALLOT, *Un Québec moderne 1760-1840 Essai d'histoire économique et sociale...*, *op. cit.*, pp. 223-224.

<sup>370</sup> *Ibid.*, p. 223.

<sup>371</sup> GM, 13 janvier 1791;

<sup>372</sup> Voir rapport en annexe. GM, 13 décembre 1792; GM, 12 décembre 1793.

<sup>373</sup> Seuls les noms des membres du syndic changent dans les titres des rapports publiés entre 1792 et 1795.

*Hallowell, & André McGill*, appointé Syndics (sic) »<sup>374</sup> en 1795, puis « *Le FOND des Voyageurs en Compte Courant avec McTAVISH, FROBISHER & Co. Syndics* »<sup>375</sup> en 1797 et en 1798 dernière année avant la suspension des services du fonds. À partir de ce moment, il serait envisageable de penser que les comptes du FDV soient entre les mains d'une compagnie, en l'occurrence la *McTavish, Frobisher & Co.*, et non confiés à un syndic de trois personnes élues comme le stipule l'entente initiale du FDV. Le rapport publié après trois années de soi-disant inactivité du FDV, l'est sous le titre : « *Le Fonds des Voyageurs de la Compagnie du Nord-Ouest, en compte courant avec McTavish Frobisher & Co.* »<sup>376</sup> Le vocable utilisé indique clairement que l'institution de secours est sous la gouverne de la CNO dont l'actionnaire principal est l'entreprise avec laquelle le FDV détient son compte courant. L'année suivante, le vocable « de la Compagnie » est soustrait, mais le compte reste aux mains de la *McTavish, Frobisher & Co.* Le fait que le fonds n'ait plus trois participants d'un syndic élu doit susciter un certain questionnement parmi les bourgeois. La compagnie qui garde le compte n'est plus la seule nommée en titre à partir de l'année 1805, où apparaissent les dénominations de John Ogilvy et Thomas Thain, tous deux anciens agents de la XY<sup>377</sup> et agent de la CNO « reconstituée ». Le syndic est donc de nouveau représenté par trois membres. En 1807, c'est la *McTavish, McGillivrays & Co.* qui détient le compte courant toujours accompagnée des deux représentants de la « grande compagnie ».<sup>378</sup> En 1811, Alexander McKenzie (XY) remplace Ogilvy pour la gestion du fonds.<sup>379</sup> Le rapport de 1814 n'énonce pas

---

<sup>374</sup> GM, 14 décembre 1795.

<sup>375</sup> GM, 8 janvier 1798.

<sup>376</sup> GM, 31 janvier 1803.

<sup>377</sup> Il est à noter que la Nouvelle Compagnie du Nord-Ouest, appelé également XY est aussi la *Sir Alexander MacKenzie & Co.* L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, op. cit., pp. 77; Gordon Charles Davidson, *The North West Company*, Berkeley, University of California Press, 1918, p. 86.

<sup>378</sup> GM, 14 décembre 1807.

<sup>379</sup> GM, 9 décembre 1811.

Thomas Thain,<sup>380</sup> mais il est de retour l'année suivante.<sup>381</sup> La Kenneth McKenzie & Sir Alexander McKenzie & Co. (XY) rejoint le syndic uniquement pour l'année 1816.<sup>382</sup> La publication de 1818 voit poindre le nom de Pierre de Rocheblave (XY) et disparaître celui des McKenzie,<sup>383</sup> et ce jusqu'en 1822, année où seul le compte courant avec la McTavish, McGillivrays, & Co. est indiqué.<sup>384</sup> Il est évident, d'après les titres des rapports qui paraissent dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* que le fonds est « chapeauté » par la CNO. Le FDV s'avère donc un fonds « patronal », géré par la compagnie dont les difficultés peuvent l'affecter.

Ces difficultés apparaissent, pour le FDV, lors de la scission entre certains bourgeois de la CNO qui se séparent de ladite entreprise pour constituer la XY comme il est énoncé brièvement précédemment. À l'instar de Havard, il est juste de mentionner que la nouvelle compagnie est certainement celle avec laquelle la CNO observe « la rivalité la plus âpre et la plus longue. »<sup>385</sup> La XY installe des postes de négoce non loin de ceux de sa rivale. Ce faisant, Podruchny précise que cette concurrence, non seulement entre ces deux compagnies, mais aussi avec la CBH, crée plus d'emplois à pourvoir dans la traite pelletière dont les revenus augmentent. Allant de pair avec la compétition, le harcèlement et l'intimidation incitent aux hostilités ouvertes et des affrontements violents surviennent régulièrement.<sup>386</sup> Même si George Nelson, salarié de la XY qualifie ces

---

<sup>380</sup> GM, 15 décembre 1814.

<sup>381</sup> GM, 18 décembre 1815.

<sup>382</sup> En 1815 Kenneth McKenzie remplace Alexander McKenzie comme agent de la CNO en représentant la Sir Alexander McKenzie & Co. Il meurt noyé près de Sault-Sainte-Marie le 26 août 1816. C'est Pierre de Rocheblave qui lui succède comme agent et accessoirement auprès du FDV. Jean Morrison, « MacKenzie, Kenneth », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003; GM, 14 janvier 1818.

<sup>383</sup> GM, 17 février 1819.

<sup>384</sup> GM, 8 février 1823.

<sup>385</sup> G. HAVARD, *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840...*, op. cit., p. 346.

<sup>386</sup> Si la XY se mesure à la CNO, elle fait également front à la CBH. Alexander Henry et David Thompson, *The Manuscript Journals of Alexander Henry and of David Thompson 1799-1814*, Vol.1, New York, Francis P. Harper, 1897, p. 187; C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, op. cit., p. 24.

relations comme un « "état de guerre "courtois" presque perpétuel" »<sup>387</sup>, La Rochefoucauld, qui reprend les dires du conte Andriani dans le second volume concernant son voyage aux États-Unis d'Amérique, stipule que cette « petite guerre [...] coûta la vie à plusieurs hommes »<sup>388</sup> dont celle de James King, employé de la CNO, abattu par un certain Lamothe de la XY<sup>389</sup> et celle de John Steinbruck qui s'interpose dans une transaction avec des Amérindiens, entre autres.<sup>390</sup> La dépendance du FDV à la CNO, voire même une incontestable appartenance de par le compte courant légué aux gestionnaires, et un syndic composé d'agents, de ladite compagnie, laisse entrevoir de mauvais augure en ce qui concerne la pérennité du fonds.

Cette scission entre bourgeois engendre une division du FDV qui interromp ses « opérations » du 1<sup>er</sup> décembre 1798 au 30 novembre 1801. Il n'existe donc aucun rapport pour ces années au cours desquelles le fonds est normalement inactif. Même si le FDV n'est plus censé fonctionner durant ces années de suspension, il appert, au fait de ce rapport, que des montants sont encore prélevés sur les gages et confirmés dans les accords d'embauche. Entre janvier 1799 et décembre 1801, 1335 contrats passés chez les notaires, pour diverses compagnies de traite, mentionnent la cotisation au FDV<sup>391</sup>. La *McTavish, Frobisher & Co.*, actionnaire principal de la CNO, pratique en outre la ponction d'un pour cent ainsi que la *Nouvelle Société du Nord* et la

---

<sup>387</sup> Traduction libre de « It was a state of almost perpetual *Polite* war ». George Nelson, « Sorel Journal 1836 », dans George Nelson, *My First Years in the Fur Trade: The journal of 1802-1804*, St-Paul, Minnesota Historical Society Press, 2002, p. 5.

<sup>388</sup> F. LA ROCHEFOUCAULD LIANCOURT, *Voyage dans les États-Unis d'Amérique, fait en 1795, 1796 et 1797...*, *op. cit.*, p. 218.

<sup>389</sup> Harry Duckworth, « Introduction » dans Jean Steinbruck, *The Yellowknife Journal*, trad. par Marie-Thérèse HAUGHIAN, Winnipeg, Nuage Editions, 1999, p. 18.

<sup>390</sup> Voir chapitre deux.

<sup>391</sup> Pour cette période la Base de données des Voyageurs répertorie 1923 contrats signés chez des notaires. 1335 mentionnant le Fonds des Voyageurs sont retenus. Sur ce compte, seules les ententes qui stipulent le nom de la compagnie, ou du marchand, qui embauche plus de trois personnes dans le domaine de la traite des fourrures sont analysées, soit: la *McTavish, Frobisher & Co.* avec 1004 contrats, la *James & Andrew McGill & Co.* avec 127 contrats, *Alexander McKenzie* avec 50 contrats, la *Nouvelle Société du Nord* avec 27 contrats, la *Forsyth, Richardson & Co.* avec 27 contrats, *La Parker, Gerrard & Ogilvie* avec 13 contrats, la *Patrick Robertson & Co.* avec 12 contrats, la *Nouvelle Compagnie du Nord-Ouest* avec 8 contrats et la *Parker, Gerrard & Co.* avec 5 contrats. SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

*Parker, Gerrard & Co.* Par contre, lorsque la *Parker, Gerrard* est partenaire dans la *Parker, Gerrard & Ogilvy* le fonds est oublié, ce que fait parallèlement la *Patrick Robertson & Co.* La *Forsyth, Richardson & Co.*, initiatrice de la formation de la XY comme Alexander McKenzie en accord avec la séparation<sup>392</sup>, se dissocient également du FDV en même temps qu'ils démissionnent de la CNO. La *James & Andrew McGill & Co.* se désolidarise en négligeant la clause concernant le FDV durant ce laps de temps.<sup>393</sup> La CNO se retrouve scindée avec la convention de la CNO du 5 juillet 1802.<sup>394</sup> En date du 30 novembre 1798, ultime jour comptable avant interruption, le fonds dispose de 819£ 2s 11½d.<sup>395</sup> Les documents, qui établissent la fusion des comptes courants de l'ancienne *McTavish, Frobisher & Co.* avec la *Nouvelle firme de la McTavish, Frobisher & Co.*, mentionnent que cette dernière est en charge, à la date de du 30 novembre 1799, d'une somme de 804£ 16s 6½d appartenant au FDV.<sup>396</sup> Il est impossible de déterminer ce que devient la différence de 14£ 6s 5d. Le premier rapport publié donne suite aux accords de la CNO de 1802, permettant au fonds de reprendre ses activités avec en compte courant la totalité de 448£ 10s 8½d. Il serait juste de dire que les divergences de la CNO amputent le FDV, en compte courant avec la *McTavish, Frobisher & Co.*, de 355£ 14s 10d. Néanmoins, s'ajoutent quelques entrées d'argents s'élevant à 50£ 15s 5½d attribué :

---

<sup>392</sup> Alexander McKenzie ne s'entend plus au moins depuis 1795 avec Simon McTavish. Adulé par les hommes du Nord, mais sous contrat jusqu'en 1799 avec la CNO, il ne peut rejoindre la nouvelle compagnie, mais reste solidaire. Il part pour l'Angleterre où il écrit son récit de voyage et prend la tête de la XY à son retour (aussi connue sous la *Sir Alexander MacKenzie & Co.*). Voir: H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, *op. cit.*; L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, *op. cit.*; W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*

<sup>393</sup> SHSB, Base de données des engagements des voyageurs, <[http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs\\_database](http://shsb.mb.ca/en/Voyageurs_database)>.

<sup>394</sup> W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*, pp. 104-125; L.R. MASSON, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien...*, *op. cit.*, pp. 459-481.

<sup>395</sup> GM, 11 février 1799, p. 4.

<sup>396</sup> W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, *op. cit.*, p. 104.

« [p]ar le montant de contributions diverses des engagés de la Compagnie pendant les années 1798, 1799 & 1800, suspendues antérieurement à division du Fonds, & présentement portées au crédit de ce compte avec intérêt, (sic) »<sup>397</sup>

La disparition de Simon McTavish, remplacé par son neveu William McGillivray, permet la fusion, facilitée par une même tradition de commerce, de la XY avec la CNO mettant ainsi un terme à la féroce compétition que se mènent les deux firmes depuis quelques années.<sup>398</sup> Le rapport du FDV publié le 16 décembre 1805 stipule que le 30 novembre 1804, la *Sir Alexander McKenzie & Co.* (XY) paye « aux dits Agents, pour que leurs Engagés puissent aussi y participer » la somme de 200£.<sup>399</sup>

Qu'ils soient causés par des facteurs extrinsèques ou des conflits d'ordre endogène, la suprématie de la CNO sur le compte courant du FDV fragilise automatiquement le fonds alors que celle-ci est confrontée à ses propres problèmes. Il est possible de constater que des protagonistes de la traite favorables au FDV, comme peut l'être James McGill entre autres, dénués de scrupules, abandonnent le fond en ne prélevant pas les cotisations de 1% sur les gages des voyageurs, quand celui-ci est menacé par des « luttes intestines ». Les activités de la CNO se reflètent sur le fonds, l'entraînant subséquemment dans sa disparition lors de la fusion avec la HBC en 1821.

---

<sup>397</sup> GM, 31 janvier 1803, p. 4.

<sup>398</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 24; R. ENGLEBERT, « Diverging Identities and Converging Interests: Corporate Competition, Desertion, and Voyageur Agency, 1815 - 1818 »..., *op. cit.*, p. 19; R. SILBERNAGEL, *The cadottes A Fur Trade Family on Lake Superior...*, *op. cit.*, p. 114.

<sup>399</sup> GM, 16 décembre 1805, p. 2.

## 2. Les oubliés de la fusion

### Coup dur pour le FDV

Le FDV est soumis aux aléas commerciaux de la CNO. Même s'il survit à la division de la ladite compagnie entre 1798 et 1804, il continue d'évoluer dans un contexte économique en pleine mutation. Il est fragilisé par la concurrence fébrile que se mènent la CBH et la CNO « reconstituée ». Les voyageurs de la CNO ont pour mission d'espionner et d'essayer d'enrayer la traite des autochtones avec la CBH.<sup>400</sup> Lord Selkirk affirme que les employés de la CNO qui, habitués de s'opposer à des rivaux, transfèrent leur agressivité et leur violence sur les traiteurs de la CBH afin que celle-ci cède « à sa rivale de Commerce [CNO], les droits que lui donnoit sa Chartre (sic) ». <sup>401</sup> Selkirk, qui ne porte pas en estime la CNO, ne manque pas une occasion pour la critiquer.<sup>402</sup> Propriétaire de la CBH, il s'empare, avec l'aide des soldats du régiment de De Meurons, le Fort William appartenant à la CNO, suite aux événements de Seven Oaks<sup>403</sup> du 19 juin 1816<sup>404</sup>, où meurt plus de vingt personnes, dont le gouverneur Robert Semple<sup>405</sup>, dans la colonie de la Rivière-Rouge.<sup>406</sup> Cette escalade de violence, et les dommages matériels dus aux affrontements

---

<sup>400</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 215.

<sup>401</sup> Compte de Selkirk, *Esquisse du commerce de pelleteries des anglois, dans l'Amérique septentrionale, avec des observations relatives à la Compagnie du Nord-Ouest de Montréal*, Montréal, James Brown, 1819, p. 61.

<sup>402</sup> C. PODRUCHNY, *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord...*, *op. cit.*, p. 44.

<sup>403</sup> Cette escarmouche est aussi dénommée : la bataille de la Grenouillère.

<sup>404</sup> Harold Innis responsabilise la colonie de Selkirk pour les affrontements sanglants de Seven Oaks entre des engagés de la CNO, et ceux de la CBH, résultat d'une ingérence du propriétaire de cette dernière dans les territoires d'Athabasca, alors sous la dominance de la CNO. Aussi bien pour Lawrence J. Burpee que pour Innis, les événements de Seven Oaks représentent le point culminant qui amène à la fusion de 1821. L. J. BURPEE, « A chapter in the literature... », *op. cit.*, p. 52; H.A. INNIS, *The fur trade in Canada...*, *op. cit.*, p. 283.

<sup>405</sup> Selkirk fait nommer Robert Semple gouverneur des territoires de la Compagnie de la Baie d'Hudson le 12 avril 1815. Bien qu'il soit mis au courant de la venue des assaillants à Seven Oaks, il ne prend aucune mesure de défense. Il meurt lors des affrontements entre ses hommes et les attaquants. Hartwell Bowsfield, « Semple, Robert », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

<sup>406</sup> Gwynneth C D Jones, *The Historical Roots of Métis Communities North of Lake Superior*, Vancouver, 2013, p. 39; G. C. DAVIDSON, *The North West Company...*, *op. cit.*, pp. 145-148.

reviennent chers aux deux entreprises qui voient leurs frais d'exploitation augmenter. Une unification de sociétés paraît inéluctable pour mettre fin à cette crise.

À Rainy Lake où sont employés d'anciens engagés de la CNO par la CBH, ayant repris le poste de traite, et ce dès les débuts de 1820, le mécontentement gronde.<sup>407</sup> La fusion des deux compagnies n'est pas pour plaire à tout le monde, mais le processus de conciliation est entamé à Londres au courant de la même année. Monsieur James Monroe, considéré comme « une source authentique »,<sup>408</sup> reçoit un courrier de Liverpool (Angleterre) lequel l'avertit que « les arrangements sont presque complétés pour la réunion des Compagnies de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest, sous le nom général de Compagnie de la Baie d'Hudson (sic) ». <sup>409</sup> Cette information est publiée pour l'unique raison qu'elle « intéresse les grands capitalistes du Canada »<sup>410</sup>, même si l'auteur de la lettre perçoit dans ces transactions mercantiles d'envergure majeure un noble dessein et que cet « événement ne peut manquer de faire le plus grand plaisir à tous ceux qui s'intéressent à la prospérité du Canada (sic) ». <sup>411</sup> Quant à Alexander McKenzie, un encart dans la presse salue son retour, en août 1821,

« du Grand-Portage, où il était allé pour annoncer la réunion des Compagnies du Nord-Ouest et de la Baie d'Hudson: la nouvelle a été reçue avec beaucoup de joie, et ne peut manquer d'opérer un grand changement pour le mieux dans le commerce des pelleteries ». <sup>412</sup>

Wallace reprend quelques échanges épistolaires de Colin Robertson<sup>413</sup> concernant ces négociations. Ce dernier apprécie Simon McGillivray, un des émissaires pour la CNO, qui a « une

---

<sup>407</sup> R. SILBERNAGEL, *The cadottes A Fur Trade Family on Lake Superior...*, op. cit., p. 115.

<sup>408</sup> GM, 2 mai 1821, p.4.

<sup>409</sup> *Ibid.*

<sup>410</sup> *Ibid.*

<sup>411</sup> *Ibid.*

<sup>412</sup> GM, 8 août 1821, p. 3.

<sup>413</sup> Né à Perth en Écosse, Colin Robertson travaille pour la HBC avant de rejoindre la CNO en 1803. La fusion de la XY avec cette dernière ralentit son avancement. Il quitte son emploi pour aller à Londres où il espère réintégrer la CBH de Lord Selkirk. Il lui est offert une position qu'il refuse, inconciliable avec ses prétentions. Ce n'est qu'en 1814 que la CBH le rencontre afin d'orchestrer les expéditions pour la colonie de la Rivière-Rouge. Lord Selkirk

sorte de fierté et de franchise des Highlands [qu'il] ne peut pas détester ». <sup>414</sup> Même dans ces ultimes retranchements, la CNO, du fait de l'unité ethnoculturelle de son élite et de ses bourgeois, affiche une fois de plus ses origines écossaises et la sensibilité de ses représentants. Robertson saisit l'importance des réactions quant à la nouvelle à venir, à savoir que « tout le commerce est compris dans une seule entreprise qui sera exploitée à partir du 1er juin prochain [1821] sous le nom et la charte de la CBH. Quel coup dur pour les agents montréalais! ». <sup>415</sup> Si la fusion porte un dur coup à l'élite montréalaise du commerce des fourrures, elle donne le « coup de grâce » au FDV, une institution de secours pour les voyageurs, patronnée par la CNO, une firme, certes d'une sous-culture écossaise, mais également montréalaise et reconnue comme telle, et qui rend son dernier souffle.

Après le regroupement, la « nouvelle Compagnie de la Baie d'Hudson » et/ou « l'ancienne Compagnie du Nord-Ouest » semble ne pas se donner la peine de faire paraître les résultats du FDV. Un encart publié dans le journal satirique *The Scribbler* le 11 juillet 1822 rappelle à l'ordre les gestionnaires du compte courant du FDV.

« Notice is hereby given, that no notice will be given relative to the fund for superannuated and disabled Voyageurs the disposal of the same having been regulated by one of the secret articles of the convention between the Honourable the Ratching Companies, and with which the public and the poor

---

décédé, Robertson n'est plus à l'abri de ses créanciers, il s'enfuit en France en 1820. Ayant perdu l'appui de Londres, il est exclu des négociations entre la CNO et la CBH. Son expérience du terrain exhorte la « firme » londonienne réorganisée à le nommer au poste de Norway House (Manitoba) en 1821. George Woodcock, « Robertson, Colin », dans Dictionnaire biographique du Canada, vol. 7, Université Laval/University of Toronto, 2003.

<sup>414</sup> Traduction libre de « [...] there is a sort of highland pride and frankness about the little fellow that I don't dislike ». Colin Robertson, Lettre écrite à Boulogne (France) en janvier 1821, dans W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, op. cit., p. 320.

<sup>415</sup> Traduction libre de : « The whole trade is comprised under one concern to be carried on from the first of June next under the name and charter of the *H. B. Co.* – What a dreadful blow this must be to the Montreal agents ». Robertson, lui-même écossais, saisit l'importance que représente la Compagnie du Nord-Ouest, toutes les affaires qu'elle subit au cours de son existence et la persévérance des marchands écossais pour la faire évoluer, dont il ne subsiste aucune « trace tangible » après la fusion de 1821. Colin Robertson, Lettre écrite à Paris (France) en février 1821, dans W.S. WALLACE, *Documents relating to the North West Company...*, op. cit., p. 321.

engagés from whose hard earnings the fund has been accumulated, have therefore nothing to do. McRavish McKillaway & Co. (sic) »<sup>416</sup>

Ce *desiratum*, s'il est anonyme, n'en est pas moins vindicatif envers les deux grandes compagnies de commerce des fourrures et leurs agents qui représentent la *McTavish, McGillivrays & Co.*, actionnaire principal de la feue CNO. La nature du texte pourrait insinuer que l'instigateur est un membre de l'« élite » montréalaise qui réagit à la convention signée entre la CNO et la CBH. Si certains s'inquiètent de ce que peut advenir le fonds, d'autres n'hésitent pas à s'en railler comme dans la parodie, publiée dans *The Scribbler*, de l'oeuvre *Alonzo the Brave and the Fair Imogine* de l'écrivain anglais Matthew Gregory Lewis, dans laquelle le chevalier est représenté par un protagoniste de la traite pelletière et la « jeune femme par une belle Algonquine ».<sup>417</sup> Le poème se moque d'un voyageur qui, s'absentant une demi-journée, retrouve son aimée dans les bras d'un autre engagé, une bouteille de rhum à ses côtés. Il abreuve la dame amérindienne et disparaît avec elle dans son canot. Et l'auteur d'imaginer que « du Fonds des voyageurs, elle a souvent été ivre, mange du porc, et porte des costumes couteux »<sup>418</sup> reléguant alors le FDV à une institution employée de manière « amoral ». Il n'en demeure pas moins qu'il faut attendre le 1<sup>er</sup> février 1823 pour que paraisse, dans le *Spectateur Canadien*, le rapport de l'année débutant le 1<sup>er</sup> décembre 1820 et terminant le 30 novembre 1821.<sup>419</sup>

---

<sup>416</sup> « Avis est donné par les présentes qu'aucun avis ne sera donné au sujet du fonds pour les voyageurs retraités et invalides, la disposition de ce fonds ayant été réglemantée par l'un des articles secrets de la convention entre l'Honorable Compagnie des Dents longues, avec laquelle le public et les pauvres engagés, dont les gains ont été accumulés, ne peuvent rien faire. McVioleur, McTueur-en-toute-impunité & Co. » Cette traduction libre est présentée afin de mesurer la « violence » verbale des propos tenus et ne prétend pas se substituer à la version originale dont les subtilités de la langue lui sont propres. *The Scribbler* (TS), 11 juillet 1822, p. 31.

<sup>417</sup> Traduction libre de : « And the wench was a fair Algonquin ». TS, 9 janvier 1823, pp. 20-22.

<sup>418</sup> Traduction libre de : « From the voyageur's fund she's been drunk many time, eats pork, and wears costly costume ». TS, 9 janvier 1823, p. 22.

<sup>419</sup> SC, 1<sup>er</sup> février 1823, p. 3.

« *A disabled voyageur* » ( Un voyageur infirme<sup>420</sup> ), c'est ainsi que signe le responsable d'un encart publié dans *The Scribbler* le 20 février 1823, qui remercie un certain « M. Gossip »<sup>421</sup> d'avoir promulgué ledit compte rendu dans le *Spectateur Canadien* et qui l'exhorte à réitérer les faits en imprimant les rapports «censurés» depuis 1820.<sup>422</sup> Dans ses propos, il s'inquiète également de ce que pourrait advenir la somme importante dont dispose encore le FDV. Dans la foulée, et sans doute fort de l'appréciation, monsieur Gossip récidive la semaine suivante en faisant paraître, dans le même hebdomadaire, le rapport pour l'année subséquente.<sup>423</sup> Il appert que le FDV fonctionne de décembre 1820 à novembre 1822 et que les ayants droit perçoivent bien leurs indemnités et que les voyageurs payent toujours leur contribution d'un pour cent prélevée sur leurs gages, mais il n'est aucunement fait mention d'un quelconque avenir du FDV, qui à en croire la réaction du « voyageur infirme », est bel et bien « mort » avec la CNO.<sup>424</sup>

Le FDV est assurément relégué au dernier rang des préoccupations des gestionnaires de la CNO lorsqu'ils négocient avec leurs homologues de la CBH à Londres. Géré par un syndic « patronal » et le fait de laisser son compte courant dans les mains même de la grande compagnie sont certainement les facteurs qui constituent la fragilité majeure du fonds. Une fois la CNO démantelée, le FDV n'est plus qu'un montant d'argent à « solder », ce qui cause problème aux anciens agents que sont Thomas Thain et Simon McGillivray qui sollicitent l'assistance du juge de la Cour du banc du roi.

---

<sup>420</sup> Traduction libre.

<sup>421</sup> Il s'agit d'un pseudonyme « commère » comme celui de Dirty Gossip « ragots salaces » éditeur de *The Scribbler*. TS, 26 juillet 1827, p. 382.

<sup>422</sup> L'auteur de l'encart connaît l'importance de la somme restant dans le compte du FDV. Il sait que le FDV est condamné et qu'il ne pourra pourvoir aux besoins des voyageurs et leur famille. Il demande même des suggestions quant à ce qu'il conviendrait de faire avec le solde en question. TS, 20 février 1823, p. 115.

<sup>423</sup> Il s'agit ici du dernier rapport du FDV allant du 1<sup>er</sup> décembre 1821 au 30 novembre 1822. SC, 8 février 1823, p. 3.

<sup>424</sup> TS, 20 février 1823, p. 115.

## Liquidation légale du fonds

McGillivray et Thain signent une requête destinée « aux honorables juges de la Cour du Banc du Roi de Sa Majesté pour le district de Montréal »<sup>425</sup> le 30 décembre 1822. Le fait qu'« il n'y a plus de personnes légitimées à agir à titre de fiduciaires pour la distribution de l'argent qui reste »<sup>426</sup> pousse les deux protagonistes de la feu CNO et nouveaux agents pour la CBH<sup>427</sup> à demander le concours de la justice. Sept pages<sup>428</sup> sont nécessaires aux deux anciens représentants de la CNO pour expliciter leur réclamation. Le FDV apparaît comme une institution de secours assez méconnue des autorités. Les auteurs du document ne consacrent pas moins de six paragraphes, plus ou moins longs, à l'histoire du fonds et ses objectifs. Il est possible, avec la première déclaration faite sur le FDV dans la *Gazete de Montreal / The Montreal Gazette* du 13 janvier 1791, de cerner les bouts et les aboutissants de la création d'une telle institution. La requête de 1822 révèle la nature inédite et jamais vue jusqu'alors au Canada d'une société de secours créée par des employeurs au bénéfice de leurs engagés et qui souhaite redistribuer ses derniers acquis. Le résumé de cette « *petition* », quoique très partiel<sup>429</sup>, permet de remettre en situation les moments importants de la « vie » du FDV.

---

<sup>425</sup> Traduction libre de « To the Honorable the Justices of His Majesty's Court of King's Bench for the District of Montreal ». « *Ex parte* on the petition of Simon McGillivray and Thomas Thain », King's Bench Montreal, n° 2012, february term 1823.

<sup>426</sup> Traduction libre de « there are no persons now authorized to act as trustees for the distribution of the money still remaining ». *Ibid.*

<sup>427</sup> De nombreuses annonces sur le sujet de la cessation de la CNO paraissent dans la presse, aussi bien en anglais qu'en français, et confirme que « les fonctions des Agens de la dite Compagnie du Nord-Ouest ainsi que des Agens de SIR ALEXANDER M<sup>c</sup>KENZIE et Compagnie, ont cessé et sont terminées (sic) ». Autre annonce qui perdure dans les journaux jusqu'en 1823, est l'avis légal concernant la dissolution de la McTavish, McGillivrays & Co. daté du 30 novembre 1822 qui stipule également l'ascension de William et Simon McGillivray ainsi que de Thomas Thain comme « Agents in Canada for the Gouvernor and Company of Adventurers of England, trading into Hudson's Bay ». SC, 8 décembre 1821, p. 3; GM, 18 avril 1823, p. 1.

<sup>428</sup> Il s'agit des 7 pages manuscrites composant la requête.

<sup>429</sup> Il ne s'agit pas ici de faire une analyse exhaustive du document en question. Cette étude pourra être entreprise ultérieurement.

Dès le premier paragraphe, l'espace géographique du commerce des fourrures est évoqué sans oublier les conséquences, sur celui-ci, des effets des guerres américaines et des restrictions que celles-ci font subir à la traite pelletière et les changements qu'elles apportent à l'établissement des postes de traite. « Le tracé de la rivière des Outaouais et du lac Huron étant ainsi utilisé en commun par les voyageurs canadiens »<sup>430</sup> pour se rendre à Michilimackinack et à Grand-Portage, et sachant que les dangers rencontrés par les engagés « sont semblables pour toutes les parties »<sup>431</sup> les principaux marchands montréalais du négoce décident de la création du FDV financé directement par le un pour cent de prélèvement sur salaire.

Le troisième paragraphe traite de la fonctionnalité du FDV déjà énuméré précédemment avec quelques précisions concernant le syndic, qui ne nécessite plus que deux personnes à la place de trois, et qu'elles doivent avoir une certaine expertise du métier de voyageur et

« une grande connaissance personnelle approfondie des caractères et des circonstances de ceux qui sont susceptibles de demander un secours [...] et lorsque les cas [sont] douteux ou inconnus, les demandeurs [sont] tenus de produire des certificats des curés de leurs paroisses respectives de leur identité, de leur bonne moralité et de la véracité de leurs allégations ».<sup>432</sup>

La quatrième et cinquième partie du texte confirme la rupture de la CNO et la création d'une nouvelle compagnie de traite (NCNO-XY). Une discussion sur les opinions de certains individus parmi les opposants à la CNO, dont la compétence de l'administration du FDV n'est plus à prouver, pousse la société, par craintes pour ses propres intérêts, à scinder ladite société de secours et répartir

---

<sup>430</sup> Traduction libre de « The route of the Ottawa River and Lake Huron being thus used in common by the Canadian Voyageurs ». « *Ex parte* on the petition of Simon McGillivray and Thomas Thain », King's Bench Montreal, n° 2012, february term 1823.

<sup>431</sup> Traduction libre de « being alike incident to all parties ». *Ibid.*

<sup>432</sup> Traduction libre de « much personal knowledge of the characters and circumstances of there likely to apply for relief [...] and when cases were in any degree doubtful or unknown, applicants were required to produce certificates from the Curés of their respective Parishes of their identity, their good character and the truth of their allegations (sic) ». *Ibid.*

les fonds entre les firmes concernées. La coalition de 1805 règle la situation du FDV, qui se retrouve somme toute dans la même situation organisationnelle que lors de sa création.<sup>433</sup>

Le paragraphe suivant situe la disparition du fonds, par suite des accords entre la CNO et la CBH qui conforte cette dernière à la tête du commerce des fourrures, comme une conséquence logique du fonctionnement de la CBH qui en réaction à

« leur abandon de la route de la rivière des Outaouais [...] et la réduction du nombre de voyageurs canadiens employés ici, [région de Montréal] les moyens dont elle disposait pour contribuer au fonds des voyageurs ne sont plus disponibles »<sup>434</sup>

Il est précisé que la CNO ait elle-même disparu et qu'il n'existe plus de personnes autorisées à distribuer l'argent subsistant du FDV entre les mains de ceux qui rédigent cette demande et qui aimeraient que la Cour du banc du roi nomme un ou des individus pour administrer les fonds restants.<sup>435</sup>

La Cour du banc du roi statue sur la requête le 17 février 1823. Le juge certifie que les deux agents ont en leur possession la somme de 906£ 2s 2d, totalisant le compte restant d'« un certain Fonds, établi et maintenu par ladite Compagnie [CNO] ». <sup>436</sup> Étonnement, le juge, dans son document, ne mentionne pas le nom du Fonds des voyageurs, mais le définit comme un fonds lié à la CNO.<sup>437</sup> Néanmoins, les bénéficiaires sont bien nommés et désignés incontestablement comme les ayants droit du solde du FDV. Il est admis également que la CNO n'existe plus comme une entité commerciale et que les moyens mis en œuvre pour opérer le fonds sont caducs. Par ce fait,

---

<sup>433</sup> *Ibid.*

<sup>434</sup> Traduction libre de « Their deserting from the route of the Ottawa River [...] and reducing the number of Canadian Voyageurs employed herein, the means which her do for contributed to support the Voyageurs fund are no longer available (sic) ». *Ibid.*

<sup>435</sup> *Ibid.*

<sup>436</sup> Traduction libre de « of a certain Fund, established and maintained by the said Company ». *Ibid.*

<sup>437</sup> Aucune « charte » légale, règlement imprimé ou document qui définissent le statut et reconnaissent le FDV comme une société de secours « institutionnalisée officiellement » ne sont jusqu'à présent connus.

le juge reconnaît l'impasse dans laquelle se trouvent les deux agents d'une nouvelle compagnie qui détiennent le surplus pécuniaire d'un fonds géré par une firme qui n'est plus. Il consent aussi à ce qu'une personne autre que celles qui font la requête soit nommée pour finaliser les indemnisations du FDV.<sup>438</sup>

Pierre [de Rastel] de Rocheblave<sup>439</sup> est désigné pour administrer la liquidation du fonds ou du moins ce qu'il en reste, soit un montant d'argent à répartir selon les critères traditionnels du FDV « à condition que ce paiement n'excède pas quarante shillings [2£] par an et par personne ».<sup>440</sup> Ancien syndic, Rocheblave est un habitué du fonctionnement du fonds. Déjà homme de loi<sup>441</sup>, il respecte à la lettre les directives, de la Cour du banc du roi, signifiées dans le « projet de jugement ».<sup>442</sup> Ce dernier se trouve dans l'obligation de ventiler la totalité des fonds et d'en faire part à la cour en lui rendant un rapport final des indemnisations versées. Mais au préalable, il doit

« publier un avis public dans la Gazette de Montréal et le Spectateur Canadien de sa nomination en vertu du décret et de l'ordonnance de notre Cour pour administrer la rémunération et distribuer ledit fonds Voyageurs ».<sup>443</sup>

---

<sup>438</sup> « Ex parte on the petition of Simon McGillivray and Thomas Thain », King's Bench Montreal, no 2012, february term 1823.

<sup>439</sup> Fils de Philippe-François de Rastel de Rocheblave, officier et de Marie-Michel Dufresne, Pierre de Rastel de Rocheblave est né à Kaskaskia le 9 mars 1773. Investi dans le commerce des fourrures, il travaille au degré de commis pour la CNO, la XY et la CBH. En 1804, la CNO compte seulement deux bourgeois canadiens, dont Rocheblave. Pendant la guerre de 1812, il est responsable comme capitaine du *Corps of Canadian Voyageur*, composé de « soldats » recrutés parmi les engagés de la CNO. Après la fusion, il fait l'inventaire des biens de la CNO au Fort William. Il revient à Montréal où il continue de travailler pour la CBH. Il a également la charge de marguillier à Montréal en 1817. Pierre Dufour et Marc Ouellet, « Rastel de Rocheblave, Pierre de », dans Dictionnaire biographique du Canada, vol. 7, Université Laval/University of Toronto, 2003.

<sup>440</sup> Traduction libre de « provided such payment do not exceed forty shillings annually, to each of the Persons (sic) ». « Ex parte on the petition of Simon McGillivray and Thomas Thain », King's Bench Montreal, no 2012, february term 1823.

<sup>441</sup> Pierre de Rastel de Rocheblave est juge de paix du district de Montréal en 1821, ainsi que juré de la Cour d'audition et de jugement des causes criminelles en 1823. Il est également membre du syndic du FDV du 1er décembre 1816 jusqu'au 30 novembre 1821 où il apparaît encore en nom comme agents de la CNO. Pierre Dufour et Marc Ouellet, « Rastel de Rocheblave, Pierre de », dans Dictionnaire biographique du Canada, vol. 7, Université Laval/University of Toronto, 2003; GM, 17 février 1819, p.4; GM, 10 janvier 1821, p. 4; GM, 2 février 1823 p. 4.

<sup>442</sup> Traduction libre de « draft of judgement (sic) ». « Ex parte on the petition of Simon McGillivray and Thomas Thain », King's Bench Montreal, no 2012, february term 1823.

<sup>443</sup> Traduction libre de « give public Notice in the Montreal Gazette and Spectateur Canadien of his appointment under the decree and order of this Court to administer pay and distribute the said Voyageurs fund ». *Ibid.*

Cet avis est promulgué, au moins jusqu'au 26 avril 1823, date à laquelle il apparaît encore dans le *Spectateur Canadien* sous le titre « CI-DEVANT FOND DES VOYAGEURS. (sic) ». <sup>444</sup>

Outre le contenu du décret concernant les modalités de paiement et autres, Rocheblave se met à la disposition de tous les ayants droit du FDV, dans sa demeure à Montréal et ce « tous les jours dans le mois d'Avril [1823], les Dimanches et Fêtes exceptés (sic) ». <sup>445</sup>

En mai de la même année, le « voyageur infirme », qui s'adresse toujours à « M. Gossip » se félicite de la nomination de Pierre de Rocheblave comme administrateur pour liquider le FDV dans le journal *The Scribbler*.

« Bien qu'il ait fait partie de la bande des associés [de la CNO], il ne ressemblait en rien à ses partenaires, tant par ses manières que par son éducation et son comportement ; mais il était le seul Canadien parmi eux, ce qui explique cela. » <sup>446</sup>

L'auteur ne manque pas d'éloge à l'encontre de Rocheblave. Le fait que ce dernier soit canadien ne fait qu'augmenter son prestige, ce qui laisserait à supposer que celui qui réalise cet écrit soit lui-même un Canadien. Néanmoins, il s'interroge sur le montant qui va rester après que la répartition puisqu'il

« croit qu'ils [les bénéficiaires] ne s'élèvent pas à plus de 150, qui, recevant à raison de 2 £ par an, et dont le nombre diminue chaque année, laisseront évidemment, en fin de compte, une somme considérable non utilisée ». <sup>447</sup>

Rocheblave honore son mandat en fournissant un rapport de paiements comme il est convenu dans le décret de la Cour du banc du roi pour l'année subséquente à la fusion des deux grandes

---

<sup>444</sup> SC, 26 avril 1823, p. 4.

<sup>445</sup> GM, 18 avril 1823, p. 4.

<sup>446</sup> Traduction libre de « though he was one of the *bande des associés*, he was every way unlike his partners, being a gentleman both in manners, education, and behaviour; but he was the only Canadian amongst them, and that accounts for it ». TS, 22 mai 1823, p. 331.

<sup>447</sup> Traduction libre de « I believe do not amount to more than 150, who, receiving at the rate of £2 per annum, and annually decreasing in number, will of course, after all, leave a considerable sum undisposed of ». TS, 22 mai 1823, p. 332.

compagnies, soit du 1<sup>er</sup> décembre 1821 au 30 novembre 1822. Pour les années suivantes, il n'a pas été trouvé, jusqu'à maintenant, de documents concernant les comptes courants du FDV. Par ailleurs il est possible d'attester que le fonds verse encore des indemnités en 1825. En décembre de la même année, Rocheblave fait part aux curés

« qui ont coutume de donner des Certificats de pauvreté et honnêteté aux Voyageurs [...] de leurs paroisses, qu'il se tiendra chez lui tout le mois de Janvier prochain pour y faire la distribution d'argent au compte du fond des Voyageurs pour l'année 1826 (sic) »<sup>448</sup>

Cet avis qui paraît en page 4 du *Spectateur Canadien*, daté du 25 décembre 1825, est quelque peu supplanté par un autre « Avis a Messieurs les Curés (sic) », toujours écrit de la main de Rocheblave, en page 3 et qui, daté du 28 du même mois, stipule qu'

« en conséquence de circonstances récentes qui ont rapport au FOND des VOYAGEURS, le Soussigné se trouve dans l'impossibilité de faire la distribution des ARGENTS de ce FOND tel qu'annoncé [...] et ce jusqu'à nouvel avis (sic) »<sup>449</sup>

Le journal n'informe pas le lecteur sur ce qui arrive au fonds pas plus que l'auteur de l'avertissement. Mais, si les bénéficiaires peuvent être au nombre de 150 par année et que le montant maximum alloué par individu est d'un montant de 2£, les 906£ 2s 2d amputés d'une somme qui totalise 300£ annuellement pourrait faire en sorte que le compte du FDV soit à court d'argent.<sup>450</sup>

Il est envisageable de déterminer le terme des activités du FDV en 1821 lors de la fusion de la CNO. Il est juste de préciser que la fin légale du fonds se situerait en décembre 1826, au moment

---

<sup>448</sup> SC, 31 décembre 1825, p. 4.

<sup>449</sup> *Ibid.*, p. 3; SC, 7 janvier 1826, p. 4.

<sup>450</sup> Il ne s'agit ici que d'une hypothèse logique qui pourrait être réfutée par la découverte de tout document pertinent à cette situation. Le peu de sources primaires concernant Pierre de Rocheblave, dont la maison brûle avec les archives familiales ainsi que ses correspondances en 1860, ne nous permet pas de retracer l'historique de certains de ses faits. Pierre Dufour et Marc Ouellet, « Rastel de Rocheblave, Pierre de », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 7, Université Laval/University of Toronto, 2003.

où le « commissaire » aux comptes du FDV en la personne de Pierre de Rocheblave, désigné par la Cour du banc du roi, informe les ayants droit du fonds qu'il est dans l'impossibilité de leur verser leurs indemnités.

Le manque perpétuel de monnaie sonnante dans le Bas-Canada est une difficulté à laquelle sont soumis les plus riches, comme les plus pauvres, amenant les individus qui y résident à user de crédit ou de troc. Si les marchands peuvent obtenir de la créance auprès de financiers londoniens avec la promesse d'un retour en fourrure, il est moins aisé pour la classe des voyageurs d'emprunter à moins que ce ne soit sur leurs gages à venir remboursables au moment où leur contrat se termine. Même si les ayants droit au fonds préfèrent l'argent comptant, ils peuvent opter pour d'autres choix par pragmatisme. Cette liberté n'est plus accessible lorsque les compagnies pelletières se mènent des luttes intestines. Le FDV, géré par une CNO dont la position est conflictuelle, s'en trouve partagé, ce qui entraîne une « division » des engagés dans les espaces de la traite, mais aussi dans le secours de leur infortune mutuelle. Si les années de rivalité entre la XY et la CNO engendrent des situations, qui peuvent s'avérer d'une extrême violence dans le négoce des fourrures, elles ne viennent pas à bout du fonds. Le FDV ressort quasi indemne de cette situation de guerre commerciale. Il en est tout autre avec le climat de tension qui règne dans le Nord-Ouest, lorsque la CBH amorce une lutte contre la CNO afin d'obtenir la suprématie de la traite pelletière au Canada, et qui atteint son paroxysme avec les affrontements meurtriers de *Seven Oaks*. Les deux firmes finissent par fusionner, laissant le plein pouvoir à la CBH que la pérennisation du FDV indiffère. Une certaine conscience d'anciens agents de la CNO, détenteurs du solde dudit fonds, persiste et fait appel à la justice. Même si le sort en est jeté pour le FDV, le montant d'argent restant se voit confié légalement aux mains d'un ex-associé canadien-français de la CNO, qui a l'expérience

comme syndic de ladite société de secours et qui demeure soucieux des voyageurs et de leurs familles.

## CONCLUSION

L'étude du contexte socio-économique du Bas-Canada, d'après Conquête, permet de déterminer la mutation sociale du voyageur dans un monde du commerce des fourrures en pleine évolution. Dans un espace temporel de pré-industrialisation, se situant entre 1790 et 1830, Montréal est caractérisée par une élite marchande britannique, dont la grande majorité s'avère d'ascendance écossaise, qui investit largement dans la traite pelletière. La nature du labeur que doivent exécuter leurs employés est similaire à ceux que ces derniers effectuent sous le régime français. Cependant, l'expansion de l'espace du commerce des peaux au-delà du Lac Supérieur redéfinit le Facteur Spatio-Temporel de la Traite Pelletière (FSTTP). Il faut prendre en considération le FSTTP pour comprendre non seulement l'organisation du négoce des fourrures, mais également la vie du voyageur. Les dangers inhérents au métier restent les mêmes dans la forme, mais augmentent selon les variables du FSTTP. Les pourvoyeurs d'engagements prennent conscience de l'infortune dans laquelle peuvent se trouver les engagés et leur famille et décident, dès 1790, de fonder la société de secours qu'est le Fonds des voyageurs. Son existence même n'est pas remise en doute. Les milliers de contrats retrouvés, qui font mention au fonds de secours et à la cotisation de 1% signifié aux signataires dans les ententes qu'ils approuvent, attestent de cette existence. Pourtant, l'historiographie ne s'attarde nullement sur l'importance de ce fonds qu'il est impossible de comparer avec d'autres sociétés de prévoyance de par son unicité. Il est le premier de son genre créé par des employeurs pour leurs travailleurs canadiens-français au Bas-Canada.

La Conquête amène des marchands britanniques à prendre la place de leurs homologues français et même canadiens. À Montréal, ces négociants anglophones sont surtout d'ascendance écossaise avec le bagage culturel qui leur incombe. Les Lumières écossaises, et la philanthropie qui en résulte font partie de leur héritage, au moins pour certains. James et Andrew McGill parfont

leur éducation académique à l'université de Glasgow, en Écosse, bastion des philosophes Francis Hutcheson et Adam Smith, entre autres. Outre l'anthropologie sociale et culturelle qui caractérise l'élite marchande montréalaise, l'expérience qu'ils acquièrent dans les grands territoires du commerce des pelleteries, qu'est le Nord-Ouest, met en exergue leur adhésion à un microcosme qui leur est alors inconnu : le « monde des voyageurs ». Si l'historiographie fait de ces négociants des « barons de la fourrure » mercantiles, voire « esclavagistes », ils sont également des explorateurs, des découvreurs et des trafiquants dans ces nouveaux espaces qui s'ouvrent à eux, confrontés aux mêmes dangers que leurs engagés.

Les voyageurs voient leur nombre se multiplier au fur et à mesure de l'expansion des zones de traite. Ils sont désormais reconnus au même titre que d'autres gens de métier tels que les tonneliers, les charpentiers, entre autres. Le travail, mieux considéré, confère aux individus qui le pratiquent un statut social qui leur est refusé depuis longtemps, notamment par la morale cléricale. Le savoir-faire indéniable du voyageur canadien-français dans le domaine de la traite pelletière fait de lui une main-d'œuvre convoitée. Le marchand le rémunère bien, même si les gages sont évalués selon l'expérience dans la profession. Quant à la dangerosité des expéditions, elle reste identique, sinon accrue par le FSTTP. Pourtant, les engagés habitués à cet état de fait sont insouciants quant à leur prévention et celle de leur famille en cas de détresse ou tout simplement lorsqu'ils ne peuvent plus exercer à cause de la vieillesse.

Le Fonds des voyageurs est une réponse à la désinvolture des engagés quant à leur infortune. Cette société de secours ne serait pas atypique si elle trouvait son fondement dans la conscience de groupe que pourraient avoir les individus pratiquant la même activité, soit les voyageurs. Ils participeraient ainsi à la genèse des associations démocratiques de protection sociale qui émergent au milieu du XIXe siècle. Tel n'est pas le cas. Les prémices de ce fonds se situent franchement

dans une recherche d'amélioration de la société par des marchands qui adoptent une philanthropie libérale issu des Lumières. Pour ces marchands montréalais « éclairés », l'aspiration d'une collectivité se trouve dans l'affranchissement de la misère de ses membres. La contribution de l'élite du commerce des fourrures à cet avènement commence par la prise de conscience des risques que représente le transport fluvial de cargaisons dans les espaces de la traite des fourrures. Les expériences qui amènent les marchands et les bourgeois à voyager dans les mêmes conditions de dangerosité les assimilent, sinon les intègrent, à une communauté de l'*habitus*, celle du « voyage » dont ils se réclament tout en se confortant aux principes d'un paternalisme légitimé. Ce sentiment d'appartenance est aussi ce qui pousse les anciens agents de la CNO à vouloir une fin « honorable » pour le Fonds des voyageurs en distribuant les sommes restantes aux ayants droit.

Autre fait qui empêche le classement du Fonds des voyageurs parmi les diverses sociétés de secours mutuel est certainement l'organisation de ladite société de secours par un syndic inusuel. Celui-ci, issu de l'élite marchande de Montréal dans ses prémices, et des bourgeois de la CNO par la suite, ne cadre aucunement avec les gestions de type démocratique qui sont pour voir le jour. Néanmoins, cette administration s'avère philanthropique à la base puisque toutes les cotisations et les intérêts annuels de 6% sur le compte courant sont entièrement reversés dans les caisses du fonds. Cette logistique « patronale » est une structure inusitée, mais adéquatement adaptée à une situation où la mobilité des engagés ne permet pas une configuration organisationnelle « classique » d'une société de secours. Absents de Montréal durant plusieurs mois, il serait impossible pour ces voyageurs de pouvoir participer et d'orchestrer des rencontres ponctuelles. Il serait tout autant utopique de penser que les ayants droit puissent avoir accès au fonds dans de telles conditions.

Les règles qui régissent le fonds sont aussi atypiques. Aucun protocole imprimé de la société de secours n'est connu. Pourtant, des *Friendly Society* admises, comme la *Quebec Provident*,

*Benevolent and Friendly Society* implantée dès le 1<sup>er</sup> mai 1789 dans la ville de Québec, établissent un règlement que doivent suivre les adhérents et les « devoirs » que ces derniers s'obligent d'effectuer régulièrement. Même les tarifs de compensation en cas de maladie, ou la somme versée pour des funérailles y sont inscrits.<sup>451</sup> Le Fonds des voyageurs est basé sur des obligations sobres. Elles se résument pour les membres à être contraint de cotiser à hauteur de 1% de leur gage et de ne pas désertir leur emploi sous peine de ne pas bénéficier dudit fonds. Quant aux indemnités, elles varient selon le contenu de la caisse et le nombre de requêtes. Cette simplicité s'explique par le caractère même du fonds qui se veut cohérent pour les voyageurs et leurs ayants droit.

L'analyse de ce fonds, quoique très fragmentaire, permet de placer en exergue l'atypie de sa genèse, de son évolution et de son aboutissement. Elle remet également en question la nature des liens causals que peuvent avoir les marchands montréalais investis dans le commerce des fourrures avec leurs engagés. Elle approfondit la réflexion quant à la relation sociale établie entre les protagonistes de la traite. Des recherches subséquentes sur le Fonds des voyageurs pourraient révéler un aspect des relations entretenues entre les négociants et les membres du clergé qui signent des certificats aux bénéficiaires. Le processus de prolétarianisation des voyageurs à Montréal durant cette période pré-industrielle d'après Conquête, constatée par nombre d'historiens, pourrait être remise en question lors de réflexions ultérieures. Un nouveau regard sur l'anthropologie socio-culturelle écossaise de la société marchande montréalaise permettrait également d'évaluer l'incidence des Lumières écossaises sur un microcosme citadin en pleine mutation. Si les études concernant le monde du commerce des pelleteries au Canada peuvent paraître exhaustives, le Fonds

---

<sup>451</sup> Voir dans *Rules and Registrations of the Quebec Provident, Benevolent and Friendly Society*, Québec, Herald Printing Office, 1789.

des voyageurs reste le reflet d'un pendant encore méconnu de la société montréalaise concernant la traite des fourrures.

## ANNEXE

Premier rapport 11 décembre 1792

Les fonds des Voyageurs, C. avec Messrs. Jacques M'Gill, J. Frobisher & Mce. Blondeau, Syndics pour l'Année 1791.

1792.		Doivent.
Jun 7.	Payé à Mr. M'Gill pour divers Imprimés.	L. 30.
8.	à la veuve de Ch. Bruiere, voyageur de la Riviere du Chef.e.	100.
20.	à Ant. Martel de Ste. Genevieve, dont la maison a brulée.	60.
Juillet 10.	Au même.	12.
Sept. 14.	Au Docteur de Joseph Perrot.	72.
Nov. 20.	A Jos. St. Martin de Sorel, dont la maison a brulée.	112.
	A Sr. Mllemin, pour avoir averti les Membres pour l'Assemblée.	6.
		<hr/> 392.
	Balance remise à Messrs. Blondeau, G. Grant & Thomas Forsyth.	4754 - 16.
	Arrêté le 1er. Décembre 1792.	<hr/> 5146 - 16.
Avoir.		
	Par don gratuit de la Société du grand Portage.	£. 2800.
	Pour autant par les Engagés dudit.	1156.
	Pour Do. des Sieurs Todd & M'Gill.	287 17.
	Pour Do. des Sieurs M. Tavish & Frobisher.	53 10.
	Pour Do. de Gabriel Cotté.	262 11.
	Pour Do. de Campion & Tabeau.	199 16.
	Pour Do. de Joseph Quesnel.	12 4.
	Pour Do. de Dobie & Badgely.	71 8.
	Pour Do. de Forsyth & Richardson.	105 5.
	Pour Do. d'Alexandre Henry.	66 10.
	Pour Do. de Jean & André M'Gill.	17 10.
	Pour Do. de Jean-Bte. Durocher.	18 16.
	Pour Do. de Joseph Howard.	72 1.
	Pour Do. de Léon St. Germain.	22 10.
		<hr/> 5146 - 16.

LES Sieurs Maurice Blondeau, Guillaume Grant & Thomas Forsyth, ayant été nommés Syndics des Fonds des Voyageurs pour l'année 1792. — Par une Assemblée du premier de ce mois, avertissent les Voyageurs & autres personnes qui pourroient avoir de justes demandes à faire sur lesdits Fonds, de s'adresser le premier Lundi de chaque mois, avec des Certificats en bonne & due forme de Messrs. les Curés & Capitaines de Milice de leur Paroisses respectives, aux susdits Sieurs Syndics, entre les mains desquelles il reste la Somme ci-dessus, ainsi qu'il paroît par le Compte ci-joint, arrêté le premier du présent.

Montréal, le 11 Décembre 1792.

THOMAS FORSYTH,  
WILLIAM GRANT,  
Mce : BLONDEAU.

Contrat de Paul Durand du 28 décembre 1801

**PARDEVANT les NOTAIRES de la Province du**  
 Bas Canada à *Westhill* y résidant, Souffignés; fut présent  
*Paul Durand, demeurant à St. Eustache*

lequel s'est volontairement engagé et s'engage par ces présentes à Messrs.  
 M<sup>r</sup>.TAVISH, FROBISHER & Co. Mr. *William M. Gillin*  
 à ce présent et acceptant pour à leur première réquisition  
*partir de Montréal, en qualité de capitaine dans la Compagnie des Voyageurs et Passagers*  
*de la Rivière de St. Laurent qui se chargent de passer par le Grand Portage*  
*et en est tenu, après avoir payé les droits de passage des dits voyageurs*  
 dans un de leurs Canots, pour faire le voyage, tant en montant *de la Rivière de St. Laurent*  
 et passer par Michilimakinac, s'il en est requis, passer huit pièces sur le  
 Grand Portage en entrant, et *quatre* paquets en sortant, ou rabattre six  
 livres ou chelins, ancien cours, par chaque pièce ou paquet, à l'option des  
 dits Sieurs M<sup>r</sup>.TAVISH, FROBISHER & Co. ou leur représentant, et de  
 travailler six jours à tous autres ouvrages excepté de passer encore des  
 pièces. S'oblige d'aller au Lac de la Pinte s'il est nécessaire, *en augmentant*  
*tant les gages qu'après de*  
 livres ou chelins, et avoir bien et dûment soin pendant les routes, et étant  
 rendu au dit lieu, *de* des Marchandises, Vivres, Pellete-  
 ries, Ustensiles, et de toutes les choses nécessaires pour le voyage; servir,  
 obéir, et exécuter fidèlement, tout ce que les dits Sieurs Bourgeois ou  
 tous autres représentans leurs personnes, auxquelles ils pourroient transporter  
 le présent engagement, lui commanderont de licite et honnête; faire leur  
 profit, éviter leurs dommages, les en avertir, s'il vient à sa connoissance; et  
 généralement tout ce qu'un bon engagé doit, et est obligé de faire, sans  
 pouvoir faire aucune traite particulière, s'absenter, ni quitter le dit service,  
 sous les peines portées par les Loix de cette Province, et de perdre ses gages.  
 Cet engagement ainsi fait, pour et moyennant la somme de *deux cents*  
 livres ou chelins, ancien  
 courant de cette Province, qu'ils promettent et s'obligent de bailler et payer  
 au dit engagé un mois après son retour en cette ville, et à son départ l'é-  
 quipement *complet*; reconnoit avoir reçu d'avance à compte *cent quatre-vingt*  
 livres *seulement* s'oblige de contribuer d'un par cent sur  
 ses gages pour le Fonds des Voyageurs. Car ainsi, &c. Promettant, &c.  
 Obligé, &c. Renonçant, &c.

Fait et passé à *Westhill* en l'étude du Notaire Souffigné  
 l'an mille huit cent *un* le *vingt-huitième*  
 de *décembre* à *quatre* midi, et ont signé à l'exception  
 du dit Engagé *qui, ayant déclaré ne le savoir faire, de ce enquis,*  
 a fait sa marque ordinaire après lecture faite:

*Louis Barbier*  
*Notaire*  
*Paul Durand*  
*William M. Gillin*

*Mme BK*  
*L 2/5*

*Mme BK*  
*L 2/5*

Bibliothèque et archives nationale du Québec, (BANQ), Montréal, District judiciaire de Richelieu, Maurice-Louis Desdevens de Glandon 1794-1806, CN603, S31 (Actes retrouvés)

## BIBLIOGRAPHIE

### Sources d'archives

Archives at Yale University:

- Davies/Scroggie collection of Canadian fur trade documents, WA MSS S-2357.

Bibliothèque et archives Canada (BAC):

- Hudson's Bay Company Records, Microfilm, 4M63 E41, 5M2-F.3-2; 5M13-F.6-1
- « Journal of Duncan McGillivray 1794-95 », MG19A10.
- Civil Secretary's correspondence : A1 -S Series, Quebec and Lower Canada, 1760-1840 – 3006, lac\_reel\_c3006, C-3006, 126122, RG 4 A 1.

Bibliothèque et archives nationale du Québec (BANQ):

- « Ex-Parte on the Petition of Simon McGillivray and Thomas Thain Esq., N° 2012 », Cours du Banc du Roi, 1823.
- Fonds Juridiction royale de Montréal, TL4, S34, P935.
- District judiciaire de Richelieu, Maurice-Louis Desdevens de Glandon 1794-1806, CN603, S31

*Gazete de Montreal / The Gazette Montreal Gazette :*

- 2 mars 1786, 24 décembre 1789, 13 janvier 1791, 8 décembre 1791, 29 novembre 1792, 13 décembre 1792, 12 décembre 1793, 14 décembre 1795, 18 janvier 1796, 2 janvier 1797, 8 janvier 1798, 11 février 1799, 31 janvier 1803, 9 janvier 1804, 10 décembre 1804, 16 décembre 1805, 15 décembre 1806, 10 décembre 1807, 14 décembre 1807, 5 décembre 1808, 10 décembre 1810, 9 décembre 1811, 29 décembre 1812, 4 janvier 1814, 15 décembre 1814, 18 décembre 1815, 6 janvier 1817, 14 janvier 1818, 17 février 1819, 10 janvier 1821, 2 mai 1821, 8 août 1821, 1 février 1823, 8 février 1823, 18 avril 1823

Institut généalogique Drouin, <https://www.genealogiequebec.com>

- Images des registres paroissiaux: d1p\_11750574.jpg, d1p\_00510253.jpg, d1p\_25250332.jpg, d1p\_11021055.jpg, d1p\_11270720.jpg, d1p\_11270748.jpg, d1p\_20430085.jpg.

McGill University Digital Collections:

- MALHIOT, François Victoire. *Journal Du Fort Kamanaitiquoya A la Riviere de Montreal*, 1804, 68 p. Manuscrit, McGill Fur Trade Project Number: MFTP 0014.

Musée McCord:

- Fonds Beaver Club P305, M14449.

Service des archives et des collections, Sœurs de la Charité de Montréal, « Sœurs Grises » :

- Administration générale, Montréal, Registre des pauvres 1696-1796, ASGM-G02-B-1-06.
- Administration générale, Montréal, Registres des pauvres décédés à Hôpital général, 1738-1795, ASGM-G02-B-8-04.
- Administration générale, Montréal, Journal de recettes et dépenses, Du 11 janvier 1777 au 30 septembre 1832, ASGM-G04-C-2-1.3.

*Spectateur Canadien*:

- 8 décembre 1821, 1er février 1823, 8 février 1823, 26 avril 1823, 31 décembre 1825, 7 janvier 1826.

PRDH-IGD, <https://www.prdh-igd.com>

- Individus: #342470, #385005, #534676, #587128, #220581, #230188

*The Scribbler*:

- 11 juillet 1822, 9 janvier 1823, 20 février 1823, 22 mai 1823, 26 juillet 1827.

### **Sources publiées**

« Âge de majorité », dans *Les actes et ordonnances révisés du Bas-Canada*, Classe K No2, Montréal, S. Derbishire et G. Desbarats, 1845, p. 539.

« An Act for the encouragement and relief of Friendly Society », 33 Geo. III. C. 54, dans Richard Burn, *Burn's Justice of the Peace and Parish Officer*, London, Stevens & Sons, 1837, vol. 2, pp. 961-962.

« An ordinance for regulating the currency of the province / Ordonnance qui établit le cours de la monnaie en la Province de Quebec », dans *Ordinances made and passed by the Governor and Legislative Council of the Province of Quebec*, Québec, William Brown, 1777, pp. 69-74.

BOUCHETTE, Joseph. *Description topographique de la province du Bas Canada : avec des remarques sur le Haut Canada et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis de l'Amérique*, Londres, W. Faden, 1815, 792 p.

COX, Ross. *Adventures on the Columbia River*, vol. 2, London, Henry Colburn and Richard Bentley, 1832, 350 p.

COX, Ross. *Adventures on the Columbia River*, New York, J & J Harper, 1832, 335 p.

COX, Ross. *Adventures on the Columbia River*, vol. 2, J & J Harper, 1831, 73 p.

HARMON, Daniel Williams. *A Journal of Voyages and Travels in the Interiour of North America*, Andover, Flagg and Gould, 1820, 432 p.

HARMON, Daniel Williams. *Sixteen years in the Indian country : the journal of Daniel Williams Harmon 1800-1816*, éd. W.Kaye Lamb, Toronto, MacMillan, 1957, 277 p.

HENRY, Alexander. *Travels and adventures in Canada and the Indian territories between the years 1760 and 1776*, New York, I. Riley, 1809, 330 p.

HENRY, Alexander et David THOMPSON,. *The Manuscript Journals of Alexander Henry and of David Thompson 1799-1814*, Vol.1, New York, Francis P. Harper, 1897, 446 p.

HENRY, Alexander et David THOMPSON,. *The Manuscript Journals of Alexander Henry and of David Thompson 1799-1814*, Vol.2, New York, Francis P. Harper, 1897, 447-916 p.

HERIOT, George. *Travels Through the Canadas, Containing a Description of the Picturesque Scenery on Some of the Rivers and Lakes ; with an Account of the Productions, Commerce, and Inhabitants of those Provinces.*, London, Richard Phillips, 1807, 602 p.

*Les actes et ordonnances revisés du Bas-Canada*, Montréal, S. Derbishire et G. Desbarats, 1845, 728 p.

MACKENZIE, Alexander. *Voyages from Montreal, on the River St-Laurent, trough the Continent of North America, to the Frozen and Pacific Oceans; In the Years 1789 and 1793.*, London, R. Noble, 1801, 411 p.

NELSON, George. *My First Years in the Fur Trade: The journal of 1802-1804*, St-Paul, Minnesota Historical Society Press, 2002, 234 p.

*Ordinances made and passed by the Governor and Legislative Council of the Province of Quebec*, Québec, William Brown, 1777, 134 p.

ROCHEFOUCAULD LIANCOURT, François LA. *Voyage dans les États-Unis d'Amérique, fait en 1795, 1796 et 1797*, vol. 3, Paris, Du Pont, Buisson, Charles Pougens, 1799, 384 p.

ROSS, Alexander. *The Fur Hunters of the Far West*, Vol.2, London, Smith Elder and Co., 1855, vol. 2, 262 p.

ROSS, Alexander. *The Fur Hunters of the Far West*, Vol.1, London, Smith Elder and Co., 1855, vol. 1, 333 p.

*Rules and Registrations of the Quebec Provident, Benevolent and Friendly Society*, Québec, Herald Printing Office, 1789, 24 p.

SELKIRK, Compte de. *Esquisse du commerce de pelleteries des anglois, dans l'Amérique septentrionale, avec des observations relatives à la Compagnie du Nord-Ouest de Montréal*, Montréal, James Brown, 1819, 115 p.

STEINBRUCK, Jean. *The Yellowknife Journal*, trad. par Marie-Thérèse HAUGHIAN, Winnipeg, Nuage Editions, 1999, 71 p.

VERCHÈRES DE BOUCHERVILLE, Thomas. « Journal of Thomas Verchères de Boucherville », dans *War on the Detroit: the chronicles of Thomas Verchères de Boucherville*

and *The capitulation, by an Ohio volunteer*, Chicago, The Lakeside Press, 1940, pp. 3-178.

VERCHÈRES DE BOUCHERVILLE, Thomas. « Journal de M. Thomas Verchères de Boucherville: Dans ses voyages aux Pays d'en Haut, et durant la dernière guerre avec les Américains, 1812-13 », *The Canadian Antiquarian and numismatic journal*, vol. 3, n° 1-4, 1901, pp. 0-167.

« Voyage de Montréal, sur la rivière de Saint-Laurent, à la Mer Glaciale & à la Mer-Pacifique, par le continent de l'Amérique-Septentrionale, en 1789 & 1790; par Alex. Mackenzie. », *L'esprit des journaux français et étrangers; par une société de gens de lettres.*, vol. 3, 1802, pp. 43-66.

### **Biographies**

ARMSTRONG, Frederick H. « Boucher de Boucherville, Thomas-René-Verchères », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 8, Université Laval/University of Toronto, 2003.

BOWSFIELD, Hartwell. « Semple, Robert », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

COOPER, John Irwin. « McGill, James », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

COURVILLE, Serge. « Saint-Ours, Charles de », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 6, Université Laval/University of Toronto, 2003.

GALARNEAU, Claude. « Mesplet, Fleury », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 4, Université Laval/University of Toronto, 2003.

GOUGH, Barry Morton. « Pond, Peter », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

LAMB, W. Kaye. « Mackenzie, sir Alexander », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

MACKINON, C. S. « Hearne, Samuel », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 4, Université Laval/University of Toronto, 2003.

MORRISON, Jean. « MacKenzie, Kenneth », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

NICKS, John. « Thomson, David (1770-1857) », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 8, Université Laval/University of Toronto, 2003.

OUELLET, Fernand. « Frobisher, Benjamin », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 4, Université Laval/University of Toronto, 2003.

OUELLET, Fernand. « Frobisher, Joseph », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

OUELLET, Fernand. « McTavish, Simon », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

VAN KIRK, Sylvia et BROWN, Jennifer S. H. « McGillivray Duncan », dans *Dictionnaire*

*biographique du Canada*, vol. 5, Université Laval/University of Toronto, 2003.

WOODCOCK, George. « Robertson, Colin », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 7, Université Laval/University of Toronto, 2003.

ZOLTVANY, Yves F. « Gaultier de Varennes et de la Vérendrye, Pierre (Boumois) », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 3, Université Laval/University of Toronto, 2003.

### Études

ADAMS, Smith. *Recherche sur la Nature et les Causes de la Richesse des Nations*, trad. par Germain GARNIER et Adolphe BLANQUI, Editions Vassade, 1843, vol. 1, 1313 p.

ALLAIRE, Gratien. « Officiers et marchands : les sociétés de commerce des fourrures, 1715-1760 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 40, n° 3, 2012, pp. 409-428.

ALLAIRE, Gratien. « Les engagés de la fourrure, 1701-1745: Une étude de leur motivation », thèse de doctorat, Montréal, Université Concordia, 1981, 284 p.

ALLARD, Amélie. « Les marchands-voyageurs : une communauté en mouvement », *Archéologiques*, n° 31, 2018, pp. 23-38.

ANTAYA, François. « La traite des fourrures dans le bassin du Saint-Maurice. Les conditions de travail des engagés au début du XIXe siècle (1798-1831) », mémoire de maîtrise, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 2007, 157 p.

BAJOIT, Guy. « Le concept de relation sociale. », *Nouvelles perspectives en science sociales*, vol. 5, n° 1, 2009, pp. 51-65.

BARBEAU, Marius. « La complainte de Cadieux, coureur de bois (ca. 1709) », *The Journal of American Folklore*, vol. 67, n° 264, 1954, pp. 163-183.

BISCHOFF, Peter. « L'émergence d'un mouvement : Les premières sociétés de secours mutuels canadiennes-françaises à Montréal (1851-1867) », *Cap-aux-Diamants*, n° 135, 2018, pp. 9-13.

BRABROOK, E.W. *Provident Societies and Industrial Welfare*, London, Blackie & Son, 1898, 224 p.

BRADBURY, Bettina. « Mourir chrétiennement: La vie et la mort dans les établissements catholiques pour personnes âgées à Montréal au XIXe siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 46, n° 1, 1992, pp. 143-175.

BURGESS, Joanne. « L'industrie de la chaussure à Montréal : 1840-1870 — le passage de l'artisanat à la fabrique », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, n° 2, 1977, pp. 187-210.

BURN, Richard. *Burn's Justice of the Peace and Parish Officer*, London, Stevens & Sons, 1837, vol. 2, 1221 p.

BURPEE, Lawrence J. « A chapter in the literature of the fur trade », *Bibliographical Society of America*, vol. 5, 1910, pp. 45-60.

- CHAMPAGNE, David. *Philanthropie privée au 19e siècle au Québec*, Montréal, UQAM, 2014, 50 p.
- CHERIGUEN, Foudil. « Anthroptoonymie et désignation de l'« environnement politique » », *Mots*, vol. 39, n° 1, 1994, pp. 93-98.
- CORDERY, Simon. *British Friendly Societies, 1750-1914*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2003, 230 p.
- COURVILLE, Serge. *Paroisses et municipalités de la région de Montréal au XIXe siècle (1825-1861): répertoire documentaire et cartographique*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1988, 350 p.
- DAVIDSON, Gordon Charles. *The North West Company*, Berkeley, University of California Press, 1918, 349 p.
- DECHÊNE, Louise. *Habitants et Marchands de Montréal au XVIIe Siècle*, Montréal, Boréal, 1988, coll. « Boréal compact », 532 p.
- DESSUREAULT, Christian. *Le monde rural québécois aux XVIIIe et XIXe siècles: cultures, hiérarchies, pouvoirs*, Anjou, Fides, 2018, 485 p.
- DESSUREAULT, Christian. « L'émeute de Lachine en 1812 : la coordination d'une contestation populaire », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 62, n° 2, 2008, pp. 215-251.
- DICKINSON, John A. et Brian YOUNG,. *Brève histoire socio-économique du Québec*, trad. par Hélène FILION et al., Montréal, Septentrion, 2009, 455 p.
- DUPRAT, Catherine. « Le temps des philanthropes. La philanthropie parisienne des Lumières à la monarchie de juillet, pensée et action », thèse de doctorat, Université de Paris 1, 1991, 2220 p.
- DUTHILL, Rémy. « Drinking and toasting in Georgian Britain Britain: group identities and individual agency », *Pies in the Sky*, Bordeaux, 2018, 22p.
- ENGLEBERT, Robert. « Diverging Identities and Converging Interests: Corporate Competition, Desertion, and Voyageur Agency, 1815 - 1818 », *Manitoba History*, n° 55, 2007, pp. 18-24.
- FLEMING, Patricia et al. *Histoire du livre et de l'imprimé au Canada*, Vol. 1, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2004, 566 p.
- FORD, Benjamin Louis. « Lake Ontario Maritime Culture Landscape », thèse de doctorat, College Station, Texas A&M University, 2009, 533 p.
- FROST, Stanley Brice. *McGill University*, vol. 1, Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 1980, vol. 1, 313 p.
- GERVAIS, Gaétan. « Fourrures, commerce et guerre : Verchères de Boucherville dans le Haut-Canada (1803-1816) », *Cahiers Charlevoix*, vol. 5, 2017, pp. 153-228.
- GREER, Allan. *Habitants, marchands et seigneurs : la société rurale du bas Richelieu, 1740-1840*, trad. par Jude Des CHÊNES, Québec, Septentrion, 2000, 356 p.
- HAMELIN, Jean. « À la recherche d'un cours monétaire canadien : 1760-1777 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 15, n° 1, 1961, pp. 23-34.

- HARRIS, Oliver J. T. « Relational Communities in Prehistoric Britain », dans WATT, Chri (dir.), *Relational Archaeologies: Humans, Animals, Things*, London / New York, Routledge, 2013, pp. 173-189.
- HAVARD, Gilles. *L'Amérique fantôme: les aventuriers francophones du Nouveau Monde*, Montréal, Flammarion Québec, 2019, 658 p.
- HAVARD, Gilles. *Histoire des coureurs de bois Amérique du Nord 1600-1840*, Paris, Les Indes savantes, 2016, 885 p.
- INNIS, Harold A. *The fur trade in Canada*, New Haven, Yale University Press, 1930, 444 p.
- JONES, Gwynneth C D. *The Historical Roots of Métis Communities North of Lake Superior*, Vancouver, 2013, 147 p.
- KEITH, Lloyd. *North of Athabasca: Slave Lake and Mackenzie River documents of the North West Company, 1800-1821*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2001, 552 p.
- KINGE, Alexandra. « À la recherche de la mer de l' Ouest / In Search of the Western Sea », *Cahiers franco-canadiens de l'Ouest*, vol. 13, n° 2, 2001, pp. 203-205.
- KINGSFORD, William. *The history of Canada*, Vol.3, Toronto-London, Roswell & Hutchison, Trübner & Co., Ludgate Hill, 1889, 578 p.
- LAGRAVE, Jean-Paul. *L'Époque de Voltaire au Canada. Biographie politique de Fleury Mesplet, imprimeur*, Montréal / Paris, L'Étincelle Éditeur, 1993, 503 p.
- LINTEAU, Paul-André et Jean-Claude ROBERT, « Montréal au 19e siècle : bilan d'une recherche », *Urban History Review*, vol. 13, n° 3, 1985, pp. 207-223.
- LUMSDEN, Harry et Henderson P. AITKEN, *History of The Hammermen of Glasgow*, London, Paisley Alexander Gardner, 1912, 446 p.
- MACSPORRAN, Maysie Steel. « James McGill: A critical biographical study », thèse de maîtrise, Montréal, McGill University, 1930, 324 p.
- MANN, Rob. « «They are fit to Eat the divel and smoak his mother» Labor, Leisure, Tobacco Pipes, and Smoking Customs among French Canadian Voyageurs during the Fur Trade Era », dans *Archeological Perspectives on the French in the New World*, Gainesville, University Press of Florida, 2017, pp. 58-82.
- MASSICOTTE, Daniel. « Dynamique de croissance et de changement à Montréal de 1792 à 1819: le passage de la ville préindustrielle à la ville industrielle », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 28, n° 1, 1999, pp. 14-30.
- MASSON, L R. *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien*, vol. 2, Québec, A. Coté et Cie., 1890, 499 p.
- MASSON, L R. *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest : récits de voyages, lettres et rapports inédits relatifs au Nord-Ouest canadien*, Vol. 1, Québec, A. Coté et Cie., 1889, 413 p.
- MCLEOD, David et Virginia PETCH, « Les La Vérendrye et la recherche de la mer de l'Ouest », *Cap-aux-Diamants*, n° 66, 2001, pp. 46-50.

- MORRISON, David A. *Profit et ambition: la Compagnie du Nord-Ouest et la traite des fourrures 1779-1821*, Gatineau, Société du Musée canadien des civilisations, 2009, 64 p.
- MURPHY, Brian D. « The size of the labour force in the montreal fur trade, 1675-1790: A critical evaluation », thèse de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 1986, 177 p.
- NISH, Cameron. *Les Bourgeois-Gentilshommes de la Nouvelle-France, 1729-1748*, Montréal/Paris, Fides, 1968, 202 p.
- PAQUET, Gilles et Jean-Pierre WALLOT, . *Un Québec moderne 1760-1840 Essai d'histoire économique et sociale*, Montréal, Hurtubise, 2007, 744 p.
- PAQUET, Gilles et Jean-Pierre WALLOT, . « Les inventaires après-décès : source riche pour l'étude de la culture matérielle et des genres de vie dans le Bas-Canada », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 95, n° 4, 1988, pp. 389-400.
- PAQUET, Gilles et Jean-Pierre WALLOT, . « Le système financier bas-canadien au tournant du XIXe siècle », *L'Actualité économique*, vol. 59, n° 3, 1983, pp. 456-513.
- PAQUET, Gilles et Jean-Pierre WALLOT, . « Les inventaires après décès à Montréal au tournant du XIXe siècle : préliminaires à une analyse », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 30, n° 2, 1976, pp. 163-221.
- PETITCLERC, Martin. *Nous protégeons l'infortune: Les origines populaires de l'économie sociale au Québec*, Montréal, VLB Éditeur, 2007, 288 p.
- PODRUCHNY, Carolyn. *Les voyageurs et leur monde. Voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord*, trad. par Anne-Hélène KERBIRIOU, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2009, 405 p.
- PODRUCHNY, Carolyn. « “Sons of the Wilderness”: Work, Culture and Identity Among Voyageurs in the Montreal Fur Trade, 1780-1821 », thèse de doctorat, Toronto, Université de Toronto, 1999, 459 p.
- PODRUCHNY, Carolyn. « Festivities, Fortitude, and Fraternalism: Fur Trade Masculinity and the Beaver Club, 1785-1827 », dans *New Faces in the Fur Trade: Selected Papers of the Seventh North American Fur Trade Conference*, East Lansing, Michigan State University Press, 1998, pp. 31-52.
- PRUDHOMME, L.A. « Voyage du frère Taché De Boucherville à St-Boniface, en 1845 », dans *La revue canadienne*, Montréal, C. O. Beauchemin & Fils, 1895, pp. 154-167.
- SAVARY DES BRUSLONS, Jacques. *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle, et des arts et métiers*, Vol.3, Genève, Les Héritiers Cramer et Frères Philibert, 1742, 1311 p.
- SILBERNAGEL, Robert. *The cadottes A Fur Trade Family on Lake Superior*, Wisconsin Historical Society Press, 2020, 286 p.
- SMITH, Adam. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Colin Muir & David Widger, vol. 1-5, 1036 p.
- ST-ONGE, Nicole. « Plains Métis : Contours of an Identity », *Australasian Canadian Studies*, vol. 27, n° 1-2, 2009, pp. 95-115.

- ST-ONGE, Nicole. « The Persistence of Travel and Trade: St. Lawrence River Valley French Engagés and the American Fur Company, 1818-1840 », *Michigan Historical Review*, vol. 34, n° 2, 2008, pp. 17-37.
- TACHÉ, Joseph-Charles. *Forestiers et Voyageurs*, Montréal, Cadieu & D, 1884, 240 p.
- THOMPSON, David. *David Thompson's Narrative of his exploration in western America 1784-1812*, éd. J. B. Tyrrell, Toronto, Champlain Society, 1916, 582 p.
- TREMBLAY, Robert. « La formation matérielle de la classe ouvrière à Montréal entre 1790 et 1830 », *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, vol. 33, n° 1, 1979, pp. 39-50.
- WALLACE, W. Stewart. *Documents relating to the North West Company*, Toronto, The Champlain Society, 1934, 527 p.
- WIEN, Thomas. « Carrières d'engagés du commerce des fourrures canadien », dans *Marchés, migrations et logiques familiales dans les espaces français, canadien et suisse, 18e-20e siècles*, Berne, Peter Lang, 2005, pp. 133-148.
- WIEN, Thomas. « Familles paysannes et marché de l'engagement pour le commerce des fourrures au Canada au XVIIIe siècle », dans *Famille et marché XVIe-XXe siècles*, Sillery, Septentrion, 2003, pp. 167-180.
- WIEN, Thomas. « Le Pérou éphémère: termes d'échange et éclatement du commerce franco-amérindien, 1645-1670 », dans Sylvie Dép (dir.), *Habitants et marchands, vingt ans après : lectures de l'histoire des XVIIe et XVIIIe siècles canadiens*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1998, pp. 160-188.
- WIEN, Thomas. « La ruée vers la fourrure », dans *Pour le Christ et le Roi. La vie au temps des premiers Montréalais*, Montréal, Libre Expression/Art Global, 1992, pp. 196-209.