



Université d'Ottawa • University of Ottawa



Université d'Ottawa • University of Ottawa

FACULTÉ DES ÉTUDES SUPÉRIEURES
ET POSTDOCTORALES

FACULTY OF GRADUATE AND
POSTDOCTORAL STUDIES

Sonia BLOUIN

AUTEUR DE LA THÈSE - AUTHOR OF THESIS

M.A. (histoire)

GRADE - DEGREE

Département d'histoire

FACULTÉ, ÉCOLE, DÉPARTEMENT - FACULTY, SCHOOL, DEPARTMENT

TITRE DE LA THÈSE - TITLE OF THE THESIS

Entre frères et cousins
L'expérience familiale des voyageurs de la seigneurie de
Rivière-du-Loup dans le commerce des fourrures

N. St-Onge

DIRECTEUR DE LA THÈSE - THESIS SUPERVISOR

CO-DIRECTEUR DE LA THÈSE - THESIS CO-SUPERVISOR

EXAMINATEURS DE LA THÈSE - THESIS EXAMINERS

S. Perrier

J.-P. Wallot

J.-M. De Koninck, Ph.D.

LE DOYEN DE LA FACULTÉ DES ÉTUDES
SUPÉRIEURES ET POSTDOCTORALES

SIGNATURE

DEAN OF THE FACULTY OF GRADUATE
AND POSTDOCTORAL STUDIES

**Entre frères et cousins
L'expérience familiale des voyageurs de la seigneurie
de Rivière-du-Loup dans le commerce des fourrures**

1788-1821

par

Sonia Blouin

**Thèse présentée à la Faculté des études
supérieures et postdoctorales
à titre d'exigence partielle
en vue de l'obtention de la maîtrise en histoire**

Université d'Ottawa

© 2003 Sonia Blouin



National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada

Acquisitions and
Bibliographic Services

Acquisitons et
services bibliographiques

395 Wellington Street
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

395, rue Wellington
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Your file *Votre référence*
ISBN: 0-612-90031-2
Our file *Notre référence*
ISBN: 0-612-90031-2

The author has granted a non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of this thesis in microform, paper or electronic formats.

L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de cette thèse sous la forme de microfiche/film, de reproduction sur papier ou sur format électronique.

The author retains ownership of the copyright in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms may have been removed from this dissertation.

Conformément à la loi canadienne sur la protection de la vie privée, quelques formulaires secondaires ont été enlevés de ce manuscrit.

While these forms may be included in the document page count, their removal does not represent any loss of content from the dissertation.

Bien que ces formulaires aient inclus dans la pagination, il n'y aura aucun contenu manquant.

Canada

Résumé

Portant sur les voyageurs de Rivière-du-Loup qui se sont engagés pour la traite des fourrures entre 1788 et 1821, cette thèse fait connaître le profil socio-économique des engagés de la seigneurie. En plus d'identifier les raisons qui poussèrent ces hommes à se faire payeurs, ce travail présente un bilan migratoire révélant que le commerce des pelleteries a davantage contribué à l'émigration des canotiers qu'à leur établissement. Cependant, l'objectif principal de cette recherche consiste à faire la lumière sur l'expérience familiale vécue par les voyageurs au sein de cette occupation. Il est principalement question de montrer que la présence familiale était un phénomène marquant qui impliquait surtout des frères et des cousins. Autrement dit, elle concernait avant tout des individus issus de la même génération puisque des arrêts de la pratique de la traite des fourrures auraient provoqué une rupture de la présence familiale intergénérationnelle.

Remerciements

La réalisation de cette thèse de maîtrise n'aurait été possible sans le concours d'une multitude de personnes. Je tiens particulièrement à remercier mes parents qui m'ont transmis l'amour de la connaissance et du travail bien fait, mon conjoint Sylvain pour sa patience et ses encouragements de même que mon frère Sébastien pour ses judicieux conseils et son aide à la conception des cartes et graphiques agrémentant l'étude.

Je suis également redevable envers Nicole Saint-Onge qui a accepté de diriger mes premiers pas dans cette vaste entreprise qu'est la recherche historique : son soutien et ses précieuses suggestions ont grandement contribué à l'aboutissement de ce travail. Je me dois aussi de souligner la contribution des évaluateurs Jean-Pierre Wallot et Sylvie Perrier qui m'ont prodigué de nombreux conseils ayant rehaussé la qualité de cette étude. Ma reconnaissance va également à Thomas Wien de l'Université de Montréal pour avoir eu l'amabilité de me faire parvenir des textes avant leur parution ainsi qu'à Luc Brazeau des Archives nationales du Québec en Outaouais qui a su m'aider à démêler le fouillis que constituent parfois les archives.

Mes remerciements ne sauraient être complets sans souligner l'apport de l'Université d'Ottawa et du Fonds québécois de la recherche sur la société et la culture dont l'appui financier s'est avéré indispensable à la réalisation de ce travail. Finalement, je ne puis passer sous silence la collaboration de tous ceux et celles qui m'ont aidée, de près ou de loin, à mener à bien cette recherche. Mais encore faut-il remercier ces milliers d'hommes qui, en s'engageant pour le commerce des fourrures, ont fourni aux chercheurs de toutes les époques un fabuleux sujet d'études.

Les voyageurs occupent une place importante dans l'histoire du continent nord-américain. En effet, ces hommes avides de rêves, d'aventures et d'espace ont contribué de moult façons au développement de cette vaste étendue de terre qu'est l'Amérique du Nord. Comme les engagés ont œuvré dans l'ombre des grands explorateurs et commerçants, leur rôle est mal connu du public et de certains historiens qui ont longtemps accordé de la valeur aux seuls exploits des Simon McTavish, Alexander MacKenzie et David Thompson de ce monde. Mais les hauts faits des voyageurs – condamnés à travailler sous le couvert de l'anonymat – n'en sont pas moins déterminants.

Embauchés comme pagayeurs chargés de manœuvrer les canots de traite sur les cours d'eau du sol nord-américain, ces hommes ont parcouru pendant plus de cent ans les milliers de kilomètres séparant le Bas-Canada et le centre du continent dans le but d'approvisionner les postes servant au commerce des pelleteries et de rapporter ces dernières à Montréal, cœur de l'économie canadienne de l'époque. De par leur travail, les voyageurs ont joué un rôle primordial dans le succès économique des commerçants de fourrures montréalais qui pratiquaient la traite des pelleteries par pénétration du continent à partir des voies maritimes. Il n'est donc pas exagéré de dire que les engagés ont contribué à l'émergence d'une bourgeoisie canadienne, participant ainsi – bien qu'indirectement – au développement de Montréal, tout en assurant le maintien d'un lien commercial entre le centre de l'Amérique du Nord, le Bas-Canada et le territoire européen où étaient écoulées les fourrures.

Outre l'importance économique de leur rôle, les voyageurs ont activement pris part à l'exploration du continent. C'est en effet grâce à l'expertise de ces

canotiers et à leur connaissance des routes navigables que les explorateurs britanniques ont pu mener bon nombre de leurs excursions qui, sans le concours des Amérindiens et des engagés de la traite des fourrures, n'auraient pu se réaliser. L'implication des voyageurs fut particulièrement déterminante dans la réussite des expéditions conduites par Alexander MacKenzie en 1789 et 1793 dont l'une le mena à l'embouchure du fleuve qui porte aujourd'hui son nom. Il aurait également été très difficile pour David Thompson de cartographier l'Ouest canadien sans la collaboration de ces hommes qui l'escortèrent dans les coins les plus reculés du pays. Quant à lui, Alexander McLeod aurait péniblement atteint le centre de l'Oregon si les voyageurs ne l'avaient accompagné lors de l'expédition qu'il dirigea en 1826. En somme, l'apport des canotiers du commerce des pelleteries à l'exploration de l'Amérique du Nord a rendu possible l'avancement du savoir géographique et des connaissances cartographiques.

Parallèlement à leur participation aux découvertes territoriales, les voyageurs ont grandement contribué à la colonisation du continent. En s'alliant à des femmes autochtones et en choisissant de s'établir dans l'Ouest, les engagés ont contribué à l'émergence de la nation métis et à la fondation d'une panoplie de colonies de peuplement permanentes. On en compte plus d'une cinquantaine autour des seuls Grands Lacs, mais comme leur travail les menait aux quatre coins des territoires de traite, les voyageurs ont été impliqués dans l'essor d'établissements dans tout l'Ouest canadien et le Midwest américain. Detroit au Michigan, St. Louis au Missouri, Pembina au Dakota du Nord de même que St. Paul au Minnesota et la colonie de la Rivière-Rouge au Manitoba apparaissent à leur palmarès. On ne saurait donc sous-estimer le rôle des voyageurs dans le peuplement de l'Amérique du Nord.

Que ce soit au point de vue démographique, géographique ou économique, les engagés de la traite des pelleteries ont assuré, à l'instar des missionnaires, des explorateurs et des autres figures de proue de l'histoire nord-américaine, une part du développement du continent. Mais qui étaient ces hommes au rôle historique riche et effacé ? Pour quelles raisons quittaient-ils le Bas-Canada pour les contrées sauvages de l'Amérique du Nord ? Qu'est-ce qui les poussait à s'engager comme canotiers devant pagayer quelque quinze heures par jour sur des centaines, voire des milliers de kilomètres ? Subissaient-ils, au moment de prendre leur décision, l'influence de membres de la famille qui s'étaient faits voyageurs avant eux – ou du moins pouvaient-ils s'inspirer de l'expérience d'un parent qui les avait précédés dans le métier ? Autant de questions auxquelles nous répondrons dans les pages qui suivent en portant une attention particulière au thème de la présence familiale qui constitue le noyau de ce travail.

Pour ce faire, nous avons étudié un groupe de voyageurs originaires de la seigneurie de Rivière-du-Loup qui furent embauchés par les commerçants de traite entre 1788 et 1821¹. L'analyse des données recueillies nous a permis de constater que les engagés étaient généralement de jeunes célibataires qui prenaient part au

¹ Le choix de la seigneurie de Rivière-du-Loup – aujourd'hui Louiseville en Mauricie – comme objet de cette étude est quelque peu accidentel. Lors de la préparation de la version préliminaire de ce travail, nous avons choisi d'étudier les voyageurs de Rivière-du-Loup car, croyant qu'il s'agissait de l'établissement situé dans le Bas-Saint-Laurent, nous étions étonnée de constater que le recrutement de ces hommes se faisait en aval de Québec. Nous avons par contre rapidement réalisé qu'il existait à l'époque deux seigneuries de Rivière-du-Loup, celle du Bas-Saint-Laurent (Rivière-du-Loup-en-Bas) et une deuxième située dans l'actuelle région de la Mauricie (Rivière-du-Loup-en-Haut). Les contrats que nous avons recensés concernaient les habitants de la seconde entité et nous avons décidé de poursuivre l'étude avec la seigneurie mauricienne, d'autant plus que les pagayeurs des paroisses du lac Saint-Pierre ont rarement fait l'objet d'une étude. En effet, outre Allan Greer qui a étudié les voyageurs de Sorel, les chercheurs ont surtout porté leur attention sur les canotiers des seigneuries de Montréal et de ses environs.

commerce des fourrures pour faciliter leur établissement et qu'ils appartenait, dans la majorité des cas, à une famille ayant produit au minimum un autre engagé. Cependant, cette présence familiale impliquait surtout des frères et des cousins de sorte qu'il s'agissait d'abord et avant tout d'un phénomène concernant des individus issus d'une même génération. Qui plus est, la présence familiale prit de l'ampleur au fur et à mesure que diminuait la demande en travailleurs et que s'accrut l'importance de certaines familles de voyageurs comme si celles-ci avaient profité de la chute de la demande en main-d'œuvre pour exercer un contrôle sur l'entrée dans le métier.

Voilà les principaux arguments que nous tenterons de défendre tout au long de ce travail. Afin de mener à bien notre enquête, nous avons divisé le présent texte en quatre chapitres. Le premier sera consacré à la présentation de l'historiographie et de la méthode de travail utilisée dans le cadre de cette analyse. Il sera par la suite question d'étudier la seigneurie de Rivière-du-Loup dans le but de connaître le contexte historique entourant l'embauche des voyageurs. Ce sera alors l'occasion de peindre un portrait socio-économique des engagés et d'identifier les principaux motifs ayant poussé les individus de notre échantillon à prendre part à la traite des fourrures. Nous poursuivrons ensuite l'enquête par l'étude des liens familiaux unissant les voyageurs de la seigneurie. Cette étape permettra d'exposer l'importance de la présence familiale et de comprendre l'évolution du phénomène. La dernière section du texte sera quant à elle réservée au bilan démographique que nous nous proposons de dresser pour déterminer si la pratique du commerce des pelleteries a davantage contribué à l'établissement des engagés de Rivière-du-Loup ou à l'émigration de ces derniers. Toutefois, avant de procéder, il importe de définir certains concepts nécessaires à la compréhension du sujet étudié.

CHAPITRE PREMIER

1.1 VOYAGEURS OU ENGAGÉS ?

Apparu vers 1680, le terme voyageur s'appliquait à l'époque à de petits commerçants indépendants qui s'associaient en groupe de trois ou quatre et qui mettaient leur expertise au service des marchands de Montréal afin de mener les expéditions commerciales financées par ces derniers ². Cependant, à la fin du 17^e siècle, ne devient pas voyageur qui veut, l'occupation étant réservée aux professionnels de la traite qui détenaient plusieurs années d'expérience ainsi que le crédit nécessaire pour se lancer en affaires. Néanmoins, si les habitants désiraient œuvrer dans le commerce des fourrures, ils pouvaient le faire en tant qu'engagés, petits salariés qui firent leur apparition durant les années 1680. Toutefois, contrairement aux voyageurs, ces travailleurs ne récoltaient aucun profit dans l'expédition puisqu'ils étaient strictement engagés pour manœuvrer les canots de traite en retour d'un salaire spécifié dans un contrat d'embauche.

S'il fut utilisé sur une grande échelle par la Compagnie de la colonie au tout début du 18^e siècle, l'engagement ne représentait guère la forme privilégiée de participation au commerce des pelleteries entre 1706 et 1715 alors que les conditions de traite favorisaient plutôt l'association entre voyageurs ³. Au cours de cette période de marasme économique, les activités de traite et les exportations de fourrures diminuèrent considérablement, non seulement à cause de la guerre qui se poursuivit jusqu'en 1713, mais également en raison de l'effondrement du cours du castor, qui fut

² Louise Dechêne, *Habitants et marchands de Montréal au XVII^e siècle*, Montréal et Paris, Librairie Plon, 1974, p. 179.

³ Gratien Allaire, « Les engagements pour la traite des fourrures : évaluation de la documentation », *RHAF*, vol. 34, n^o 1 (juin 1980), p. 11-15.

engendré par un surplus de pelleteries que ne pouvait absorber le marché métropolitain. Lorsque le volume des exportations reprit de la vigueur, les voyageurs durent s'adapter à des marges de bénéfices réduite : au lieu de s'associer entre eux comme ils le faisaient autrefois, les professionnels de la traite firent appel aux engagés dont la proportion, par rapport à celle des voyageurs, augmenta continuellement après 1716⁴. Cet accroissement résultait en partie du fait que la manœuvre des canots – lesquels étaient de plus en plus grands – nécessitait davantage de rameurs. Il était également la conséquence de l'expansion après 1730 du territoire de traite à l'ouest du lac Supérieur, ce qui provoqua une montée vertigineuse du nombre de contrats passés devant notaire : si 68 engagements furent signés en 1730, on en dénombre 185 un an plus tard⁵. Comme l'indique Gratien Allaire, cette augmentation « ne saurait être pure coïncidence⁶ ».

Parallèlement à l'accroissement de la présence des engagés, le premier groupe de voyageurs disparut graduellement au cours de la première moitié du 18^e siècle alors qu'il évoluait vers la concentration⁷. Tout au long de ce processus, certains voyageurs, plus chanceux, se rapprochèrent des familles de marchands et d'officiers, tandis que d'autres, moins fortunés, furent réduits au statut de travailleurs salariés. Il est probable que le nom « voyageur » se soit propagé parmi les engagés grâce à la présence des anciens commerçants indépendants de sorte qu'à la fin du 18^e siècle, les canotiers du commerce des fourrures étaient connus sous l'appellation de voyageurs. Néanmoins, certains indices suggèrent que cette appellation n'avait rien d'officiel puisque les compagnies de traite utilisaient toujours le nom « engagés » dans

⁴ L. Dechêne, *op cit.*, p. 181.

⁵ G. Allaire, *loc. cit.*, p. 18.

⁶ *Ibid.*, p. 18.

⁷ Allan Greer, *Habitants, marchands et seigneurs. La société rurale du bas Richelieu, 1740-1840*, Sillery, Septentrion, 2000, p. 235-236.

leurs documents ⁸. Toutefois, nous savons que les travailleurs salariés s'identifiaient en tant que voyageurs puisque c'est l'emploi qu'ils déclaraient occuper comme le montre la consultation des registres d'état civil de l'époque ⁹. Ainsi, si les engagés de la traite des fourrures sont apparus vers 1680, ce n'est qu'un siècle plus tard qu'ils adoptèrent l'appellation de voyageurs.

À la lumière des informations présentées dans les paragraphes précédents, il importe de spécifier, afin d'éviter toute confusion, le sujet de notre enquête : ce sont les canotiers-voyageurs, et non les commerçants indépendants, qui feront l'objet de notre étude. Par conséquent, l'appellation voyageur sera employée pour identifier, à moins d'indication contraire, les travailleurs salariés du commerce des fourrures. Il est également à noter que nous utiliserons les termes engagés, canotiers et pagayeurs dans le même sens car ils sont tout aussi appropriés pour désigner le groupe d'hommes que nous nous apprêtons à étudier. Ces précisions apportées, il est maintenant possible de poursuivre l'analyse en procédant à la présentation du discours historiographique.

1.2 L'HISTORIOGRAPHIE

1.2.1 L'histoire par le bas

Les voyageurs jouissent d'une certaine popularité auprès des historiens depuis plus de cent ans. Déjà, à la fin du 19^e siècle et au début du siècle suivant, des auteurs tels que Louis-Rodrigue Masson, A.D. DeCelles, Harold A. Innis et Donald

⁸ Peter C. Newman, *Ceasars of Wilderness. Vol. 2 : Company of Adventurers*, Markham, Viking, 1987, p. 26.

⁹ Nous n'avons qu'à considérer, à titre d'exemple, le cas d'Ignace Tremblay qui se déclare voyageur lors de la naissance de sa fille Marie en 1799. Voir à ce sujet l'acte de naissance de Marie Tremblay dans la base de données du PRDH, www.genealogie.umontreal.ca, inscription numéro 489491.

Creighton se sont intéressés aux engagés de la traite des pelleteries¹⁰. Sans en faire l'objet central de leurs études, ces chercheurs, auxquels s'ajouteront d'autres historiens tout au long du 20^e siècle, ont entre autres porté leur attention sur la culture et le mode de vie des voyageurs ainsi que sur le rôle de ces travailleurs dans la traite des fourrures, dans l'exploration du continent ainsi que dans la formation de la société canadienne. Cependant, parce que les engagés ne constituaient pas leur principal sujet d'analyse et en raison du fait qu'ils ne disposaient pas d'instruments de recherche qui leur eussent permis de retracer nominalement les voyageurs à travers le temps et l'espace, ces chercheurs s'en sont surtout tenus à des généralités.

Ce n'est qu'au cours des années 1980 que furent rédigées les premières études spécialisées consacrées aux voyageurs alors que les historiens s'intéressèrent aux engagés de la traite des fourrures au point d'en faire un sujet d'études en soi. L'intérêt que manifestent les chercheurs à l'égard de ces travailleurs depuis un peu plus de vingt ans s'inscrit dans un courant qui fut développé au cours des années 1970 par des historiens soucieux de détourner l'historiographie de la traite des pelleteries des questions d'ordre strictement économique pour l'orienter en fonction de problématiques sociales¹¹. Cette réorientation, orchestrée par des chercheurs tels que L.G Thomas, Jennifer Brown, John E. Foster et Sylvia Van Kirk, avait pour but

¹⁰ Louis-Rodrigue Masson, *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest*, Québec, [s.n.], 1889, vol. 1, p. 50-51, 58-64 et 395-413. A.D. DeCelles est l'un des nombreux collaborateurs à la série *Canada and its Provinces*. Voir Adam Shortt et Arthur G. Doughty, *Canada and its Provinces*, Vol. 15, Section VIII: *The Province of Quebec*, Toronto, Glasgow, Brook & Company, 1914, p. 72-78, Harold A. Innis, *The Fur Trade in Canada. An Introduction to Canadian Economic History*, Toronto, University of Toronto Press, 1967 (1930), p. 207-231, et Donald Creighton, *The Empire of the St. Lawrence. A Study in Commerce and Politics*, Toronto, University of Toronto Press, 2002 (1937), p. 33-34.

¹¹ Micheal Payne, « Fur Trade Historiography. Past Conditions, Present Circumstances and Hint of Future Projects » dans Theodore Binnema, Gerhard J. Ens and Rod C. Macleod, éd., *From Rupert's Land to Canada*, Edmonton, University of Alberta Press, 2001, p. 7.

de lier la production historiographique du commerce des fourrures aux questions historiques privilégiées par les historiens des autres champs d'études.

Ce rapprochement permit aux chercheurs d'écrire l'histoire de la traite des pelleteries selon une perspective jusqu'alors inexplorée : de l'étude des personnalités marquantes et fortunées que sont les explorateurs et les marchands, les historiens portèrent leur attention sur les figures exploitées du commerce des fourrures. Autrement dit, les chercheurs délaissèrent l'élite commerciale pour étudier les groupes sur lesquels cette dernière faisait peser son emprise. Dès lors, les historiens multiplièrent les écrits sur le rôle des Amérindiens, des femmes et des travailleurs salariés dans la traite des pelleteries. En somme, l'histoire de l'activité commerciale qui a marqué le développement économique du pays franchissait une étape importante : elle était dorénavant à l'heure de l'histoire par le bas.

1.2.2 Les chercheurs du Québec et les voyageurs

C'est dans ce contexte de réorientation historiographique que l'étude des voyageurs prit tranquillement son envol. Pourtant, malgré le fait que ces travailleurs étaient majoritairement natifs du Bas-Canada, donc d'origine canadienne-française pour la plupart, les chercheurs francophones ont, dans l'ensemble, ignoré ou presque l'existence de ces hommes. Des historiens canadiens-français se sont certes intéressés aux engagés du commerce des fourrures. Nous n'avons qu'à penser, à titre d'exemples, à Nicole Saint-Onge, Micheline Marchand et Gratien Allaire, ou encore à Sacha Richard, Dominic Renaud, Élisabeth Mongrain et Claude Berradelli, de jeunes diplômés dont les mémoires de maîtrise contribueront, espérons-le, à éveiller davantage l'intérêt des chercheurs francophones pour le sujet. Cependant, compte tenu de l'origine ethnique des voyageurs, on aurait pu s'attendre à ce que les

historiens de langue française soient plus nombreux à écrire sur les engagés de la traite des pelleteries, du moins à ce qu'ils dominent largement le discours historiographique. Or, tel n'est pas le cas, près de la moitié des études recensées ayant été rédigées par des historiens anglophones.

Comment expliquer le peu d'intérêt des chercheurs canadiens-français pour les voyageurs ? Il est probable que la réponse à cette question réside dans le fait que la majorité des historiens francophones sont diplômés des universités québécoises où le commerce des fourrures n'est pas un thème dominant de l'historiographie récente. Par contre, ce serait faire fausse piste que de prétendre que les chercheurs formés ou enseignant au Québec n'ont mené aucune recherche sur la traite des pelleteries. Il est toutefois à noter que leur intérêt pour la question se limite généralement au régime français pour lequel les spécialistes ont tenu compte de cette activité commerciale dans leur analyse de la vie économique, sociale et politique de la colonie. De même, les historiens formés ou enseignant au Québec qui ont écrit sur les voyageurs s'en sont tenus à l'époque de la Nouvelle-France. C'est entre autres le cas de Gratien Allaire, dont la thèse de doctorat couvre les années 1701 à 1745, et de Claude Berradelli qui a présenté un mémoire de maîtrise sur les engagés de la traite des fourrures ayant travaillé au 18^e siècle alors que le Canada était toujours sous la domination des Français¹².

À l'opposé, les chercheurs qui ont étudié dans les universités sises à l'extérieur de la Belle Province ont – récemment il est vrai – porté leur attention sur

¹² Gratien Allaire, *Les engagés de la fourrure 1701-1745 : une étude de leur motivation*, Thèse de Ph.D. (histoire), Montréal, Université Concordia, 1981, 284 p., et Claude Berradelli, *Les rapports entre le commerce des fourrures et l'agriculture dans une paroisse québécoise*, Mémoire de maîtrise, Montréal, Université du Québec à Montréal, 1996, 194 p.

les voyageurs du régime britannique en ciblant particulièrement la période s'étendant de 1790 à 1821. Les exemples qui soutiennent ce point sont légion. À cet égard, l'un des plus éloquents est sans contredit celui de l'ethno-historienne Nicole Saint-Onge qui, ayant mené plus d'une recherche sur le sujet, a entraîné à sa suite plusieurs étudiants de l'Université d'Ottawa, où elle enseigne depuis 1990 ¹³. Parmi les jeunes chercheurs qu'elle a dirigés, Dominic Renaud et Élisabeth Mongrain se sont démarqués par la qualité des mémoires de maîtrise qu'ils ont respectivement soumis en 1999 et 2000 ¹⁴. Outre ces chercheurs francophones, on note également l'apport des historiens de langue anglaise. Il importe notamment de souligner la contribution de Carolyn Podruchny qui a énormément fait progresser l'état des recherches par la publication de deux articles traitant de l'expérience professionnelle et culturelle des voyageurs entre les années 1780 et 1821 ¹⁵.

Un problème reste cependant à résoudre. Pour quelles raisons les chercheurs du Québec et ceux qui ont été formés ailleurs au Canada n'ont-ils pas les mêmes préférences temporelles ? En fait, ce que nous cherchons à comprendre, c'est pourquoi les historiens québécois ont ignoré les voyageurs du régime anglais. La réponse à cette question réside en partie dans le fait que depuis quelque 30 ans les

¹³ Elle a notamment présenté la communication suivante : Nicole Saint-Onge, « Profile on Long Term Employees of the North West in the Interior », *Communication présentée à la Conférence de l'Association d'études canadiennes en Israël tenue au Centre Halbert d'études canadiennes en Israël (28 juin-1^{er} juillet 1998)*, 24 p.

¹⁴ Dominique Renaud, *Les voyageurs canadiens-français et la colonie de la Rivière-Rouge : analyse démographique, sociale, culturelle et économique*, Mémoire de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 1999, 66 p., et Élisabeth Mongrain, *Les salaires des engagés canadiens-français de la Compagnie du Nord-Ouest (CNO), 1811-1821*, Mémoire de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 2000, 52 p.

¹⁵ 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 (spring 1999), p. 43-70, et « Baptizing Novices: Ritual Moments among French Canadian Voyageurs in the Montreal Fur Trade, 1780-1821 », *CHR*, vol. 83, n° 2 (June 2002), p. 165-195.

historiens du Québec ont surtout étudié les 19^e et 20^e siècles. Or, dès 1808, le commerce des pelleteries pratiqué par le Saint-Laurent perdit une importance considérable avec l'interdiction faite aux marchands canadiens d'exercer la traite en territoire américain, à moins que ce ne soit par l'intermédiaire de citoyens des États-Unis. Puis, en 1821, la fusion de la Compagnie du Nord-Ouest (CNO) et de la Compagnie de la baie d'Hudson (CBH) mit un terme au commerce des fourrures montréalais, les pelleteries étant désormais acheminées vers l'Europe par les eaux glaciales du nord. Au surplus, les fourrures, qui constituaient 51,4 % des exportations de la province de Québec en 1788, ne comptaient plus que pour 9,2 % des envois à l'extérieur en 1810, pourcentage qui n'en finira plus de descendre jusqu'à la fusion de 1821¹⁶. En outre, au début du 19^e siècle, l'ancien *staple* fut supplanté – d'abord par l'agriculture, puis par le bois et ses produits dérivés – et disparut complètement de l'économie bas-canadienne dans les années 1820. Comme la nature de l'économie avait changé, les historiens québécois se détournèrent de la traite des fourrures et consacrèrent leurs efforts à l'agriculture, au commerce international, au régime seigneurial et à la reproduction sociale pour ne nommer que quelques-uns de leurs nombreux champs d'intérêt. Ainsi, si les historiens du Québec n'ont pas étudié les voyageurs du régime britannique, c'est entre autres parce que le rôle du commerce des pelleteries en tant qu'élément fondateur de la société canadienne-française était, à l'époque du Bas-Canada, révolu. En effet, si la traite des fourrures avait donné le ton aux affaires économiques et politiques à l'époque de la Nouvelle-France, ce n'était plus le cas entre 1790 et 1840 alors que le Canada français évoluait au rythme de l'agriculture, de la coupe du bois, de l'urbanisation et du parlementarisme.

¹⁶ Fernand Ouellet, *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850*, Fides, Ottawa, 1966, p. 37.

Inversement, jusqu'en 1821, le rôle de cette activité commerciale en tant que moteur du développement de la société de l'Ouest canadien gagnait en importance grâce à la rivalité que se livraient les compagnies de traite¹⁷. De plus, ces dernières implantèrent beaucoup plus de postes sur le territoire qui correspond aujourd'hui aux provinces de l'Ouest qu'elles ne le firent au Québec. Cette présence accrue a non seulement pu frapper davantage l'imaginaire des habitants de ces territoires, mais elle offre également un plus vaste éventail de possibilités de recherche aux historiens de l'Ouest, d'autant plus que ceux-ci ont accès à l'une des plus importantes collections d'archives portant sur la traite des fourrures, celle de la CBH, qui se trouve à Winnipeg. Aussi, les chercheurs formés au Canada anglais ont-ils étudié le commerce des pelleteries au point d'en faire un thème dominant de l'historiographie canadienne-anglaise. Dans ce contexte, il n'est pas étonnant de voir les historiens diplômés des universités situées à l'extérieur du Québec s'intéresser aux voyageurs du régime anglais qui ont joué, par leur présence au cœur du continent, un rôle important dans la fondation de l'Ouest canadien. Il ne faut donc pas se surprendre si plusieurs chercheurs ont tenu à comprendre l'expérience sociodémographique qu'ont vécue ces travailleurs au centre de l'Amérique du Nord.

1.2.3 La présence des voyageurs au cœur du continent

Parmi les historiens qui se sont penchés sur le sujet, Jennifer Brown a effleuré la question des relations entre les voyageurs et les Amérindiennes afin de montrer que ces hommes étaient partie intégrale du réseau de vente et d'échange de femmes autochtones mis en place dans les pays-d'en-haut et visant l'établissement d'alliances

¹⁷ C'est l'idée que défend John M. Bumsted dans son ouvrage *Fur Trade Wars. The Founding of Western Canada*, Winnipeg, Great Plains Publications, 1999, 272 p.

commerciales entre les Blancs et les Amérindiens¹⁸. Même si elle n'en fait pas un thème central de son ouvrage, les pages qu'elle y consacre sont d'un grand intérêt pour quiconque s'intéresse aux voyageurs puisqu'elles lèvent le voile sur une partie des rapports que ces travailleurs entretenaient avec les femmes autochtones à qui l'on accordait une valeur économique dépassant largement la question de la subsistance. En effet, ces femmes étaient considérées par bien des voyageurs comme de simples objets d'échange et de négociations servant à effacer une dette ou à combler un écart salarial.

Si Brown a choisi de soulever les points négatifs des rapports entre engagés et Amérindiennes, d'autres chercheurs ont préféré traiter les aspects positifs de ces relations. C'est le cas de l'ethnologue Jacqueline Peterson qui a montré que les contacts entre les canotiers et les femmes autochtones engendrèrent la formation d'une population métissée répartie dans une cinquantaine d'établissements des Grands Lacs reliés économiquement par le biais des centres commerciaux qu'étaient Détroit et Michilimakinac¹⁹. Selon l'auteur, les relations entre les voyageurs et les Amérindiennes ont engendré l'essor d'une société autonome au centre du continent bien avant que ne s'y établissent les Américains. Toutefois, l'avancée de ceux-ci au début du 19^e siècle fit disparaître cette société qui a été absorbée par le peuplement américain, la population métissée ne s'étant pas dotée d'une identité ethnique distincte lui permettant de résister à l'assimilation.

¹⁸ Jennifer Brown, *Strangers in Blood: Fur Trade Families in Indian Country*, Vancouver and London, University of British Columbia Press, 1980, p. 81-87.

¹⁹ Jacqueline Peterson, « Many roads to Red River : Métis genesis in the Great Lake Region, 1610-1815 », dans Jennifer Brown et Jacqueline Paterson, éd., *The New People : Being and Becoming Métis in North America*, Winnipeg, The University of Manitoba Press, 1985, p. 37-71, coll. « Manitoba Studies in Native History », n° 1.

Suivant la voie tracée par Peterson, Gavin Keer et Nicole Saint-Onge ont étudié la communauté métissée formée par des voyageurs et leurs descendants à Michilimakinac en 1796²⁰. Ayant eux aussi conclu à l'inexistence d'une identité ethnique distincte, ils ont noté que rien n'indique l'émergence d'une langue *métif* (dialecte franco-amérindien) et d'une identité nouvelle, les membres de la collectivité se reconnaissant dans l'origine ethnique de leur père et la ségrégation raciale caractérisant l'organisation de la traite des fourrures étant présente dans la communauté. Aux dires des auteurs, il est possible que la présence militaire à Michilimakinac – puis à l'île St-Joseph, à l'île Drummond et à Pénétanguishene où la communauté s'installa par la suite – ait nui à la formation d'une identité distincte car, en assurant le maintien des structures sociales européennes, elle aurait empêché une perte de contrôle idéologique sur les voyageurs et leurs descendants.

De son côté, l'historienne Micheline Marchand a suivi cette communauté lors de l'établissement de cette dernière à Pénétanguishene en 1828²¹. Le déménagement de la collectivité entraîna sa sédentarisation, et c'est ce passage de la vie nomade à la vie sédentaire qu'a étudié Marchand. L'auteur soutient que l'adaptation fut difficile, en grande partie parce que le manque d'expérience agricole des voyageurs et de leurs descendants, qui avaient pris goût au mode de vie du commerce des pelleteries, fit en sorte que le travail de la terre ne leur apportait qu'une subsistance limitée. Pour améliorer leur sort, ces hommes se firent journaliers, pêcheurs et défricheurs ou encore guides et interprètes pour les arpenteurs des gouvernements. Cependant, ces

²⁰ Gavin Keer et Nicole Saint-Onge, « Une communauté migratoire : les voyageurs de Pénétanguishene, 1796-1828 », *Cahiers franco-canadiens de l'Ouest*, vol. 12, n° 1 (2000), p. 29-43.

²¹ Micheline Marchand, *Les voyageurs et la colonisation de Pénétanguishene (1825-1871). La colonisation française en Huronie*, Sudbury, Société historique du Nouvel-Ontario, 1989, 126 p.

occupations temporaires ne compensaient en rien la perte de leur gagne-pain, à savoir la traite des fourrures. Ainsi, en s'établissant à Penetanguishene, la communauté de voyageurs s'était appauvrie au point de devenir, parmi les autres groupes francophones de la région, complètement marginalisée.

Dans un autre ordre d'idées, des historiens ont étudié le rôle des voyageurs dans l'essor des peuples métis des provinces centrales. Parmi eux, Nicole Saint-Onge a peint le profil de 112 engagés pour mieux connaître les ancêtres paternels des Métis et a avancé l'idée selon laquelle l'émergence de ces derniers a pu être favorisée par la rivalité qui existait entre les commerçants de traite avant 1821²². Cette concurrence aurait poussé la CNO, désirant retenir ses employés expérimentés, à renouveler leur contrat alors qu'ils étaient dans l'Ouest, puis à procéder à des mises à pied après les fusions d'entreprises ayant mis fin aux rivalités. Ces congédiements auraient contribué à l'essor des *Freemen*, anciens voyageurs devenus traiteurs nomades et indépendants. Aux yeux de l'auteur, ces hommes seraient restés dans l'Ouest pour maintenir les liens noués avec des Amérindiennes et pour éviter un retour au Bas-Canada où les perspectives d'emploi étaient minces, d'autant plus qu'ils pouvaient facilement assurer la survie de leur famille au centre du continent en faisant affaires avec la CNO. En effet, les hommes libres fournissaient à cette dernière une proportion importante des fourrures qu'elle acquérait en plus de ravitailler les employés de la firme en pemmican, nourriture qui constituait la base du régime alimentaire des voyageurs²³.

²² N. Saint-Onge, « Profile... », p.1-24.

²³ Le pemmican était préparé avec de la viande de bison ainsi que des baies : « When cut into strips, cooked, pounded into flakes, mixed with berries, and packed into 90-pound bales, it [le bison] was turned into a high-energy easily portable ration called pemmican ». Voir J.M. Bumsted, *op.cit.*, p. 14-15.

Quant à lui, Dominic Renaud a cherché à connaître l'influence des voyageurs dans la formation de la colonie de la Rivière-Rouge au Manitoba²⁴. En plus d'avoir diffusé le catholicisme et le français, les engagés ont œuvré au développement économique de l'établissement en chassant et en pratiquant l'agriculture, mais surtout, affirme l'auteur, en favorisant la diversification de l'activité commerciale par la pratique d'occupations artisanales pour lesquelles les canotiers étaient aussi régulièrement embauchés. Cependant, selon le jeune historien, c'est au niveau démographique que se situe la principale contribution des voyageurs qui, formant le tiers de la population de la colonie en 1811, représentaient le plus important groupe ethnique de l'établissement. En épousant majoritairement des Amérindiennes, les voyageurs constituaient par conséquent le principal groupe ayant contribué au métissage de la population.

1.2.4 Les voyageurs, ce groupe culturel et professionnel

Outre le fait de s'être intéressés aux expériences vécues par les voyageurs dans l'Ouest, les chercheurs ont aussi écrit sur ces hommes en tant que groupe culturel et professionnel. L'un des premiers à s'être penché sur la question est l'Américaine Grace Lee Nute qui a consacré un ouvrage à ces travailleurs bien avant qu'ils ne deviennent un sujet d'études relativement populaire²⁵. Sans avoir développé de thèse particulière, l'auteur a présenté un portrait global de leur culture.

²⁴ D. Renaud, *op.cit.*, 66 p. Nous avons choisi de présenter un discours historiographique qui fait une place aux conclusions des mémoires de maîtrise aux côtés des idées défendues par des historiens renommés. Il ne s'agit cependant pas de mettre les travaux des jeunes chercheurs à égalité avec les études des historiens chevronnés dont l'expertise en matière de recherche historique ainsi que la connaissance du sujet traité sont de loin supérieures à celles des étudiants. Nous croyons toutefois qu'il faille inclure leurs travaux dans l'historiographie afin d'avoir une vision plus complète de ce qui a été écrit sur les voyageurs.

²⁵ Grace Lee Nute, *The Voyager*, St. Paul, Minnesota Historical Society, 1987 (1955), 289 p.

Elle a décrit la mode vestimentaire et la stature physique de ces hommes qui ne devaient être ni trop grands ni trop lourds pour pouvoir ramer à leur aise et disposer de l'espace nécessaire au transport du matériel de traite et des fourrures. L'ouvrage permet également, par la présentation des chansons de voyageurs, de connaître la contribution de ces derniers au patrimoine musical de l'Amérique française, mais aussi de comprendre la relation que ces hommes entretenaient avec le canot, embarcation que l'auteur place au centre de leur identité culturelle.

Plus près de nous, l'historienne Carolyn Podruchny – dont les travaux sur les voyageurs figurent parmi les meilleurs – a étudié l'un des rites d'initiation de ce groupe de travailleurs, à savoir le baptême des recrues²⁶. Ayant identifié trois lieux cérémoniels situés entre la ville d'Ottawa et la région de l'Athabasca, l'auteur a montré que ces sites servaient à marquer le passage d'un engagé d'un stade de l'occupation de voyageur à un autre. Si le premier symbolisait l'entrée dans le *métier*, le suivant permettait au mangeur de lard de devenir hivernant tandis que le dernier faisait du simple voyageur un *Homme de l'Athabasca*²⁷. Autrement dit, les baptêmes marquaient l'ascension du canotier à un stade plus élevé de la hiérarchie professionnelle des voyageurs et soulignait son passage de la civilisation au monde de la traite des fourrures tout en servant à forger le sentiment d'appartenance des pagayeurs.

²⁶ C. Podruchny, « Baptizing Novices... », p. 165-195.

²⁷ Le terme mangeur de lard désignait les voyageurs qui s'engageaient à faire un aller-retour au cours de l'été alors que celui d'hivernant s'appliquait à ceux qui passaient au moins un hiver au centre du continent. Quant à lui, l'homme de l'Athabasca était considéré comme la crème de la crème des voyageurs. Il s'agissait d'un engagé qui hivernait dans la région éloignée et isolée de l'Athabasca. Cet homme avait la réputation d'être le plus courageux des pagayeurs.

Podruchny n'a pas uniquement étudié les rites d'initiation des voyageurs : elle a aussi analysé les relations de travail existant entre les engagés et les employeurs de la CNO ²⁸. De l'avis de l'auteur, ce n'est pas le contrat d'embauche qui fixait les paramètres de ces relations, mais l'entente verbale que négociaient voyageurs et employeurs au centre du continent, ce qui fait dire à l'historienne que les rapports professionnels entre les deux groupes étaient tendus. L'équilibre entre les abus des employeurs et le respect des droits des engagés était en effet fragile, chaque partie tentant de déroger aux clauses de l'entente, les uns désirant accroître leur autorité, les autres cherchant à contrôler le processus de travail. Pour ce faire, les canotiers avaient recours à des moyens de pression, dont la menace de désertion, mais ces hommes ne pouvaient rivaliser avec leurs employeurs qui disposaient d'un système de rémunération endettant les employés, ces derniers étant du coup soumis à la volonté de leurs supérieurs.

Dans une analyse à caractère marxiste où il établit un lien entre la recherche du profit et les politiques salariales des entreprises de traite, Glen Makahonuk a lui aussi abordé la question de ce système de rémunération ²⁹. Affirmant qu'il s'agissait d'un moyen mis en place pour contrôler la main-d'œuvre, le chercheur a lié son existence au développement à la fin du 18^e siècle d'un système de relations de travail relevant du capitalisme émergent. Aux dires de l'auteur, la CNO, qui désirait accroître sa marge de bénéfices avait recours à une politique salariale impliquant dans un premier temps le paiement des salaires en monnaie de Grand-Portage. Comme cette dernière valait la moitié de la devise utilisée à Montréal, la firme

²⁸ C. Podruchny, « Unfair Masters... », p. 43-70.

²⁹ Glen Makahonuk, « Wage-Labour in the Northwest Fur Trade Economy, 1760-1849 », *Saskatchewan History*, vol. 41, n^o 1 (1988), p. 1-17.

coupait de moitié la valeur des gages qu'elle remettait aux payeurs. Qui plus est, la CNO encourageait les voyageurs à lui acheter à crédit les biens et l'alcool qu'elle obtenait à un prix dérisoire. De cette façon, elle cherchait à endetter ses employés pour diminuer la part de salaire qu'ils recevaient en numéraire et ainsi maximiser ses profits.

Si Makahonuk s'est intéressé au système de rémunération de la CNO, Élisabeth Mongrain a quant à elle étudié les facteurs influençant les salaires des voyageurs engagés par cette firme entre 1811 et 1821³⁰. Son analyse lui a permis de montrer que l'expérience du canotier, le degré de spécialisation de ce dernier ainsi que le poste de traite où il était affecté déterminaient le traitement salarial qui lui était réservé. Cependant, l'historienne garde ses conclusions les plus intéressantes pour l'étude de l'impact de la concurrence sur les gages des employés. Durant les périodes de rivalité, la CNO augmentait les salaires des hommes qui lui étaient fidèles, alors qu'elle diminuait ceux des engagés ayant déjà travaillé pour une autre firme. Selon l'auteure il est possible que cette pratique ait permis à la CNO de garder ses meilleurs canotiers tout en conservant une masse salariale équivalente à celle des années exemptes de concurrence.

À l'instar des travaux de Mongrain, Makahonuk et Podruchny, les écrits du journaliste Peter C. Newman sur les voyageurs facilitent l'étude des engagés de la traite des fourrures en tant que groupe de travailleurs³¹. Même si l'auteur n'a pas abordé le sujet sous l'angle d'une problématique, son ouvrage est d'une aide précieuse puisqu'il recense une panoplie de renseignements sur les voyageurs. À cet

³⁰ É. Mongrain, *op.cit.*, 52 p.

³¹ Peter C. Newman, *op.cit.*, p. 25-49.

égard, il importe de mentionner que Newman décrit avec moult détails la structure sociale et professionnelle des canotiers. Toutefois, l'apport principal de son ouvrage réside dans le fait qu'il invite le lecteur à suivre le déroulement d'un voyage de traite. Cet exercice, qui à première vue peut sembler banal, n'en est pas moins important puisqu'il expose les conditions de vie qui étaient celles des engagés lors de leur périple dans l'Ouest.

Enfin, notre tour d'horizon des études traitant des canotiers en tant qu'entité professionnelle ne saurait être complet sans souligner l'incalculable contribution de Lawrence M. Lande³². Dans un ouvrage au tirage limité, le collectionneur de livres et de manuscrits canadiens a analysé le développement des contrats de voyageurs en fonction du contexte historique et des changements survenus au sein des entreprises de traite. Permettant de connaître l'évolution des conditions de servitude des engagés, cet ouvrage sert à évaluer de façon critique les contrats d'embauche de ces hommes et, par conséquent, de mieux utiliser ces documents qui constituent le principal type de sources disponibles pour étudier les engagés du commerce des pelleteries. Ainsi, de par son utilité, le livre de Lande est l'une des plus importantes études réalisées sur les voyageurs.

1.2.5 Les seigneuries bas-canadiennes et la traite des fourrures

L'intérêt des chercheurs pour les voyageurs ne se limite pas à l'étude de ces hommes en tant que travailleurs, certains ayant tenté de connaître l'expérience des engagés dans leur milieu d'origine. C'est notamment ce qu'a voulu faire Simon

³² Lawrence M Lande, *The Development of the Voyageur Contract (1686-1821)*, Montréal, McLennan Library, McGill University, 1989, 151 p.

Berthiaume qui s'est proposé de comprendre l'impact de la pratique de la traite des fourrures sur la seigneurie de l'Assomption³³. Cependant, nous croyons que le but n'a pas été atteint. Néanmoins, l'auteur a avancé des hypothèses intéressantes qu'il reste à vérifier à l'aide de données quantitatives irréfutables. Aux dires de l'historien, qui établit un lien entre l'âge du canotier et la fonction occupée dans l'embarcation, la majorité des voyageurs de l'Assomption étaient de jeunes engagés peu expérimentés puisqu'ils comblaient surtout des postes de milieux n'exigeant qu'un minimum d'habiletés. Ayant noté que les pagayeurs de la seigneurie quittaient généralement pour des destinations situées dans la région des Grands Lacs, Berthiaume conclut que les voyageurs de l'Assomption s'engageaient surtout pour de courtes périodes, signe qu'ils exerçaient une activité économique d'appoint leur permettant de vivre en dehors des saisons de traite.

De son côté, Sacha Richard s'est penchée sur l'expérience de la seigneurie de Vaudreuil dans le commerce des pelleteries afin d'identifier les facteurs qui amenèrent les marchands montréalais à embaucher des hommes de la paroisse³⁴. De l'avis de l'auteur, le recrutement y aurait été influencé par une multitude d'éléments allant de la productivité agricole à l'expérience des voyageurs en passant par les salaires, les conditions démographiques et la situation géographique. En fait, la jeune historienne soutient que ces facteurs incitèrent non seulement les commerçants à cibler des territoires particuliers, mais déterminèrent également le niveau d'activité et l'importance du recrutement propres aux différentes paroisses de voyageurs. En

³³ Simon Berthiaume, *Les voyageurs/engagés de l'Assomption au cours de la période du commerce des fourrures comprise entre 1790 et 1820*, Mémoire de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 2000, 48 p.

³⁴ Sacha Richard, *Merchants and Voyageurs: The Experience of Vaudreuil in the Fur Trade, 1790-1815*, Mémoire de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 2000, 59 p.

effet, même si ces éléments influencèrent l'implication de tous les territoires, une combinaison particulière de ces facteurs contribua à définir les modalités de participation et de recrutement de chaque paroisse, les conditions locales ayant mené à la création d'une expérience distincte pour chacune d'entre elle.

1.2.6 La traite des fourrures et l'agriculture

S'ajoutent aux études traitant de l'expérience des engagés dans leur milieu d'origine les écrits portant sur l'interaction entre la traite des fourrures et l'agriculture. L'historien torontois Allan Greer est l'un des chercheurs qui s'est intéressé au sujet ³⁵. Dans une étude sur la paroisse de Sorel, l'auteur soutient que la qualité du sol a joué un rôle important dans l'embauche des voyageurs. Si on en croit sa thèse, l'absence de terres arables aurait nui à la culture de surplus de blé, seule céréale pour laquelle il existait un marché d'exportation au 18^e siècle. Les Sorelois, condamnés à pratiquer une agriculture de subsistance, ne pouvaient se procurer de revenu d'appoint grâce au travail de la terre. Ils se seraient donc tournés vers la traite des fourrures pour obtenir les gages supplémentaires que les habitants des paroisses au sol fertile se procuraient par la vente des surplus de blé. Ainsi, le commerce des pelleteries aurait servi à pallier les insuffisances locales de l'agriculture.

Alors que Greer a analysé les rapports entre la traite des fourrures et les structures agraires sous le régime britannique, Claude Berradelli a étudié l'impact du commerce des pelleteries sur l'agriculture de la Nouvelle-France ³⁶. Contrairement aux historiens traditionnalistes, le chercheur soutient que la pratique de cette activité

³⁵ Allan Greer, « Fur-Trade Labour and Lower Canadian Agrarian Structures », Canadian Historical Association, *Historical Papers* (1981), p. 197-214.

³⁶ C. Berradelli, *op. cit.*, 194 p.

– loin de nuire à l’agriculture – a favorisé le travail de la terre et le développement de la société paysanne, la traite des fourrures accélérant l’accès à la propriété foncière. Comme les participants au commerce avaient surtout recours à l’achat pour acquérir des terres, ils accédaient à de grandes propriétés dont la mise en valeur était plus avancée que celle des terres des hommes qui ne prenaient pas part à la traite. En somme, lorsque pratiqué régulièrement, le commerce des pelleteries enrichissait les individus en favorisant l’accès à la terre défrichée, donc en accélérant le passage au stage de l’accumulation.

En ce qui le concerne, Thomas Wien s’est demandé comment on parvenait à concilier les besoins en main-d’œuvre de l’agriculture avec ceux de la traite des fourrures³⁷. Selon lui, le respect des exigences du travail de la terre et du commerce des pelleteries reposait sur l’existence de deux systèmes de recrutement. Ces derniers impliquaient des destinations différentes – Détroit et Michilimakinac – aux périodes d’embauche et de départ distinctes ainsi que des individus aux disponibilités diverses variant, entre autres, en fonction de l’état matrimonial ou de la provenance géographique. Les temps des engagements étaient donc multiples puisqu’ils dépendaient de la destination et des disponibilités des engagés. Dans ce contexte, la traite des fourrures comblait ses besoins en main-d’œuvre en attirant des portions différentes de la population rurale à des moments distincts de la saison, assurant ainsi le maintien de l’équilibre entre les échéanciers agricole et commercial.

³⁷ Thomas Wien, « Les temps de l’engagement : la main-d’œuvre du commerce canadien des fourrures entre les calendriers agricole et commercial au XVIII^e siècle » dans Gérard Béaur, Christian Dessureault, Joseph Goy et Anne-Lise Head-König, éd., *Actes du colloque « Familles et marchés »*, Paris, octobre 2002, Paris, à paraître (2003).

1.2.7 L'influence familiale et la traite des fourrures

Un fait n'a pas manqué de retenir notre attention : tous les historiens qui ont écrit sur l'interaction entre l'agriculture et le commerce des pelleteries ont aussi abordé la question de l'influence familiale dans le processus d'embauche de la traite des fourrures. Par contre, les Greer, Berradelli et Wien ne sont pas les initiateurs du débat qui a plutôt vu le jour sous la plume de Louise Dechêne, premier chercheur de l'historiographie contemporaine à s'être penchée sur le sujet ³⁸. Cependant, l'historienne n'a fait qu'effleurer le thème, ce qui ne l'a toutefois pas empêchée de conclure que le recrutement « se fait de proche en proche », que les frères « se suivent dans le métier » et que, chez les marchands-voyageurs, l'occupation « se transmet de père en fils ». Dechêne croit donc à l'existence d'un phénomène de concentration familiale dans le recrutement de la main-d'œuvre du commerce des pelleteries.

L'historien Gratien Allaire s'est partiellement opposé à cette interprétation ³⁹. S'il reconnaît que les frères aînés avaient tendance à influencer leurs cadets lorsque ceux-ci se faisaient voyageurs, l'auteur rejette l'idée selon laquelle le métier se transmettait de père en fils. Pour lui, les pères des voyageurs ne jouaient aucun rôle particulier dans les engagements des hommes qui participaient à la traite des fourrures. De plus, Allaire affirme que la famille maternelle des payeurs n'influe guère sur la décision de devenir voyageurs. Le chercheur Claude Berradelli est parvenu aux mêmes conclusions. À l'instar de son prédécesseur, il soutient que les pères n'exerçaient qu'une influence minimale sur leurs fils et que la famille de la mère

³⁸ L. Dechêne, *op.cit.*, p. 221-224.

³⁹ G. Allaire, *Les engagés*, p. 118-149.

n'influençait pas de façon déterminante le choix des individus qui s'embauchaient en tant que canotiers pour les commerçants de traite.

Thomas Wien a poursuivi le débat sur la question de la transmission du métier de père en fils. Ayant adopté la position de ses confrères Allaire et Berradelli, l'historien a proposé une explication pour comprendre le peu d'importance du phénomène ⁴⁰. Aux yeux de l'auteur, il est possible que la faible transmission de l'occupation ait été engendrée par la réussite de la stratégie d'accumulation des voyageurs réguliers, laquelle réussite aurait prédisposé les fils de ces canotiers à « ne pas s'engager ». C'est que les fils de payeurs assidus auraient pu se consacrer à l'agriculture sans trop se soucier des pelleteries parce que les pères leur auraient cédé, alors qu'ils étaient vivants, une partie des biens accumulés grâce au travail d'engagé. Ainsi, la faiblesse de la transmission intergénérationnelle du métier représenterait « la rançon de la gloire d'un père énergétique » qui a pu épargner à certains de ses fils le difficile parcours qui fut le sien.

Quant à lui, Allan Greer est le seul chercheur qui s'est intéressé au sujet pour le régime anglais, les auteurs cités plus haut s'étant concentrés sur la Nouvelle-France. Toutefois, l'historien s'est contenté de mentionner que l'on ne peut parler de concentration familiale dans l'embauche des voyageurs de Sorel puisque peu de noms de famille reviennent dans les engagements ⁴¹. Mais peut-on vraiment parler d'absence de concentration familiale si l'on ne tient compte que des noms de

⁴⁰ Thomas Wien, « Familles paysannes et marché de l'engagement pour le commerce des fourrures au Canada au XVIII^e siècle » dans Gérard Béaur, Christian Dessureault, John A. Dickinson et Joseph Goy, éd., *Familles, capitaux, marchés, Canada-France-Suisse, XVIII^e-XX^e siècles, Actes du colloque «Familles et marchés», Montréal, novembre 2001*, Québec, Septentrion, à paraître (février 2003).

⁴¹ A. Greer, *Habitants, marchands*, p. 240-241.

famille? Un groupe familial ne peut-il pas être composé de pères, frères, oncles, cousins et beaux-frères ne portant pas nécessairement tous le même nom ? C'est ici qu'entre en jeu notre recherche dont une partie de l'originalité réside dans le fait qu'elle constitue la première étude consacrée à la présence familiale dans le métier de voyageur sous le régime britannique. Notre travail présente aussi une valeur particulière dans la mesure où, pour la première fois, la définition du terme famille impliquera les cousins et les beaux-frères que les études précédentes ont ignorés. En adoptant une définition plus large de la famille, nous croyons pouvoir obtenir une vision plus complète du problème étudié.

L'intérêt de notre recherche va cependant plus loin. Dans un premier temps, nous nous proposons d'étudier la mise en place des réseaux d'influence familiale afin de comprendre l'évolution du phénomène sur une période donnée. De plus, nous juxtaposerons la notion d'imitation au concept d'influence familiale utilisé par Berradelli, Allaire et Wien. Cet ajout aura pour effet de changer la perspective de l'étude dans la mesure où nous n'avons plus seulement affaire à des individus exerçant ou subissant une influence, mais aussi à des hommes qui ont pu choisir d'imiter des modèles sans avoir pour autant subi de pression de la part de ces derniers. Le recours au concept de l'imitation a donc l'avantage d'élargir la notion de la présence familiale qui ne découle plus nécessairement de l'influence qu'ont pu subir des individus, mais également du fait que des payeurs ont pu s'inspirer de l'expérience d'un parent les ayant précédés dans le métier. En utilisant le concept d'imitation ainsi que la notion d'influence, notre étude fait donc place au libre choix qu'ont pu exercer des canotiers tout en considérant que des hommes ont sûrement cherché à influencer d'autres membres de leur famille.

1.3 LA MÉTHODOLOGIE ET LES SOURCES

1.3.1 Des sources au service de l'historien

Pour étudier la présence familiale au sein de l'occupation de voyageur, un historien doit être en mesure de découvrir l'identité d'un nombre assez important d'individus. Certains chercheurs, dont Allan Greer, ont jugé la tâche difficilement exécutable compte tenu du fait que les homonymes, combinés à l'absence de renseignements personnels sur la majorité des contrats d'embauche, rendaient pratiquement impossible l'identification des hommes ayant pris part au commerce des pelleteries⁴². S'il est vrai qu'il s'agit d'un travail ardu requérant un maximum de rigueur, l'exercice n'en n'est pas moins réalisable puisqu'une panoplie de sources et d'outils de recherche ont été mis à la disposition des historiens depuis que Greer s'est prononcé sur le sujet en 1985. Ainsi, la publication de nombreux ouvrages de généalogie, registres paroissiaux et recensements – de même que l'informatisation du *Programme de recherche en démographie historique* (PRDH) de l'Université de Montréal⁴³ – ont pour effet de faciliter le travail des chercheurs qui envisagent étudier la question.

Afin de mener à bien notre enquête, trois principaux types de sources ont été utilisés. Nous avons d'abord porté notre attention sur les engagements des voyageurs conservés aux Archives nationales du Québec dans les greffes de sept notaires, à

⁴² *Ibid.*, p. 240.

⁴³ Mis sur pied en 1966, le PRDH, d'abord présenté en version papier, a pour mandat de reconstituer, à l'aide des registres paroissiaux, la population du Québec ancien depuis les débuts de la colonisation française au 17^e siècle. Même si la base de données de ce programme ne couvre qu'une partie de la période que nous avons étudiée (elle ne s'étend pas au-delà de l'année 1799), cet outil fut d'une aide précieuse pour identifier les hommes de notre échantillon.

savoir Louis Chabouillez, John Beek, Johnathan Gray, Nicolas Doucet, Joseph Desautel, Henry Griffin et Joseph Cadet⁴⁴. Ces documents, fournissant le nom et la paroisse de l'engagé, constituent le point de départ de notre recherche puisqu'ils permettent de dresser une liste des noms des hommes de Rivière-du-Loup qui se sont embauchés. Furent ensuite consultés les registres d'état civil de la seigneurie ainsi que ceux des paroisses avoisinantes que sont Maskinongé, Yamachiche, Saint-Léon-le-Grand et Sainte-Ursule. Ces sources furent dépouillées dans le but de jumeler les noms relevés sur les engagements à des individus qui résidaient ou qui étaient de passage dans la région, tâche qui fut grandement facilitée par la consultation fréquente de l'excellent site Internet du PRDH. Le papier-terrier de Rivière-du-Loup a aussi été étudié. Quoiqu'elle date des années 1830, cette pièce permet, de par sa nature, de remonter le temps afin de reconstituer une partie du patrimoine foncier des canotiers formant notre échantillon. D'autres sources ont également été mises à contribution. Nous n'avons qu'à penser aux recensements et registres paroissiaux de divers postes de traite ou établissements métis du centre du continent grâce auxquels nous avons pu retracer des individus dans l'Ouest.

⁴⁴ Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les greffes de ces notaires ne constituent pas le point de départ de notre recherche. Cette dernière a plutôt débuté par la consultation d'une base de données contenant quelque 32 000 contrats de voyageurs compilés par la Société historique de Saint-Boniface au Manitoba. À partir de cette base de données, nous avons retracé 341 engagements impliquant des payeurs de Rivière-du-Loup, lesquels engagements furent signés à Montréal aux études des sept notaires énumérés dans le texte. Une partie des greffes de ces notaires fut ensuite dépouillée afin de retrouver les contrats retracés. Ainsi, notre étude n'est pas le fruit d'une recherche par notaires, mais d'une enquête par contrats. Notons toutefois que ces 341 engagements ne représentent sans doute qu'un échantillon, attendu qu'il existe probablement de nouveaux contrats de voyageurs de la seigneurie dans les greffes d'autres notaires, contrats qui pourraient fort bien être révélés lors de futures recherches. À cet égard, il faudra porter une attention particulière aux greffes des notaires Antoine Gagnon, Pierre Bazin et Charles Pratte qui ont exercé leur profession à Rivière-du-Loup entre 1792 et 1847.

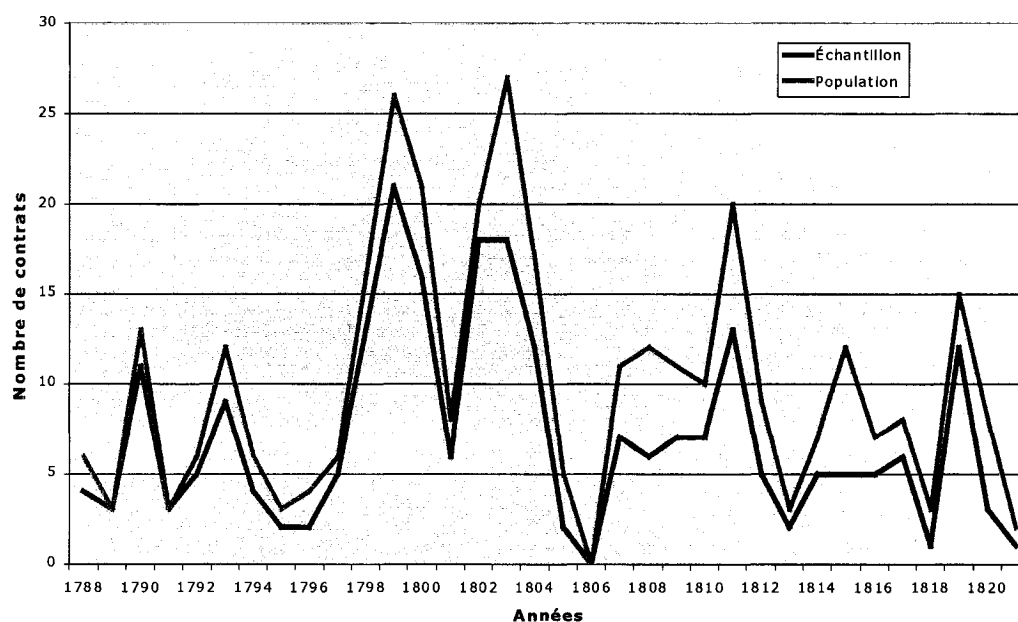
1.3.2 De la méthodologie utilisée

La consultation de l'ensemble de ces sources a mené à la reconstitution des biographies et unités familiales de 157 des 237 voyageurs de Rivière-du-Loup, travail difficile ayant exigé près de huit mois de labeur. Contenant une foule de renseignements sur ces travailleurs, les biographies nous ont aidée à répondre aux questions qui ont guidé notre réflexion. Dans un premier temps, en rendant possible l'établissement du portrait socio-économique des engagés de la seigneurie, cette méthode nous a fait découvrir le profil des hommes qui s'engageaient en tant que voyageurs à Rivière-du-Loup. Les biographies ont également le mérite de nous avoir permis de connaître à quels moments de leur vie les individus devenaient canotiers. Dès lors, il était possible de formuler des hypothèses quant aux raisons qui ont poussé les hommes de notre échantillon à se faire voyageurs. Finalement, la méthode des biographies s'avérait des plus appropriées pour établir les liens familiaux unissant les engagés de la seigneurie, facilitant ainsi l'étude de la présence familiale dans le processus d'embauche des canotiers de Rivière-du-Loup.

Mais qui étaient ces hommes ? La méthode employée permet-elle de répondre avec certitude à cette question et à toutes celles que nous avons soulevées ? Ces préoccupations, aussi simples soient-elles, montrent l'importance de soumettre notre méthode au test de la critique. Pour ce faire, il importe de savoir que les 157 individus pour lesquels nous avons reconstitué la biographie n'ont pas été choisis en fonction d'une grille de critères, mais uniquement – afin d'obtenir le plus gros échantillon possible – si nous pouvions mettre à jour leur identité. À l'opposé, tous les hommes dont l'identité est demeurée dans l'ombre ont été rejetés, notamment

parce qu'ils n'apparaissaient pas dans les sources étudiées ou parce que trop nombreux étaient les hommes qui portaient un nom particulier dans les registres d'état civil. Cette méthode, qui à première vue semble peu scientifique, a pourtant donné des résultats impressionnants, la courbe des engagements annuels pour les voyageurs de l'échantillon respectant généralement celle qui a été tracée pour l'ensemble des engagés de la seigneurie.

Graphique 1.1
Répartition annuelle des contrats de la population
et de l'échantillon de voyageurs, 1788-1821



Des 157 hommes formant l'échantillon, 38 ont été clairement identifiés, soit parce que nous les avons retrouvés dans l'Ouest, soit parce que l'appellation voyageur accompagnait leur nom dans les registres d'état civil ou encore en raison du fait que le nom des parents était inscrit sur leur(s) contrat(s) d'embauche. L'identité de 92 autres voyageurs ne fait à peu près pas de doute, ces hommes étant les seuls individus à porter un nom particulier pour une période précise dans les

registres de Rivière-du-Loup et des environs – voire dans tout le PRDH. Il a cependant fallu effectuer une sélection pour identifier les 27 engagés restants puisque nous étions en présence de deux ou trois hommes portant le même nom dans les registres paroissiaux qui ont servi de base à notre analyse. Dans chacun de ces cas, ne fut retenu que l'individu absent des registres au moment où le voyageur devait se trouver au cœur du continent.

Quoi qu'il en soit, il est clair que cette méthode – comme toutes les méthodes de recherche historique d'ailleurs – présente des faiblesses. Il est notamment possible que nous n'ayons pas identifié les bons individus car des doublons ont pu être présents dans la seigneurie au cours de la période étudiée sans apparaître dans les registres d'état civil, échappant ainsi, bien malgré nous, à notre attention. Si le choix de certains voyageurs a pu être faussé, c'est également parce que l'identification des hommes portant le même nom a pu être erronée. Autrement dit, nous n'avons peut-être pas identifié le bon individu lorsque plus d'un homme portait le même nom puisqu'un engagé a pu se trouver dans la seigneurie au moment où il devait être dans l'Ouest, le voyageur n'ayant pas respecté la durée de son contrat. Cependant, nous savons que, dans l'ensemble, les registres paroissiaux reflètent fidèlement l'état de la population et que les voyageurs respectaient la plupart du temps la durée de leur engagement. Ainsi, en tenant compte du fait que chaque cas fut traité avec toute la rigueur requise, on peut croire que notre échantillon est représentatif du phénomène étudié d'autant plus que seule l'identification de 27 des 157 hommes, soit 17,2 % d'entre eux, a nécessité une sélection.

CHAPITRE 2

2.1 LA SEIGNEURIE DE RIVIÈRE-DU-LOUP

2.1.1 Le contexte économique et démographique

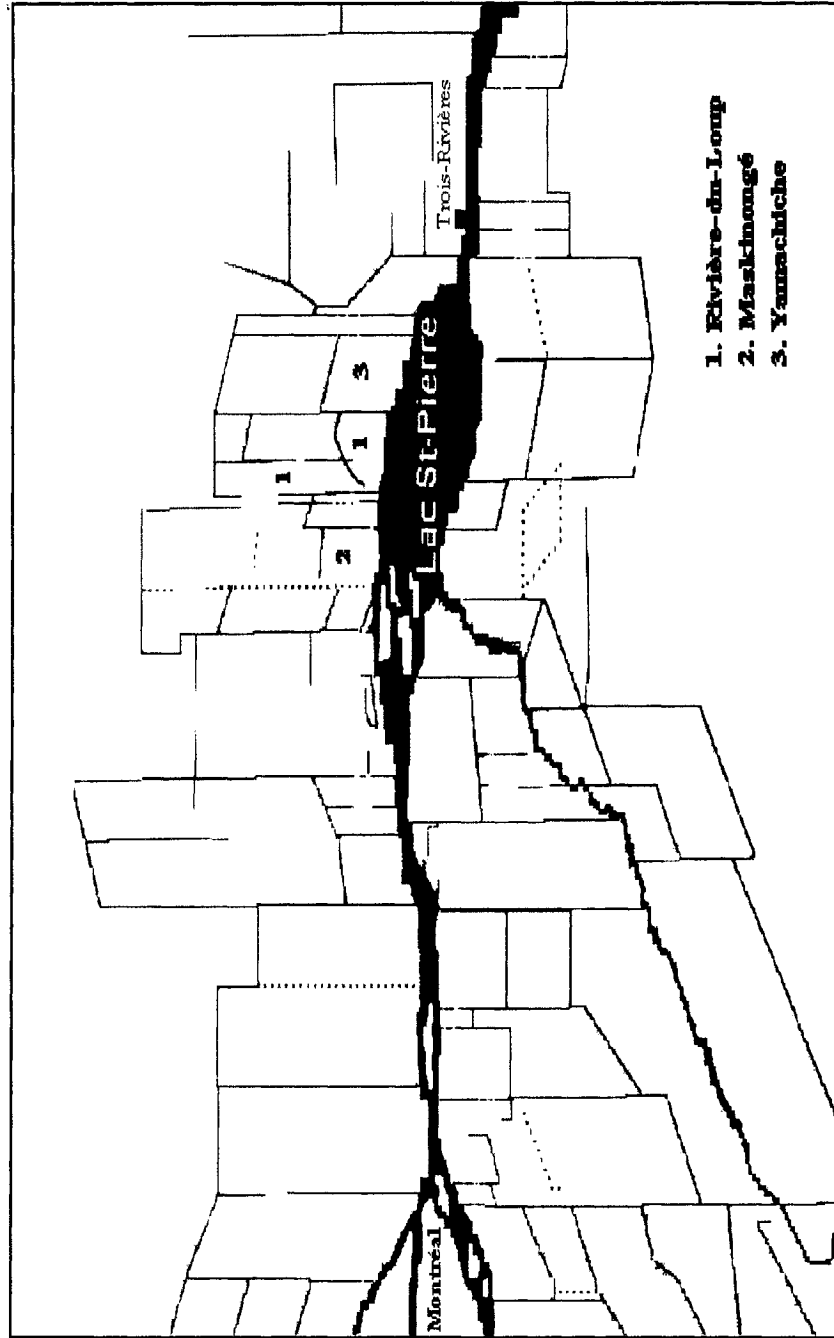
Située en bordure du lac St-Pierre à quelque 110 km au nord-est de Montréal, la seigneurie de Rivière-du-Loup, dont la fondation remonte à 1665, fut dirigée par les Ursulines de Trois-Rivières de 1722 à 1854, année de l'abolition du système seigneurial au Québec. Ce territoire, qui correspond aujourd'hui à la municipalité de Louiseville en Mauricie, a de tout temps été reconnu pour la fertilité de son sol et la qualité de son agriculture. Déjà, en 1760, un recensement mené par les Britanniques montre que 1 200 des 6 200 acres de terres concédées sont mis en valeur par une population de 414 âmes, ce qui fait dire à Germain Lesage que l'agriculture y était prospère ⁴⁵. Est du même avis l'arpenteur Joseph Bouchette qui a procédé à une description topographique de la province du Bas-Canada en 1815. Dans son rapport publié la même année, il note que la seigneurie de Rivière-du-Loup est entièrement cultivée et

« [...] surpasse peut-être en valeur toutes les propriétés d'une pareille étendue dans la province; son sol est communément une terre légère et rougeâtre, un peu sablonneuse, quelquefois mêlée d'argile; dans plusieurs endroits c'est une belle marne jaune, très fertile, qui produit d'abondantes récoltes de grains, et en général de toutes les productions du pays [...] ⁴⁶ ».

⁴⁵ « Recensement des habitants de la ville et gouvernement des Trois-Rivières tel qu'il a été pris au mois de septembre mil sept cent soixante » dans *Rapport de l'archiviste de la province de Québec*, n° 27 (1946-1947), p. 12-15 et p. 53.

⁴⁶ Joseph Bouchette, *Description topographique de la Province du Bas Canada*, Londres, Faden, 1815, p. 299.

CARTE 1.1
L'EMPLACEMENT DE LA SEIGNEURIE DE RIVIÈRE-DU LOUP



Source : Le Bas-Canada en 1815, carte de Joseph Bouchette réalisée par Isabelle Diaz du Laboratoire de cartographie du Département de géographie de l'Université Laval, dans Serge Courville et Serge Labrecque, *Seigneuries et fiefs du Québec : nomenclature et cartographie*, Québec, Célat, 1988, outil de recherche n° 3.

L'agriculture pratiquée dans la seigneurie était en effet productive et variée. Par exemple, les paysans remirent à la fabrique de la paroisse 700 minots de blé, 450 d'avoine, 60 d'orge et 15 de pois dans le but d'acquitter le paiement de la dîme pour l'an 1789⁴⁷. Le recensement de 1831 laisse croire que la production s'est diversifiée au cours des 30 premières années du 19^e siècle, les efforts des habitants ayant mené à la récolte de 53 805 boisseaux de pomme de terre, 52 210 d'avoine, 34 496 de blé, 7 504 de pois, 4 976 de sarrasin, 3 536 d'orge et 1 107 de seigle⁴⁸. La seigneurie constituait donc une aire agricole importante et remporta même la palme du plus gros producteur de blé du territoire saint-pierrais en 1831. Rapportée par Bouchette en 1815, la présence de hangars servant à entreposer des quantités appréciables de céréales destinées à l'exportation confirme la vocation agricole de Rivière-du-Loup⁴⁹. L'existence de ces entrepôts liait donc la paroisse au marché mondial, mais aussi au marché local et provincial puisqu'Étienne Mayrand, un négociant qui possédait un hangar, achetait les récoltes des paysans des environs pour les vendre aux marchands des paroisses avoisinantes et éloignées. Ainsi, depuis au moins 1815, la seigneurie jouait un rôle central dans le commerce agricole de la partie ouest de la Mauricie.

Si l'agriculture occupait le premier rang des activités économiques à Rivière-du-Loup, les habitants y pratiquaient tout de même d'autres occupations. Lors de son passage dans la seigneurie en 1815, Bouchette remarque qu'on « y exerce plusieurs métiers, et [qu'] il y a plusieurs boutiques pour la vente de toutes sortes de

⁴⁷ *Visites du District de Montréal, Mgr Hubert, Coadjuteur, en 1789, 1790* cité dans Germain Lesage, *Histoire de Louiseville, 1665-1960*, Louiseville, Presbytère de Louiseville, 1961, p. 121.

⁴⁸ *Recensement de 1831* cité dans Jocelyn Morneau, *Petits pays et grands ensembles : les articulations du monde rural au XIX^e siècle : l'exemple du lac Saint-Pierre*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1999, p. 347.

⁴⁹ J. Bouchette, *op. cit.*, p. 301.

marchandises manufacturées et de production » en plus de noter la présence de quelques scieries et moulins à grains le long des rivières ⁵⁰. Cependant, ces activités, auxquelles a pu se greffer la pêche sur le lac St-Pierre, n'étaient pas susceptibles de recruter une main-d'œuvre abondante. Par conséquent, il n'existait pas au cours de la période étudiée d'occupations professionnelles, artisanales ou industrielles capables d'accueillir un nombre élevé de travailleurs, d'autant plus que la première entreprise d'importance n'arriva dans la seigneurie qu'en 1825 avec l'établissement de la scierie dirigée par l'Américain Truman Kimpton ⁵¹. Ainsi, aucune activité ne pouvait absorber les surplus de la population active grandissante dans une paroisse où l'accroissement démographique se fit à un rythme accéléré à partir de 1772.

À l'instar des autres seigneuries canadiennes, celle de Rivière-du-Loup connut une forte croissance démographique à la fin du 18^e siècle et au début du siècle suivant : tandis que sa population n'était que de 414 habitants en 1760, elle se chiffrait à 1 829 âmes en 1790 puis passa, 32 ans plus tard, à 3 526 résidents ⁵². En 62 ans, la population de la seigneurie fit donc un bond de 752 % ! En ce qui concerne la période étudiée, à savoir les années 1788 à 1821, la hausse serait de l'ordre de quelque 93 %. Cependant, en tenant compte du fait que Ouellet a estimé à 872 le nombre de personnes qui ont quitté la paroisse entre 1790 et 1822, la croissance de la population oscillerait plutôt autour de 140 % ⁵³. Ces hausses remarquables seraient attribuables à la forte natalité qui se manifeste dans la

⁵⁰ *Ibid.*, p. 301.

⁵¹ J. Morneau, « Louiseville en Mauricie au XIX^e siècle: la croissance d'une aire villageoise », *RHAF*, vol. 44, n^o 2 (automne 1990), p. 233.

⁵² Fernand Ouellet, *Le Bas-Canada, 1791-1840. Changements structureaux et crise*, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1976, p. 224.

⁵³ *Ibid.*, p. 224.

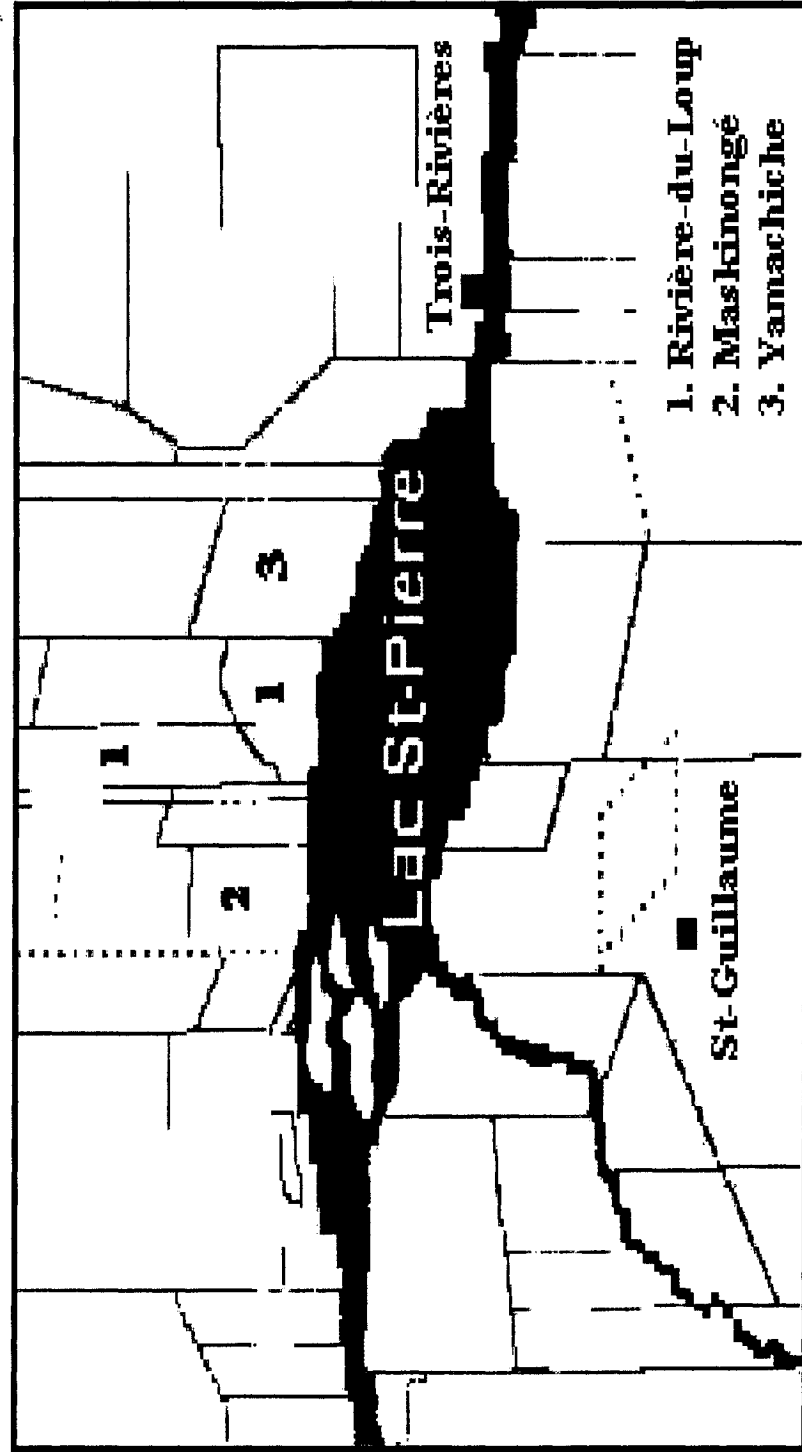
seigneurie aussi tôt que 1772. En effet, à partir de cette date, plus de 80 enfants y voient le jour chaque année, exception faite de l'an 1784 pour laquelle on dénombre 77 naissances ⁵⁴. La natalité devient encore plus importante après 1791 alors que les femmes donnent naissance à au moins 100 enfants par année. Combinées à l'accroissement naturel, les migrations vers Rivière-du-Loup pratiquées par les habitants des paroisses voisines et des seigneuries du Bas-St-Laurent ont aussi contribué à la hausse de la population. Au fil des ans, les pressions démographiques se firent sentir de sorte que nombreux furent ceux qui, à partir de 1818, s'établirent au Ruisseau-des-Chênes, dans la paroisse de Yamaska, pour y jeter les bases de ce qui allait devenir Saint-Guillaume d'Upton ⁵⁵.

⁵⁴ Les statistiques concernant le nombre de naissances par année proviennent du site Internet du PRDH. Voir à ce sujet :

<http://www.genealogie.umontreal.ca/fr/StatParoisses/3301.asp>.

⁵⁵ G. Lesage, *op. cit.*, p. 156.

CARTE 2.2
L'EMPLACEMENT DE SAINT-GUILLEAUME D'UPTON



Source : Le Bas-Canada en 1815, carte de Joseph Bouchette réalisée par Isabelle Diaz du Laboratoire de cartographie du Département de géographie de l'Université Laval, dans Serge Courville et Serge Labrecque, *Seigneuries et fiefs du Québec : nomenclature et cartographie*, Québec, Célal, 1988, outil de recherche n° 3.

2.1.2 La traite des fourrures à Rivière-du-Loup

Dans ce contexte d'accroissement démographique et de manque de diversification économique, il n'est pas surprenant que la traite des fourrures ait été populaire auprès des habitants de Rivière-du-Loup. En fait, cette activité, que l'on pourrait qualifier de traditionnelle, était pratiquée par les résidents de la seigneurie depuis sa fondation au 17^e siècle. Les colons de l'établissement s'adonnaient en effet au commerce des pelleteries depuis les années 1670 ⁵⁶. À l'époque, très peu de familles prenaient part à la traite des fourrures. On dénombre, entre autres, les Bellegarde et les Lemaître auxquels s'ajoutèrent, au cours de la décennie 1720, les Descoteaux, les Bergeron ainsi que les Lamontagne. En dépit du développement de la seigneurie, les voyages dans l'Ouest attiraient de plus en plus de jeunes gens, le nombre d'engagements augmentant sans cesse entre 1735 et 1741. Plusieurs familles profitèrent de l'accroissement de la demande pour se joindre aux initiés du commerce des pelleteries. Les Lamirande, Pombert, Lesage et Desjarlais devinrent alors des assidus de la traite. Cependant, il semble que les habitants de Rivière-du-Loup furent beaucoup moins nombreux à prendre part au commerce des fourrures à partir de 1758 ⁵⁷. Il est probable que la guerre de la Conquête jumelée aux

⁵⁶ *Ibid.*, p. 32-35.

⁵⁷ C'est du moins ce que suggère l'état actuel des recherches alors que, d'une part, Germain Lesage n'a recensé dans le *Répertoire des engagements pour l'Ouest* que quelques contrats impliquant des hommes de Rivière-du-Loup après 1758, tandis que la base de données qui a servi de point de départ à cette étude montre que les résidents de la seigneurie recommencèrent à s'engager en 1788. Nous sommes par contre consciente que ce creux de 30 ans peut résulter de la documentation utilisée et que des recherches dans les greffes d'autres notaires ou dans les actes sous seing privé pourraient révéler de nouveaux contrats impliquant des individus de Rivière-du-Loup. Au sujet de l'arrêt de la traite, consulter *Ibid.*, p. 101, ainsi que Edmond-Zotique Massicotte, « Répertoire des engagements pour l'Ouest conservés dans les Archives judiciaires de Montréal (1670-1778) » dans *Rapport de l'archiviste de la province de Québec*, n° 10 (1929-1930), p. 191-466, n° 11 (1930-1931), p. 353-453, n° 12 (1931-1932), p. 243-365 et n° 13 (1932-1933), p. 245-304.

restructurations engendrées par la prise de contrôle britannique de la traite des fourrures aient provoqué cet arrêt quasi total qui, s'il eut lieu, dura quelque 30 ans.

Lorsque les résidents de la seigneurie recommencèrent à s'engager en masse à la fin des années 1780, le contexte économique de la colonie avait changé. Les Britanniques menaient désormais l'économie marchande et des modifications marquèrent le marché de la main-d'œuvre du commerce des pelleteries. Si, au début du 18^e siècle, les voyageurs étaient majoritairement recrutés dans les environs de Montréal, la rationalisation entreprise à la fin des années 1700 aboutit à la mise en place d'un bassin de main-d'œuvre rurale à bon marché ⁵⁸. C'est que l'essor de la CNO, combiné à la hausse des frais de transport liée à l'expansion des routes de traite, poussa les commerçants à engager des ruraux. Désirant maximiser leurs profits et minimiser les coûts d'exploitation, les marchands recrutaient dans les campagnes pour éviter la concurrence des employeurs de la ville qui s'efforçaient d'embaucher les hommes venus du monde rural y chercher du travail. Les compagnies souhaitaient également développer un réservoir de main-d'œuvre rurale afin d'engager des travailleurs possédant une terre – qui pouvaient donc subvenir à leurs besoins entre les saisons de traite – sans avoir à assumer par la remise d'un salaire astronomique le maintien d'un prolétaire le reste de l'année. Finalement, les trafiquants voyaient dans le recrutement rural un gage de sûreté, les travailleurs, éparpillés dans les champs, n'étant pas susceptibles de former des groupes opposés aux intérêts des commerçants.

⁵⁸ A. Greer, *Habitants, marchands*, p. 236-237.

2.2. LES VOYAGEURS DE LA SEIGNEURIE

2.2.1 Qui sont les voyageurs de Rivière-du-Loup ?

Il y a tout lieu de croire que les critères énumérés plus haut firent en sorte que Rivière-du-Loup redevint un centre de recrutement relativement important à la fin du 18^e siècle alors qu'au moins 237 paroissiens se firent voyageurs entre 1788 et 1821. Lorsque ces individus s'engagèrent pour la première fois, on peut supposer que la majorité d'entre eux étaient de jeunes hommes dans la vingtaine, l'âge moyen des engagés de notre échantillon étant de 25,8 ans. Cette valeur n'est cependant pas tout à fait représentative du phénomène puisque la moyenne est fortement influencée par les extrêmes. Par conséquent, il est plus opportun d'utiliser l'âge médian, à savoir 23 ans, qui reflète mieux le fait que la plupart des voyageurs n'étaient qu'au début de la vingtaine. Se greffaient toutefois à ce modèle général des individus de moins de 18 ans, des hommes ayant atteint la quarantaine ainsi que des paroissiens qui avaient passé le cap des 50 ans⁵⁹. Force est donc de conclure que la pratique de la traite des fourrures n'était pas l'apanage de la jeunesse, bien que cette activité attirait majoritairement les jeunes gens.

En plus d'être au début de leur vie professionnelle, la plupart des voyageurs de Rivière-du-Loup n'avaient pas contracté mariage au moment de leur départ. Il ne

⁵⁹ Il peut d'abord paraître étonnant de constater que des individus de plus de quarante ans ont pris part au commerce des fourrures aux côtés de jeunes hommes dans la vingtaine. Cependant, nous avons recueilli dans les registres d'état civil quelques éléments qui prouvent l'existence du phénomène. À titre d'exemple, la mention « voyageur » apparaît sous le nom de Jean-Baptiste Godin lors de la mort de son épouse Marie-Anne Loignon en 1799. À l'époque, Godin, qui a 47 ans, se trouve dans l'Ouest après avoir signé un contrat de 3 ans avec la CNO le 29 avril 1797. Voir à ce sujet, l'acte de décès de Marie-Anne Loignon dans la base de données du PRDH, www.genealogie.umontreal.ca, inscription numéro 389785.

fut donc pas surprenant de constater que la majorité des engagés, c'est-à-dire 69 % d'entre eux, n'étaient pas mariés à la signature de leur(s) contrat(s), les auteurs qui ont étudié les migrations saisonnières et pluriannuelles en Europe en étant venus à la même conclusion ⁶⁰. Nous fûmes par contre étonnée de voir que 23 % des individus étaient déjà passés devant l'autel quand vint le temps de s'embaucher et davantage surprise de découvrir que quelques veufs s'étaient glissés dans l'échantillon. Bien entendu, ce dernier comprend également des hommes s'étant d'abord engagés alors qu'ils étaient célibataires et ayant répété l'expérience lorsqu'ils avaient une épouse. En somme, l'occupation de canotiers n'était pas strictement réservée aux célibataires, des hommes mariés et des veufs désirant profiter des possibilités économiques qu'offrait le commerce des pelleteries s'étant eux aussi embauchés.

Quel que soit leur état matrimonial, les voyageurs de Rivière-du-Loup étaient dans l'ensemble analphabètes, plus de 92 % des engagés de l'échantillon n'ayant pas signé leur(s) contrat(s) d'embauche. Même si la majorité des engagements sont marqués du traditionnel X des illettrés, il est clair que le pourcentage calculé ne correspond pas nécessairement au taux d'analphabétisme des voyageurs, certains canotiers ayant pu omettre de signer un contrat par négligence ou par paresse. En revanche, cet indicateur montre que nous avons surtout affaire à des individus non scolarisés, ce que confirme le fait que les voyageurs ont produit peu d'écrits relatant

⁶⁰ Quiconque s'intéresse aux migrations en Europe pourra se référer à l'article de Rose Duroux, « La Noria des exclus. Stratégie chez les migrants auvergnats en Espagne (XIX^e siècle) », et à celui de Luigi Lorenzetti, « Stratégie d'exclusion en contexte migratoire; le val de Blenio (Tessin) au XIX^e siècle ». Ces écrits sont tirés de Gérard Bouchard, John A. Dickinson et Joseph Goy, éd., *Les exclus de la terre en France et au Québec, XVII^e-XX^e siècles. La reproduction familiale dans la différence, Actes du colloque tenu à l'Université de Montréal (18-19 janvier 1997)*, Sillery, Septentrion, 1998. Ils paraissent aux pages 95 à 113 et 245 à 269.

leur expérience au centre du continent ⁶¹. Au surplus, l'étude du profil socioprofessionnel des pères des voyageurs suggère que les engagés n'étaient généralement pas issus des milieux les plus favorisés. Établie à l'aide des registres d'état civil, cette analyse montre en effet que 88,1 % des pères dont l'occupation est

Tableau 2.1
Répartition des voyageurs en fonction
du profil socioprofessionnel de leur père

Occupations	Nombre d'individus	Pourcentage
Cultivateur	70	44,6
Cultivateur et journalier	10	6,4
Cultivateur et capitaine/lieutenant de milice	5	3,2
Cultivateur et marguiller	1	0,6
Cultivateur, journalier et menuisier	1	0,6
Capitaine de milice	3	1,9
Notaire	2	1,3
Tonnelier	1	0,6
Soldat et menuisier	1	0,6
Seigneur du fief Dumontier	1	0,6
Maître forgeron	1	0,6
Tenancier et journalier	1	0,6
Journalier	1	0,6
Maçon	1	0,6
Goujat des forges	1	0,6
Calfat	1	0,6
Inconnu	56	35,7
	157	100

Sources : La base de données du PRDH ainsi que les registres paroissiaux de Rivière-du-Loup, de Yamachiche et de Saint-Léon-le-Grand.

⁶¹ La plupart des écrits qui témoignent de la vie des voyageurs sont l'œuvre de marchands ou d'explorateurs de langue anglaise. Quelques francophones, notamment Jean-Baptiste Perreault et Gabriel Franchère, nous ont légué des témoignages. Cependant, ces hommes n'étaient pas de simples voyageurs puisqu'ils ont été embauchés en tant que commis. Il n'en demeure pas moins que leurs observations constituent une importante source de renseignements sur les voyageurs pour qui nous ne disposons pas de témoignages directs. Voir entre autres Louis-P. Cormier, *Jean-Baptiste Perreault, marchand voyageur parti de Montréal le 28^e de mai 1783*, Montréal, Boréal Express, 1978, 170 p.

connue étaient cultivateurs, ouvriers ou journaliers alors que 11,9 % d'entre eux occupaient des positions qui leur assuraient une certaine notoriété – telles que capitaine ou lieutenant de milice ⁶². Il apparaît donc évident que le métier de voyageur transcendait à l'occasion les classes sociales et qu'il n'était pas uniquement un travail de basse condition, à moins que ces cas ne reflètent un phénomène de déchéance professionnelle ⁶³. En outre, nous avons noté que 86,1 % des voyageurs pour lesquels fut retracée l'occupation paternelle provenaient du milieu agricole. Ainsi, la majorité des engagés avaient une expérience du travail de la terre, résultat qui n'a rien de surprenant compte tenu du fait que l'agriculture était la principale activité économique de la seigneurie ⁶⁴.

Si cette dernière a vu naître ou grandir la plupart des voyageurs formant notre échantillon, nombreux sont les engagés qui étaient originaires d'une autre paroisse. En effet, tandis que 67,5 % des canotiers virent le jour à Rivière-du-Loup ou dans les environs immédiats, 32,5 % des individus que nous avons identifiés sont issus de familles qui provenaient de seigneuries plus éloignées. Certains non-natifs qui devinrent voyageurs naquirent entre autres dans les paroisses de Deschambault, de Pointe-du-Lac ou de Cap-Santé qui sont situées à moins de 75 km à l'est de la seigneurie. Cependant, à notre grand étonnement, une importante proportion de

⁶² Les pourcentages concernant le profil socioprofessionnel des pères des voyageurs ont été obtenus en tenant uniquement compte des cas où l'occupation paternelle est connue. L'analyse fut donc menée avec un échantillon de 101 individus puisque l'occupation des pères de 56 payeurs est inconnue. Il importe également de spécifier que la définition des occupations qui assurent de la notoriété implique les capitaines et les lieutenants de milice, les notaires, les seigneurs et les marguillers.

⁶³ Greer a lui aussi conclu que la traite des fourrures n'attirait pas uniquement des gens de basses conditions puisque 11 des 106 voyageurs sorelois qu'il a étudiés occupaient également l'importante fonction de marguiller. Se référer à A. Greer, *Habitants, marchands*, p. 241.

⁶⁴ Wien, Allaire, Greer et Berradelli ont tour à tour souligné l'origine paysanne de la majorité des voyageurs canadiens, qu'ils se soient engagés sous le régime français ou anglais.

voyageurs avaient parcouru la distance séparant le Bas-Saint-Laurent et la Mauricie pour s'établir, ne serait-ce que temporairement, à Rivière-du-Loup⁶⁵. La seigneurie vit donc, pendant plus de 30 ans, une partie de ses effectifs migratoires s'engager pour le commerce des pelleteries aux côtés de fils qui ont grandi sur les terres de la paroisse.

À la lumière des informations présentées dans les paragraphes précédents, il convient de rappeler que le voyageur de Rivière-du-Loup était en général un jeune homme célibataire âgé de quelque 23 ans. Ne sachant ni lire ni écrire, cet engagé était la plupart du temps issu du milieu agricole en plus d'être originaire de la seigneurie ou d'une paroisse environnante. Toutefois, le canotier de Rivière-du-Loup pouvait être – bien qu'exceptionnellement – marié, âgé, scolarisé et issu d'un milieu plus favorisé que ne l'était la majorité des engagés. Il est également possible que cet homme ait effectué, seul ou en famille, une migration qui le porta d'une seigneurie éloignée à celle de Rivière-du-Loup. En outre, les résultats de notre recherche montrent qu'il n'existait pas un type unique de voyageurs, la combinaison des critères énumérés ci-dessus pouvant mener à la cohabitation d'une multitude de catégories d'engagés.

2.2.2 Le modèle d'embauche des voyageurs

Que ces hommes aient été âgés, illettrés ou célibataires, la traite des fourrures représentait pour la majorité d'entre eux une occupation économique passagère, 68,2% des voyageurs de l'échantillon ne s'étant engagés qu'une seule fois. Si l'on se

⁶⁵ L'existence de ce courant migratoire n'a rien de surprenant si l'on tient compte du fait que Jocelyn Morneau a noté « qu'en matière de transfert de population au milieu du XIX^e siècle, l'espace du lac Saint-Pierre entretient des relations plus étroites avec l'est de la Mauricie et la grande région de Québec que Montréal et ses environs ». Se référer à J. Morneau, *Petits pays*, p. 114.

fié à la définition de Berradelli qui considère tout individu ayant signé moins de cinq contrats comme étant un voyageur occasionnel, il est clair que Rivière-du-Loup produisait très peu d'engagés assidus. En fait, notre échantillon ne comprend que trois canotiers qui ont effectué plus de quatre voyages, à savoir Jean-Baptiste Picotte, Louis Dupuis et Charles Pépin dit Lachance fils qui seuls peuvent revendiquer le titre de voyageur régulier. À l'inverse, ce sont 154 individus, soit plus de 98 % des hommes identifiés, qui doivent être considérés comme des engagés occasionnels ⁶⁶.

Tableau 2.2
Répartition des individus en fonction
du nombre de contrats signés, 1788-1821

Nombre d'individus	Nombre de contrats	Pourcentage
107	1	68,2
33	2	21
8	3	5,1
6	4	3,8
1	5	0,6
1	6	0,6
1	7	0,6
157	-	100

Sources ; greffes des notaires Chabouillez, Beek, Doucet, Cadet, Griffin, Gray et Desautels, Archives nationales du Québec, 1788-1821.

Le commerce des pelleteries n'était donc pas une occupation permanente pour les canotiers de Rivière-du-Loup, rares étant les paroissiens qui en faisaient une longue et véritable carrière. En effet, cette activité ne fut pratiquée pendant plus de dix ans que par Picotte et Dupuis, cependant que dix autres individus l'ont exercée intensément sur une période variant entre trois et huit ans. En somme, la traite des fourrures ne constituait pas le principal gagne-pain des voyageurs de la seigneurie, d'autres activités ayant plutôt assumé ce rôle.

⁶⁶ Dans son étude sur la paroisse de Pointe-Claire, Berradelli note lui aussi la prédominance des engagés occasionnels qui forment 62,3 % de son échantillon. C. Berradelli, *op. cit.*, p. 58-59.

Il est probable que le manque d'assiduité des engagés de la seigneurie soit responsable du faible degré de spécialisation des hommes recrutés dans la paroisse – car il existait une hiérarchie professionnelle basée sur la position qu'occupaient les voyageurs dans l'embarcation. La seigneurie de Rivière-du-Loup ne constituait guère un centre de recrutement de travailleurs spécialisés puisque 61,1 % des contrats signés par les engagés de l'échantillon ne concernent que des milieux ⁶⁷. Ces derniers, rameurs peu qualifiés installés au centre du canot, pagayaient au rythme et dans la direction que leur indiquaient le devant et le gouvernail. De leur côté, ces travailleurs moyennement spécialisés étaient positionnés aux extrémités du bateau et avaient pour tâche de diriger l'embarcation. Le devant, aussi appelé bout, était placé à l'avant du canot pour déterminer la direction que devait prendre l'embarcation, alors que le gouvernail était debout à l'arrière afin de diriger le bateau à l'aide d'une longue perche. La présence de ces voyageurs moyennement qualifiés parmi les engagés de la seigneurie n'était guère négligeable, 30,5 % des contrats de l'échantillon impliquant ces positions ⁶⁸.

⁶⁷ Sur ce point, la seigneurie de Rivière-du-Loup se compare aux paroisses de Sorel, Laprairie et l'Assomption où la position de milieu dominait également les engagements. Voir à ce sujet, S. Berthiaume, *op. cit.*, p. 21-25. La prédominance de cette position ne surprend guère dans la mesure où les commerçants de traite embauchaient beaucoup plus de milieux que de devants et de gouvernails, puisque la manœuvre d'un canot requérait davantage de rameurs que d'hommes qui dirigeaient l'embarcation. Aussi, le faible degré de spécialisation des voyageurs de l'échantillon résulte-t-il également des structures du marché de l'emploi.

⁶⁸ Nous avons obtenu ce pourcentage en additionnant la proportion des contrats de devant à celle des engagements de gouvernail auxquelles nous avons ajouté la proportion des contrats qui impliquent deux positions dont l'une – ou les deux – concernent des devants et des gouvernails.

Tableau 2.3
Répartition des contrats en fonction de la position
occupée par les voyageurs dans le canot, 1788-1821

Position(s) dans le canot	Nombre de contrats	Pourcentage
Milieu	146	61,1
Devant	26	10,9
Gouvernail	24	10
Milieu et gouvernail	9	3,8
Milieu et devant	4	1,7
Milieu et porteur de canot	1	0,4
Milieu et charpentier	1	0,4
Milieu, servir André Poitras et aide-chasse	1	0,4
Devant et gouvernail	5	2,1
Devant ou gouvernail	2	0,8
Bout durant été et chasseur hiver	1	0,4
Guide et interprète	1	0,4
Devant et guide	2	0,8
Inconnu	16	6,7
Total	239	100

Sources : greffes des notaires Chabouillez, Beek, Doucet, Cadet, Griffin, Gray et Desautels, Archives nationales du Québec, 1788-1821.

Toutefois, seuls trois engagements impliquant deux individus étaient des contrats de guide, dont un concernait également le travail d'interprète, des positions hautement spécialisées qui représentaient le sommet professionnel de la carrière d'un voyageur⁶⁹. Le manque de spécialisation des hommes de Rivière-du-Loup est aussi apparent lorsqu'on constate qu'une infime proportion des contrats qu'ils ont signés, à savoir 1,2 % des engagements, les disposaient à effectuer des tâches autres que celles traditionnellement dévolues aux engagés. Ainsi, les voyageurs de l'échantillon étaient en général peu qualifiés non seulement parce que la majorité d'entre eux étaient

⁶⁹ Les voyageurs n'avaient pas beaucoup de possibilités de promotion. Tout au plus pouvaient-ils devenir guides ou interprètes. Dans le premier cas, l'engagé guidait le groupe puisqu'il établissait le trajet que devait suivre quotidiennement la brigade de canots. L'interprète était, quant à lui, responsable des relations avec les tribus amérindiennes.

affectés à un poste ne requérant aucune expérience particulière, mais également parce que seuls deux individus furent embauchés pour occuper les postes hautement spécialisés de guide et d'interprète.

En plus d'être des employés occasionnels et peu qualifiés, les engagés de Rivière-du-Loup avaient dans l'ensemble tendance à devenir hivernants. À preuve, 64 % des contrats signés par les voyageurs de l'échantillon engageaient ces hommes à passer au moins un hiver au centre du continent, alors que 31,4 % des engagements concernaient des mangeurs de lard qui se contentaient d'un aller-retour effectué au cours de l'été ⁷⁰. C'est entre 1788 et 1799 que fut signé le plus fort pourcentage de contrats d'hivernant – soit 72,3 % – taux qui chuta à 55,1 % durant la décennie suivante et qui remonta finalement à 67,2 % entre 1811 et 1821. Il est possible que les engagés se soient davantage embauchés comme hivernants au cours des années 1788 à 1799 puisqu'ils étaient plus nombreux à pouvoir le faire pour un an, ce qui leur permettait de mettre la main sur un salaire raisonnable tout en ne quittant famille et paroisse que pour peu de temps. On peut aussi penser qu'une plus forte proportion d'individus sont devenus mangeurs de lard entre 1800 et 1810 pour ne pas être liés trop longtemps à un contrat qui aurait pu les désavantager dans un contexte de concurrence favorisant les hausses salariales ⁷¹. Ce critère, jumelé au fait que les

⁷⁰ À ce sujet, les voyageurs de la seigneurie avaient un comportement diamétralement opposé à celui des hommes qu'a étudiés Richard puisque 60 % des engagés de Vaudreuil étaient embauchés pour du travail saisonnier. S. Richard, *op. cit.*, p. 27.

⁷¹ Elisabeth Mongrain a montré que les périodes de rivalité favorisaient les hausses salariales pour les employés fidèles à la CNO, tandis que Nicole Saint-Onge a avancé l'idée selon laquelle, en période de concurrence, les voyageurs préféraient peut-être s'engager pour peu de temps afin de maintenir ouvert le plus vaste éventail de possibilités. Consulter respectivement É. Mongrain, *op. cit.*, p.36-38, ainsi que N. St-Onge, « Profile... », p. 7.

compagnies engageaient de moins en moins pour un an, a pu encourager les voyageurs désireux de quitter pour une courte période à s'embaucher comme allants

Tableau 2.4
Répartition des contrats en fonction de la durée
du voyage et de la période durant laquelle ils furent signés

	1788-1799	1800-1810	1811-1821	1788-1821
Été	18	38	19	75
1 an	48	19	2	69
2 ans	7	16	10	33
3 ans	5	13	25	43
4 ans	-	1	2	3
5 ans	-	5	-	5
Inconnue	5	6	-	11
Total	83	98	58	239

Sources : greffes des notaires Chabouillez, Beek, Doucet, Cadet, Griffin, Gray et Desautels, Archives nationales du Québec, 1788-1821.

et venants. Il n'est pas exclu que la remarquable prospérité qu'a connue le Bas-Canada entre 1807 et 1811 ait favorisé l'augmentation du nombre de mangeurs de lard. En effet, les payeurs désiraient peut-être s'éloigner le moins longtemps possible de la colonie afin de pouvoir s'y trouver du travail et profiter de la spectaculaire montée des salaires qui caractérise la période. Quant à l'accroissement du pourcentage de contrats d'hivernant entre 1811 et 1821, il résulte probablement du contexte démographique qui, limitant les possibilités économiques à Rivière-du-Loup, a pu inciter les individus à s'engager pour une plus longue période, d'autant plus que l'expansion des territoires de traite vers l'Athabasca favorisa l'extension de la durée des contrats.

Si nous connaissons le profil socioprofessionnel des hommes qui signaient ces engagements, il importe maintenant de jeter un coup d'œil aux compagnies qui engageaient les voyageurs de la seigneurie ⁷². Sans grande surprise, notre analyse a révélé que les commerçants de la CNO dominaient largement l'embauche à Rivière-du-Loup entre 1788 et 1821, l'entreprise étant impliquée dans 55,2 % des contrats de l'échantillon ⁷³. En ce qui a trait à l'ensemble de la période étudiée, il est clair qu'aucune autre firme n'a pu rivaliser à elle seule avec la compagnie montréalaise. En effet, les plus proches concurrents de l'entreprise, à savoir la Compagnie de Michilimakinac et la Compagnie XY menée par Alexander Mackenzie, suivent loin derrière avec respectivement 10 et 7,9 % des engagements. Toutefois, la domination de la CNO se fit de moins en moins importante au fur et à mesure que s'écoulèrent les années. Tandis que la firme accaparaient 62,2 % des contrats signés durant la première décennie, sa part du marché de la main-d'œuvre passa à 54,8 % entre 1800 et 1810 puis à 52,6 % pour la période suivante. Même si son emprise perdait légèrement de la vigueur, il n'en demeure pas moins que la CNO était la firme la plus présente dans l'embauche puisqu'elle monopolisait plus de la moitié des engagements émis au cours de chacune des sous-périodes identifiées.

Mais ces résultats, aussi intéressants soient-ils, laissent croire que l'entreprise n'a jamais subi la concurrence des autres commerçants. Ce n'est toutefois pas le cas, la CNO ayant fait face à la rivalité de féroces adversaires durant les périodes de concurrence qui s'étendirent de 1798 à 1804, de 1807 à 1811 et finalement de 1815 à 1821. Au cours de la première phase de rivalité qui l'opposa à la firme de

⁷² Quiconque désire connaître l'ensemble des commerçants et compagnies ayant recruté à Rivière-du-Loup consultera l'annexe 1 située à la page 116.

⁷³ Les partenaires de la CNO remportaient également la palme des employeurs à l'Assomption, à Vaudreuil, à Laprairie et dans tout le district de Montréal. Voir S. Berthiaume, *op.cit.*, p. 33 et S. Richard, *op. cit.*, p. 37.

MacKenzie, l'entreprise montréalaise mena l'embauche puisqu'elle regroupait 64,9% des contrats de l'échantillon. Cependant, si l'on tient uniquement compte des années 1802 à 1804 qui correspondent au sommet de la concurrence entre les deux sociétés, la Compagnie XY était impliquée dans 41,3 % des engagements, tandis qu'elle l'était dans 18,6 % pour l'ensemble de la période de rivalité. Même si la CNO dominait toujours le recrutement avec plus de la moitié des contrats, Alexander Mackenzie et ses alliés ont néanmoins réussi – sans remettre en cause la domination de leur compétiteur – à lui opposer une vive opposition dans l'embauche des voyageurs de la seigneurie avant que ne survienne la fusion des deux entreprises en novembre 1804⁷⁴.

La Compagnie de Michilimakinac a de son côté accompli ce que la Compagnie XY n'a pu faire, c'est-à-dire devenir le plus gros employeur de voyageurs à Rivière-du-Loup. Entre 1807 et 1811, les hommes de la paroisse signèrent 20 des 40 engagements, soit la moitié des contrats, avec la Compagnie de Michilimakinac, mais réservèrent tout de même leur service pour celle du Nord-Ouest dans 40 % des cas. Au cours de cette période, la firme de Montréal vit donc sa part du marché de la main-d'œuvre chuter sous la barre des 50 %. Cependant, la CNO reprit le premier rang des recruteurs après l'absorption de la Compagnie de Michilimakinac par l'*American Fur Company* en 1811⁷⁵. En effet, entre 1815 et 1819, années de forte concurrence avec la CBH, elle domina le recrutement comme

⁷⁴ La concurrence entre les firmes devint particulièrement féroce lorsque MacKenzie joignit les rangs de la Compagnie XY en 1800 après une série de désaccords qui l'opposèrent à Simon McTavish de la CNO. Cependant, la mort de ce dernier en 1804 mena à la fusion des entreprises, laquelle fusion était inévitable, la Compagnie XY s'avérant incapable de faire face à l'insuffisance de main-d'œuvre et aux coûts croissants des expéditions.

⁷⁵ Fondée en 1784 par des commerçants canadiens qui désiraient pratiquer la traite des fourrures dans les territoires cédés par l'Angleterre aux États-Unis en vertu du Traité de Paris de 1783, la compagnie de Michilimakinac ne put plus opérer en territoire américain à partir de 1808 sauf par l'intermédiaire de citoyens américains, d'où sa disparition éventuelle par une fusion avec l'*American Fur Company* en 1811.

jamais auparavant avec plus de 68 % des contrats. Mais cette domination prit fin, l'entreprise montréalaise disparaissant complètement du paysage de l'embauche à partir de 1820. Elle fut dès lors remplacée par la CBH qui avait discrètement commencé à recruter dans la seigneurie en 1816, soit cinq ans avant qu'elle n'annexe la CNO en 1821 ⁷⁶. Cette annexion signa l'arrêt de mort du commerce des fourrures montréalais dans la mesure où les pelleteries étaient désormais acheminées vers l'Europe par la baie d'Hudson, provoquant ainsi l'abandon des routes de traite que les voyageurs empruntaient depuis plus de cent ans.

2.3 LES VOYAGEURS ET LEURS MOTIVATIONS

2.3.1. L'appel de l'Ouest

Après avoir levé le voile sur l'identité des voyageurs de Rivière-du-Loup et établi le profil socio-économique de même que le modèle d'embauche de ces hommes, il convient à présent de s'interroger sur les motifs qui ont amené ces individus à devenir payeurs. Selon nous, il est clair que la nature du travail d'engagé a pu à elle seule inspirer bon nombre de canotiers. Comme elle impliquait un périple au cœur d'un territoire encore sauvage et qu'elle requérait par conséquent une bonne dose de courage et d'endurance, cette occupation a sûrement attiré des individus qui désiraient relever un défi dans le but de prouver leur valeur en tant

⁷⁶ La CBH commença à engager des voyageurs à Laprairie environ au même moment, à savoir un an auparavant. Si elle devint, aux dires de Berthiaume, un employeur dominant dans cette paroisse à compter de 1815, nous ne pouvons formuler une telle conclusion pour ce qui est de Rivière-du-Loup puisque la CBH n'y engagea qu'un seul homme en 1816 (le voyageur ne fait pas partie de l'échantillon parce que nous n'avons pas pu l'identifier). Il faut ensuite attendre trois ans, soit en 1819, pour que la compagnie embauche à nouveau des individus de Rivière-du-Loup. Puis, en 1820, elle domine entièrement le recrutement dans la mesure où elle est la seule firme qui engage dans la seigneurie. Au sujet de Laprairie, voir S. Berthiaume, *op. cit.*, p. 35.

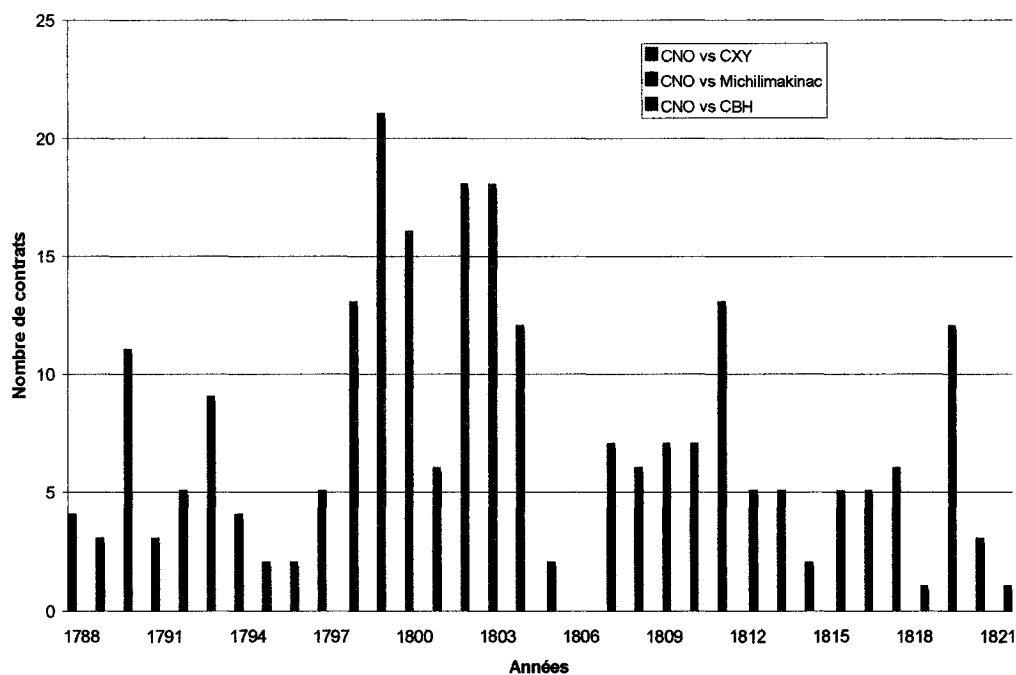
qu'homme. En ce sens, le voyage de traite était peut-être perçu et employé par certains canotiers comme un rite d'initiation marquant le passage à la vie adulte. S'ajoutait à cette motivation bien masculine l'attrait exercé par le mode de vie propre à l'Ouest et à la traite des pelleteries. Bien des hommes ont en effet pu s'engager pour goûter à l'aventure et découvrir un monde qui leur était peu ou pas connu. Non seulement l'appel de l'Ouest a-t-il pu jouer sur la décision des hommes qui envisageaient s'établir au centre de l'Amérique du Nord, il a aussi pu influencer des individus qui voulaient s'absenter du Bas-Canada pour quelques mois en plus d'expliquer que des hommes issus d'un milieu plus favorisé que la majorité des canotiers se soient faits voyageurs.

2.3.2 Le rôle du contexte historique

Outre l'appel de l'Ouest, des éléments relevant du contexte historique ont pu influencer sur l'engagement des payeurs de la seigneurie. De tous les facteurs qui ont pu influencer collectivement le phénomène, la concurrence qui opposa les commerçants est sans contredit l'élément qui a le plus joué sur la demande en main-d'œuvre et par extension sur l'embauche des hommes de la paroisse. L'étude du graphique suivant montre en effet que les voyageurs avaient davantage tendance à s'engager durant les périodes de rivalité. Ce phénomène n'a rien d'étonnant car la concurrence poussa les compagnies à recruter plus de voyageurs de sorte que 177 des 239 contrats, soit 74,1 % des engagements, ont été signés au cours des 18 années de rivalité, lesquelles années correspondent à un peu plus de la moitié de la période étudiée. Force est donc de reconnaître que la concurrence joua un rôle prépondérant

dans le recrutement et que la disponibilité des emplois constitue l'un des principaux facteurs qui amenèrent les hommes de la seigneurie à s'engager ⁷⁷.

Graphique 2.1
Répartition annuelle des contrats en fonction
de la concurrence entre les compagnies, 1788-1821



Si les rivalités figurent au premier rang des éléments qui influèrent sur la demande en travailleurs, d'autres facteurs relevant du contexte historique ont pu favoriser l'offre de main-d'œuvre. Contrairement à ce que nous avons d'abord pensé, la qualité des récoltes ne semble guère avoir eu d'impact sur l'embauche des voyageurs. Les périodes de marasme agricole ont pu jouer au niveau individuel, mais il est clair qu'elles n'ont pas collectivement fait croître le nombre d'engagements. En fait, les années de mauvaises récoltes sont en général suivies d'une stagnation ou

⁷⁷ Notre argument rejoint celui de Richard qui soutient que la concurrence livrée par la Compagnie XY est responsable de l'importante participation des hommes de Vaudreuil à la traite des fourrures, le recrutement des engagés de la paroisse n'étant guère significatif avant la fondation de la firme en 1798. Se référer à S. Richard, *op. cit.*, p. 22.

d'une chute du nombre de contrats signés ⁷⁸. Il est vrai que des baisses se sont produites en 1805 et 1806 alors que les engagements diminuèrent radicalement à cause de la restructuration entreprise par la CNO après sa fusion avec la firme menée par Mackenzie. Même si cet événement rend difficile l'analyse de l'impact des mauvaises récoltes sur le recrutement, d'autres exemples montrent qu'elles n'ont eu aucun effet marquant sur l'engagement. C'est le cas de la désastreuse récolte de 1816 qui n'a pas entraîné d'augmentation significative du nombre de contrats signés, huit individus s'étant embauchés en 1817, tandis que sept avaient fait de même l'année précédente ⁷⁹. De plus, tous les hommes qui se sont engagés en 1816 l'ont fait avant que l'on puisse envisager les déboires agricoles, et seuls deux des voyageurs de 1817 ont signé leur contrat au cours des trois premiers mois de l'année. La mauvaise récolte n'a donc créé aucun empressement à s'engager, ce qui suggère qu'elle a eu un impact limité – si impact il y eut – sur l'offre de main-d'œuvre.

Dans le même ordre d'idées, il semble que les bonnes récoltes n'aient guère influencé l'engagement des hommes de la paroisse ⁸⁰. Alors que le nombre de contrats aurait dû diminuer si la qualité des récoltes avait eu un effet sur l'embauche, un accroissement des engagements succède plutôt aux abondantes récoltes dans la moitié des cas étudiés. De plus, rien n'indique que les grandes quantités de céréales

⁷⁸ De mauvaises récoltes survinrent en 1788, 1789, 1795, 1804, 1805, 1812 et 1816. Voir à ce sujet, Fernand Ouellet, *Histoire économique*, p. 130, 131, 151, 154, 184, 218, 221 et 251.

⁷⁹ Pour obtenir de plus amples renseignements à propos de la désastreuse récolte de 1816, se référer à Louise Dechêne, « Observations sur l'agriculture du Bas-Canada au début du XIX^e siècle » dans Joseph Goy et Jean-Pierre Wallot, éd., *Évolution et éclatement du monde rural. Structures, fonctionnement et évolution différentielle des sociétés rurales française et québécoise XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1986, p. 192 et 194-195.

⁸⁰ Ces bonnes récoltes se produisirent en 1800, 1801, 1802, 1806, 1807, 1811, 1813, 1817 et 1818. Consulter F. Ouellet, *Histoire économique*, p. 184, 218, 219 et 251.

récoltées soient à l'origine des baisses observées dans les autres cas. À preuve, la chute du nombre de contrats entre 1811 et 1812 survint non seulement après une bonne récolte, mais également à la suite de l'absorption de la Compagnie de Michilimakinac par l'*American Fur Company*. Il paraît difficile, à première vue, de départager la part de responsabilité de chacun des facteurs dans la diminution des engagements. Toutefois, cette dernière ne peut, selon nous, être attribuable à la bonne performance de l'agriculture. Nous croyons plutôt que la fusion des entreprises est responsable du phénomène puisque le retrait graduel de la Compagnie de Michilimakinac, qui engagea très peu dans la seigneurie après 1811, se produisit simultanément à une importante chute du nombre de contrats signés. En d'autres termes, le phénomène n'est pas imputable à une baisse de l'offre de main-d'œuvre, mais à une chute de la demande en travailleurs. Ainsi, les bonnes récoltes, à l'instar des infortunes agricoles, ne peuvent être considérées comme un facteur ayant eu un impact significatif sur la propension qu'avaient les voyageurs à s'embaucher.

À la différence des événements ponctuels qui n'ont eu aucun effet déterminant sur l'offre de main-d'œuvre, les facteurs à portée moins limitée ont quant à eux obtenu plus de succès. La conjonction de deux éléments auxquels nous avons déjà fait référence, à savoir le manque de diversification de l'activité économique et l'accroissement rapide de la population, a fortement influencé l'offre de travailleurs pour le commerce des pelleteries. Au risque de se répéter, il convient de rappeler que l'économie de la seigneurie n'a pu, dans ces conditions, absorber qu'une faible part de la population active grandissante. Dès lors, la majorité des hommes désireux d'obtenir un salaire d'appoint par une activité autre que l'agriculture ont dû faire appel à la traite des fourrures. Il est aussi probable que

l'accroissement de la population ait rendu difficile l'acquisition d'une terre dans une seigneurie où peu de concessions se firent après 1800 ⁸¹. Par conséquent, nous pouvons croire qu'un nombre croissant d'individus ont dû se tourner vers d'autres seigneuries pour s'y faire concéder une terre, ou encore durent-ils acquérir une propriété par achat à Rivière-du-Loup, d'où l'importance pour les hommes qui désiraient s'y établir de mettre la main sur un capital en numéraire. Dans ce contexte, le commerce des pelleteries était peut-être considéré comme le moyen idéal pour faciliter l'établissement, le travail de voyageur permettant d'empocher en un mois un salaire cinq ou six fois supérieur à celui que récoltait pour la même période un ouvrier agricole ⁸².

2.3.3 La traite des fourrures et l'établissement sur une terre

Faciliter l'établissement en favorisant l'achat d'une terre, tel était le principal objectif que poursuivaient ces voyageurs. C'est du moins la conclusion à laquelle nous sommes parvenue en croisant les résultats obtenus par la consultation du papier-terrier et ceux de l'étude du profil socio-économique des engagés. Comme nous l'avons déjà fait remarquer, la traite des fourrures intervenait généralement chez de jeunes hommes en âge de s'établir, ce que confirme le fait que la plupart des engagés se faisaient voyageurs quelque temps avant ou après avoir contracté mariage, c'est-à-dire lorsque venait le moment de s'installer. De son côté, l'analyse du papier-terrier a clairement montré que l'acquisition des terres après les expéditions de traite se faisait

⁸¹ Simon Berthiaume croit lui aussi que l'accroissement de la population combinée à la rareté croissante des terres auraient favorisé la participation des jeunes hommes de l'Assomption au commerce des pelleteries. S. Berthiaume, *op.cit.*, p. 15-16.

⁸² C. Berradelli, *op. cit.*, p. 81.

majoritairement par achat ⁸³. Ce mode d'acquisition – de loin privilégié par les voyageurs – intervenait en effet dans plus de 43 % des cas ⁸⁴. Son rôle paraît encore plus important si l'on ignore les transactions pour lesquelles le mode d'acquisition est inconnu, 55,6 % des terres ayant alors été obtenues par achat. En outre, il semble donc que le travail d'engagé constituait une activité qui servait à financer l'achat d'une terre et, par extension, à favoriser l'établissement d'une foule de jeunes gens.

Tableau 2.5
Répartition des terres acquises par les
voyageurs en fonction du mode d'acquisition

Mode d'acquisition	Nombre de cas d'acquisition	Pourcentage
Achat	25	43,9
Donation	8	14
Concession	6	10,5
Succession	5	8,8
Mariage	1	1,8
Inconnu	12	21
Total	57	100

Source : Le terrier des Ursulines de Trois-Rivières constituant les bases de l'histoire de Louiseville et de Sainte-Ursule situées dans la seigneurie de la Rivière du Loup et le fief St-Jean.

Il ne faut cependant pas croire que l'argent gagné par un voyage de traite suffisait à lui seul à assurer l'acquisition d'une propriété. Malgré le fait que de nombreux engagés achetaient une terre très peu de temps après leur retour, le lien entre la pratique du commerce des pelleteries et l'acquisition d'un lot n'est pas aussi évident chez plusieurs voyageurs. Bien des individus laissaient en effet s'écouler

⁸³ Ce résultat ne nous surprend guère, Berradelli ayant observé le même phénomène à Pointe-Claire. C. Berradelli, *op. cit.*, p. 134.

⁸⁴ Chaque cas d'acquisition ne correspond pas à un individu, mais à une transaction impliquant une propriété foncière puisqu'un voyageur a pu étaler ses acquisitions sur plusieurs transactions.

plusieurs mois, parfois quelques années, avant de mettre la main sur une propriété. Il est possible que des hommes aient alloué une partie de l'argent empoché à l'acquittement d'une dette ou à la satisfaction de besoins de subsistance immédiats, ne réservant que le reste à l'achat d'une terre. De plus, il n'est pas exclu que des canotiers aient reporté l'acquisition d'une propriété parce qu'ils avaient dilapidé une partie – voire la totalité – de leurs bénéfices dans l'alcool ou le jeu au cours de l'expédition de traite ou encore à leur retour au Bas-Canada. En outre, il est probable que certains voyageurs ne disposaient pas d'un capital suffisant à l'achat d'une terre et qu'ils aient dû, par conséquent, en retarder l'acquisition. Cela expliquerait pourquoi les engagés pratiquaient d'autres occupations avant de se déclarer agriculteurs dans les registres paroissiaux, confirmant ainsi le rôle de la traite des fourrures en tant qu'activité économique secondaire.

Quel que soit le moment auquel survint l'acquisition d'une propriété, comment peut-on expliquer que les hommes de l'échantillon eurent besoin du commerce des pelleteries pour acheter une propriété ? Si la réponse à cette question réside en partie dans le contexte économique et démographique, il n'en demeure pas moins que des motifs individuels servirent à former un groupe d'individus susceptibles de s'engager. En fait, les hommes prédisposés à se faire voyageurs peuvent être classés en trois catégories puisque nous avons identifié autant de raisons qui ont pu amener certains paroissiens à s'embaucher. Dans un premier temps, il importe de souligner l'existence de tout un contingent d'individus qui n'étaient pas originaires de Rivière-du-Loup et qui ne possédaient aucune terre dans la seigneurie comme le montre le papier-terrier. Nous pouvons penser que ces hommes se sont engagés auprès des compagnies de traite parce qu'ils ne disposaient d'aucun réseau

d'entraide familial étendu de sorte que leurs chances d'acquérir une propriété par donation ou succession étaient minces. Dans ce contexte, la traite des fourrures représentait pour eux un excellent moyen pour accéder rapidement à la propriété. Il n'est donc guère surprenant de voir que 33 % des engagés de l'échantillon provenaient de paroisses situées à l'extérieur de la région.

S'ajoutaient aux non-natifs des individus dont les pères avaient vendu ou donné leur terre quelque temps avant que les fils ne s'engagent, laissant ainsi ces derniers sans héritage foncier. Dans bien des cas, les pères avaient remis leur propriété entre les mains de purs étrangers au lieu de les vendre tout simplement à leurs enfants qui étaient pourtant en âge de s'établir. Il est permis de croire qu'une telle attitude était la conséquence de problèmes économiques, tels l'endettement, qui commandaient d'agir rapidement. Le papier-terrier ne soufflant mot sur le sujet, il aurait fallu consulter les actes notariés pour en savoir davantage, mais cet exercice dépassait largement le cadre fixé par la présente étude. Quoi qu'il en soit, douze des cent individus retracés dans le papier-terrier se trouvaient dans cette situation. Ce fut notamment le cas des frères Alexis, Antoine, Louis et Jean-Baptiste Pichette dont le père vendit une terre d'environ 40 arpents de superficie en 1795, soit quelques années avant qu'ils ne deviennent voyageurs ⁸⁵. Ainsi, il se pourrait bien que ces hommes, à l'instar de ceux qui étaient dans la même situation, aient pris part au

⁸⁵ Antoine et Louis Pichette devinrent voyageurs en 1798 alors que leurs frères Jean-Baptiste et Alexis s'engagèrent en 1800. Ce dernier avait quant à lui effectué un premier voyage en 1793. En ce qui a trait à la transaction concernant la terre de leur père, voir Lucien Bellemare, Jacques Bellemare et Louis Beland, *Le terrier des ursulines de Trois-Rivières : constituant les bases de l'histoire de Louiseville et de Sainte-Ursule situées dans la seigneurie de la Rivière du Loup et le fief St-Jean*, Saint-Léon, Lucien Bellemare, 1997, vol. 3., concession C-7 (lot # 19), p. 16-17. Nous savons aussi que leur père se départit d'un lot d'un arpent en 1796. Consulter *Ibid.*, vol. 2, concession C-1 (lot # 59), p. 70-71.

commerce des pelleteries pour acheter la terre qu'ils auraient peut-être pu acquérir de leur père.

Les engagés de cette dernière catégorie ne furent guère les seuls à avoir été privés de l'héritage d'une propriété familiale, les hommes qui n'étaient pas les principaux successeurs ou donataires du patrimoine de la famille se trouvant quelque peu dans la même situation. L'analyse du papier-terrier ayant mené à la reconstitution du partage des avoirs fonciers des familles de 30 voyageurs, nous pouvons sans crainte affirmer que 23 % des individus retrouvés à l'aide de cette source durent assumer de telles conditions. Les frères Louis et Jean-Baptiste Desorcy faisaient partie de ce groupe. En effet, alors que leur frère Joseph reçut par donation la moitié de la terre de 62 arpents et 5 perches de superficie, l'autre moitié fut divisée en cinq parts, dont deux furent remises à ces voyageurs ⁸⁶. Dans l'ensemble, les hommes qui n'étaient pas les successeurs ou donataires principaux recevaient en moyenne 4,2 arpents de terre en superficie, dimension qui se chiffrait à 5,7 arpents si on élimine les cas des engagés qui n'ont rien reçu. En guise de comparaison, les principaux héritiers obtinrent pour leur part des terres faisant en moyenne 57,8 arpents en superficie ! À la lumière de ces informations, on peut très bien comprendre ce qui a pu pousser les hommes de cette catégorie à s'engager puisqu'ils

⁸⁶ Louis et Jean-Baptiste Desorcy ont reçu la légitime, c'est-à-dire la moitié de la part d'héritage à laquelle ils avaient théoriquement droit. Prévus par la Coutume de Paris, ce recours permettait aux parents d'assurer la transmission du noyau principal de la terre à un héritier et d'éviter par conséquent son morcellement, d'autant plus que l'héritier principal rachetait généralement les parts – coupées de moitié – de ses frères et sœurs. À propos de la légitime, voir Yves F. Zoltvany, « Esquisse de la Coutume de Paris », *RHAF*, vol. 25, n° 3 (décembre 1971), p. 381-382. En ce qui a trait à la terre de la famille Desorcy, se référer à L. Bellemare, J. Bellemare et L. Beland, *Le terrier des ursulines*, vol. 2, concession C-1 (lot # 23), p. 21-22.

cherchaient probablement à remédier à cette situation en gagnant l'argent nécessaire à l'achat d'une terre de plus grande dimension.

Cette hypothèse tend à être confirmée par le fait que 75 % des voyageurs du groupe qui acquièrent une propriété à leur retour dans la seigneurie procédèrent par achat. Mais la stratégie ne leur étant pas exclusivement réservée, des héritiers principaux utilisèrent eux aussi l'argent empoché grâce au commerce des pelleteries pour acheter une terre. La tactique était toutefois moins répandue chez ces derniers puisque 42,9 % d'entre eux y eurent recours, tandis que 59 % des engagés qui n'étaient pas des héritiers principaux durent l'employer. De plus, les objectifs visés par les deux groupes ne semblent guère avoir été les mêmes. Du côté des hommes qui étaient des héritiers ou donataires secondaires, la stratégie servait à acquérir une terre aux dimensions raisonnables afin de pallier la situation désavantageuse dans laquelle ils se trouvaient. Quant à eux, les principaux héritiers utilisaient vraisemblablement la tactique pour accroître leur patrimoine foncier⁸⁷. Les engagés appartenant à cette catégorie ne participaient pas à la traite des fourrures uniquement pour atteindre cet objectif, près de 60 % des voyageurs de ce groupe n'acquérant aucune terre après avoir pris part à cette activité. Il est possible que certains de ces hommes se soient engagés dans le but de récolter un salaire servant à subvenir aux besoins de la famille à un moment où la terre reçue n'était pas très productive, des hommes ayant pu obtenir des propriétés dont la mise en valeur n'était pas des plus avancées.

⁸⁷ T. Wien, « Familles... »

En guise de conclusion pour la présente section, il convient de se demander dans quelle mesure la pratique du commerce des pelleteries a réellement favorisé l'établissement des voyageurs revenus en permanence dans la seigneurie – que ces derniers aient été des migrants, des héritiers principaux ou de second plan, ou encore des hommes dont les pères se sont débarrassés de leur terre. Si l'on se fie uniquement au tableau 2.6 (p. 65), il semble évident que cette activité a facilité l'établissement de ces engagés, quelque 68 % des hommes ayant acheté leur terre après avoir participé à un voyage de traite. Cependant, en analysant le tableau 2.7 (p. 65), on constate rapidement que le commerce des pelleteries n'a pas permis aux voyageurs de former un groupe de propriétaires terriens privilégiés puisque la plupart d'entre eux ne posséderont au cours de leur vie que des propriétés de modestes dimensions. Faisant entre un et 89 arpents en superficie, ces propriétés ne permettaient probablement pas aux anciens voyageurs de survivre de sorte que les hommes de l'échantillon devaient exercer un autre métier. En ce qui concerne les engagés qui détenaient plus de 90 arpents de terre en superficie, il importe de souligner qu'une partie de ces avoirs fonciers ne fut pas obtenue à l'aide de la traite, mais grâce aux héritages que reçurent les principaux successeurs ou encore par la pratique d'activités économiques autres que le travail de voyageur. En outre, le commerce des pelleteries facilita l'établissement des canotiers rentrés de façon permanente au bercail, sans toutefois favoriser l'enrichissement foncier de la masse de ces travailleurs au point de faire accéder la majorité d'entre eux à un statut socio-économique supérieur.

Tableau 2.6
Répartition du nombre de voyageurs en
fonction de la superficie des terres acquises⁸⁸

Superficie et catégorie des terres	Nombre d'individus qui ont acheté avant le voyage	Nombre d'individus qui ont acheté après le voyage	Total
Moins de 5 arpents Lot ou emplacement	0	5	5
De 5 à 20 arpents Parcelle de terre	5	5	10
De 20 à 60 arpents Lopin de terre	4	11	15
Plus de 60 arpents Terre	5	10	15
Inconnu	1	1	2
Total	15	32	47

Source : Le terrier des Ursulines de Trois-Rivières constituant les bases de l'histoire de Louiseville et de Sainte-Ursule situées dans la seigneurie de la Rivière du Loup et le fief St-Jean.

Tableau 2.7
Répartition du nombre de voyageurs en fonction
de la superficie totale des terres que possédaient ces individus

Superficie et catégorie des terres	Nombre d'individus qui ont acheté avant le voyage	Nombre d'individus qui ont acheté après le voyage	Total
Propriété modeste 1-89 arpents	13	23	36
Patrimoine moyen 90-199 arpents	1	8	9
Grande étendue 200-399 arpents	0	0	0
Très grande étendue Plus de 400 arpents	0	0	0
Inconnu	1	1	2
Total	15	32	47

Source : Le terrier des Ursulines de Trois-Rivières constituant les bases de l'histoire de Louiseville et de Sainte-Ursule situées dans la seigneurie de la Rivière du Loup et le fief St-Jean.

⁸⁸ Les bornes servant à délimiter les catégories de terres au tableau 2.6 ont été empruntées à Gilles Paquet et Jean-Pierre Wallot. Nous nous sommes aussi inspirée de ces auteurs pour établir les bornes du tableau 2.7, mais afin de refléter plus fidèlement la réalité, nous avons modifié deux des trois bornes qu'ils ont proposées. Si la catégorie des propriétés modestes est demeurée la même, nous avons qualifié les terres de 90 à 199 arpents de patrimoine moyen, et non de patrimoine moyen et grand. De plus, nous avons scindé la catégorie « très grande étendue » qui regroupait les terres faisant plus de 200 arpents. Les propriétés mesurant de 200 à 399 arpents ont été classées dans la catégorie « grande étendue », cependant que les terres de plus de 400 arpents furent considérées comme de très grandes étendues. Au sujet des bornes proposées par Paquet et Wallot, voir « Stratégie foncière de l'habitant : Québec (1790-1835) », *RHAF*, vol. 39, n° 4 (printemps 1986), p. 566 et 570.

2.3.4 Un moyen de fuir la seigneurie

En plus d'avoir facilité l'établissement des engagés qui ont pu revenir dans la seigneurie, le commerce des pelleteries constituait également un moyen utilisé par certains paroissiens pour quitter définitivement le Bas-Canada afin de s'installer ailleurs en Amérique du Nord. Ce qui à première vue peut paraître surprenant est pourtant un fait bien réel, les contrats de six voyageurs stipulant que le canotier sera libre au centre du continent, soit en arrivant à destination ou encore à l'échéance de son engagement. Ce phénomène s'est manifesté à trois reprises au cours de la période observée. Il s'est produit une première fois en 1788, se répéta en 1799, puis fit à nouveau surface entre 1819 et 1821. Toutefois, nous ne parlerons que de deux sous-périodes, la première regroupant les années 1788 et 1799, la seconde allant de 1819 à 1821. Cette division chronologique fut établie en fonction du fait que les deux sous-périodes, quoiqu'elles furent marquées par un seul phénomène, impliquaient des destinations différentes et parce que les causes en jeu ne semblent pas avoir été exactement les mêmes – du moins certaines d'entre elles ne jouèrent pas avec la même intensité au cours des deux sous-périodes identifiées.

Lorsqu'il apparut à la fin du 18^e siècle, le phénomène concernait les trois jeunes célibataires qu'étaient Louis Bourret, Antoine Leclair et Pierre Maillet. S'il est difficile de tirer des conclusions décisives à partir d'une population de cette taille, il est néanmoins possible d'affirmer que deux motifs ont pu pousser ces individus à quitter la paroisse. Dans un premier temps, le papier-terrier montre que ces voyageurs ne possédaient aucune terre à Rivière-du-Loup en plus de suggérer que leur chance d'obtenir une terre défrichée par succession ou donation était mince. À cet égard, il convient de citer l'exemple de Leclair dont les frères présents dans le

papier-terrier durent tous acquérir leur terre par concession ou encore celui de Maillet dont le père n'apparaît guère dans la source, laissant ainsi planer le doute sur son statut de propriétaire. Il est permis de croire que ces hommes ont éprouvé de la difficulté à s'établir, voire à trouver du travail, faute de pouvoir bénéficier de l'entraide d'un réseau familial bien développé. De toute évidence, cette explication ne peut s'appliquer à Leclair qui, étant originaire de la seigneurie, était lié à certaines des plus grosses familles de la paroisse. Par contre, ses collègues Bourret et Maillet ont pu se trouver dans cette situation puisque, provenant de familles migrantes, ils ne pouvaient compter que sur les membres du groupe familial immédiat pour leur venir en aide ⁸⁹.

Dans ces circonstances, il n'est pas étonnant que des hommes aient choisi de quitter Rivière-du-Loup pour s'établir ailleurs en Amérique du Nord, que ce soit dans d'autres seigneuries ou colonies, voire même aux États-Unis. Au cours de la première sous-période observée, Détroit s'avéra être la destination de prédilection, les trois voyageurs abandonnant la seigneurie au profit de cet établissement. Ce choix judicieux peut s'expliquer par le fait que Détroit a probablement pu leur offrir des avantages économiques semblables à ceux présentés par l'établissement entre 1749 et 1765. Durant ces années, l'agglomération attira en effet de nombreux Canadiens grâce à l'impulsion que le gouvernement colonial donna au développement de l'agriculture aussi tôt que 1749 ⁹⁰. Par conséquent, les nouveaux arrivants pouvaient continuer à pratiquer l'occupation qui dominait leur milieu d'origine, c'est-à-dire

⁸⁹ Vérifications faites, Bourret et Maillet n'ont pu jouir de la présence de membres de la parenté dans la seigneurie. De plus, les mariages contractés par leurs frères et sœurs à Rivière-du-Loup étaient trop récents pour avoir permis la mise en place de réseaux familiaux étendus.

⁹⁰ Lina Gouger, « Migrer à Détroit au XVIII^e siècle : la part du monde rural dans le peuplement d'une zone frontalière » dans G. Bouchard, J.A. Dickinson et J. Goy, éd., *op.cit.*, p. 161, 165 et 172.

l'agriculture, tout en participant à la traite des fourrures qui permettait de soutenir leur établissement. Ces conditions, si elles existaient toujours en 1788 et 1799, ont sûrement incité Bourret, Leclair et Maillet à faire leurs adieux au Bas-Canada et à s'installer à Détroit dont la population continuait après tant d'années à être alimentée par le commerce des pelleteries.

À l'instar des hommes qui marquèrent le phénomène au cours de sa première phase d'existence, Benjamin Gervais, Pierre Trépanier et Jean-Baptiste Boisvert se firent voyageurs entre 1819 et 1821 dans le but de quitter Rivière-du-Loup. L'analyse de leur profil a soulevé un fait qui n'a pas manqué de retenir notre attention : tout comme leurs prédécesseurs, ces engagés ne détenaient pas de propriété dans la seigneurie. Ce facteur a donc joué un rôle déterminant dans le choix des individus qui prirent part à la traite des fourrures afin de fuir la paroisse, tous les hommes dans cette situation devant assumer cette condition. Telle était donc le point commun aux voyageurs des deux sous-périodes identifiées. Si ce motif garda toute son importance entre 1788 et 1821, la non-existence d'un réseau d'entraide familial semble avoir perdu quelque peu de sa pertinence. Alors que deux individus étaient concernés par cette explication entre 1788 et 1799, Benjamin Gervais est le seul voyageur de la seconde phase qui n'a pu bénéficier de la présence d'un tel réseau pour faciliter son établissement.

Contrairement à Gervais qui n'était pas originaire de la seigneurie, Trépanier et Boisvert, fils de la paroisse, disposaient de réseaux aux tentacules fort bien développés. En effet, le premier était lié à la grande famille des Desjarlais, tandis que le second appartenait de par sa mère au groupe des Bellegarde. Cependant, il importe de se demander si l'appartenance à ces familles n'a pas incité les deux voyageurs à

quitter Rivière-du-Loup au lieu de les pousser à s'y établir. Il est légitime de s'interroger sur cet aspect de la question dans la mesure où Charles Bellegarde ainsi que les frères Albert et François Desjarlais, des oncles de ces voyageurs, ne se sont pas installés dans la paroisse après leur voyage de traite, mais ont plutôt élu domicile au cœur du continent ⁹¹. Sans avoir subi directement l'influence de leurs oncles qui s'étaient engagés plusieurs années avant eux, Trépanier et Boisvert ont peut-être choisi de suivre la voie tracée par les frères de leur mère ⁹².

Un dernier facteur a possiblement joué sur la décision des trois voyageurs qui ont quitté la seigneurie entre 1819 et 1821, à savoir la surpopulation. Il est intéressant de noter que Gervais, Trépanier et Boisvert partirent alors que les premiers effets du surpeuplement se faisaient sentir à Rivière-du-Loup. En effet, ces hommes s'exilèrent pour la colonie de la Rivière-Rouge au Manitoba au moment où les premières familles partirent jeter les fondements de Saint-Guillaume d'Upton. Dans ce contexte, une question vient automatiquement à l'esprit : est-il possible que la traite des fourrures ait servi à absorber, du moins en partie, les premiers surplus de population des seigneuries bas-canadiennes avant que les pressions démographiques ne deviennent véritablement problématiques durant les années 1830 ? Sans pouvoir

⁹¹ Nous avons retrouvé Albert Desjarlais à Sandwich (aujourd'hui Windsor en Ontario) à l'occasion de son mariage en 1805. Quant à François Desjarlais, il menait au début des années 1800 une existence de *freeman* sur l'actuel territoire de l'Alberta, alors que Charles Bellegarde se trouvait dans les environs de la colonie de la Rivière-Rouge où sa maison servit de prison au cours de la bataille de la Grenouillère en 1816. Se référer à Carmen Macleod, dir., *Paroisse L'Assomption de Windsor, Ontario, 1700-1985 : mariages*, Ottawa, Société franco-ontarienne d'histoire et de généalogie, 1985, vol. 1, p. 144., à Heather Devine, « Les Desjarlais. The Development and Dispersion of a Proto-Métis Hunting Band, 1785-1870 » dans T. Binnema, G. J. Ens and R. C. Macleod, éd., *op.cit.*, p. 134, et finalement à N. Saint-Onge, « Profile... », p. 12.

⁹² Albert Desjarlais signa le premier en février 1792 et fut suivi par son frère François qui s'engagea en juin de la même année. Pour sa part, Charles Bellegarde devint voyageur en 1793 et à nouveau en 1798.

répondre avec certitude à cette question, il s'agit d'une avenue plausible qui mérite réflexion d'autant plus que les écrits de Gouger suggèrent que certains exclus créés par le système de transmission des terres, dont on voulait préserver l'intégrité, alimentaient les migrations par la traite des fourrures ⁹³. Si le commerce des pelleteries a pu servir de moyen migratoire aux hommes qui n'avaient pas de terre à cause d'un système de transmission des propriétés, il est possible qu'il en ait été de même pour les individus privés d'une terre à cause de la surpopulation.

Si seulement six individus ont clairement fait part de leur désir de demeurer au centre du continent, il n'est pas exclu que plusieurs autres voyageurs aient eu la même intention. En effet, bien des hommes ont pu souhaiter s'installer au cœur de l'Amérique du Nord en s'engageant toutefois à effectuer un voyage aller-retour, peut-être par désir de garder toutes leurs options ouvertes. Il ne serait pas étonnant que le taux d'individus qui désiraient d'avance s'établir dans l'Ouest ait été plus important, 15,3 % des engagés de l'échantillon ayant été retracés, temporairement ou de façon permanente, au centre du territoire nord-américain. Les raisons qui ont pu pousser ces canotiers à migrer peuvent bien avoir été celles que nous avons identifiées plus haut. Cependant, pour deux voyageurs, il semble que la décision relevait plutôt du désir de retrouver un milieu ou un style de vie appréciés. Le premier de ces hommes, Jean-Baptiste Desmarais, n'était de passage dans la seigneurie que pour faire baptiser ses enfants métissés avant de retourner dans l'Ouest, tandis que le Métis Pierre L'Étang effectuait un retour dans son milieu

⁹³ L. Gouger, *loc. cit.*, p. 162 et 166.

d'origine après avoir passé quelque temps au Collège de Nicolet⁹⁴. En outre, la traite des fourrures servit à alimenter le courant migratoire vers l'Ouest canadien et le Mid-West américain de sorte que des voyageurs de la paroisse contribuèrent au peuplement de ces contrées.

⁹⁴ Desmarais fit baptiser ses enfants Reine, Joseph et Marie-Anne à Rivière-du-Loup le 7 février 1798, puis s'engagea auprès de la McTavish, Frobisher & Co le 27 avril de la même année. Consulter à ce sujet les actes 488817, 488827 et 488833 de la base de données du PRDH, www.genealogie.umontreal.ca. De son côté, Pierre L'Étang se fit baptiser dans la paroisse de St-Jean-Baptiste de Nicolet en 1810 alors qu'il fréquentait le Petit séminaire de l'endroit. Il devint ensuite voyageur en 1817 et 1818, puis participa en tant que guide à l'expédition McLeod en 1826. Nous croyons, sans toutefois détenir de preuves, qu'il rendit l'âme en Idaho en 1830. Se référer à Société de généalogie de la Mauricie et des Bois-Francs, *Répertoires des baptêmes de St-Jean-Baptiste (cathédrale) de Nicolet, 1716 à 1984*, Trois-Rivières, Société de généalogie de la Mauricie et des Bois-Francs, 1989, vol. 4, p. 1 167, et à « List of participants in McLeod's 1826 expedition » dans Elisabeth Briggs and Anne Morton, *Biographical Resources at the Hudson's Bay Company Archives*, Winnipeg, Westgarth, 1996, vol. 1, p. 155.

CHAPITRE 3

3.1 LA PRÉSENCE FAMILIALE PARMIS LES VOYAGEURS

3.1.1 Quelques données méthodologiques

Si les voyageurs éprouvèrent le besoin de s'engager pour acquérir une terre ou pour quitter la seigneurie, est-il possible que leur décision ait été facilitée par le fait que des membres de leur famille immédiate et de leur parenté se soient faits voyageurs avant eux ? En d'autres termes, le choix d'un engagé a-t-il pu être influencé par la présence d'un ou de plusieurs parents au sein du métier ? Même s'il est difficile d'étudier les manifestations d'un tel phénomène, il n'en demeure pas moins que la réponse à cette question réside en partie dans l'analyse de la présence familiale parmi les voyageurs de l'échantillon. Menée à partir des registres d'état civil et de la base de données du PRDH, cette étude a révélé que 123 des 157 voyageurs identifiés, c'est-à-dire 78,3 % d'entre eux, provenaient de familles où au moins un autre membre avait été canotier. Afin de présenter des résultats plus précis, nous avons tenu compte des cas où certaines des personnes apparentées aux voyageurs de Rivière-du-Loup ne faisaient pas partie de l'échantillon puisqu'elles s'étaient engagées alors qu'elles résidaient ailleurs au Bas-Canada. Nos calculs comprennent donc dix-sept individus pour lesquels les voyageurs de leur famille étaient tous ou en partie natifs de l'extérieur. Si on élimine les cas des individus où tous les engagés apparentés n'étaient pas originaires de la seigneurie, ce sont 119 des 157 hommes qui provenaient de familles ayant produit au moins un autre voyageur.

Dans le but de bien comprendre le phénomène étudié, il importe de savoir que les 123 engagés identifiés n'ont pas tous eu la possibilité de suivre la voie tracée

par des voyageurs apparentés, seuls 88 individus provenant de familles où une autre personne s'était engagée avant eux. S'ajoutent à cette catégorie de voyageurs, huit frères qui, s'étant embauchés à la même date au moment du premier engagement, se sont probablement influencés mutuellement. Cependant, ces huit individus ne purent suivre l'exemple de voyageurs qui leur étaient apparentés, la famille à laquelle ils appartenaient n'ayant jusqu'à leur embauche produit aucun canotier. À l'instar de ces derniers, d'autres engagés – au nombre de 27 – n'ont subi aucune forme d'influence liée à la présence familiale puisqu'ils étaient les premiers hommes de leur famille à se faire voyageurs. Toutefois, ceux-ci ont pu servir de modèle aux engagés apparentés dans la mesure où des membres de la famille les ont suivis dans la profession. En fait, pour être plus précis, ce sont au total 80 des 123 voyageurs qui ont pu assumer ce rôle. Il apparaît donc évident que la présence familiale parmi les voyageurs de Rivière-du-Loup était un phénomène important. Un problème reste toutefois à résoudre : qui étaient les individus qui agissaient possiblement en tant qu'exemple pour les voyageurs et à qui ces hommes ont-ils pu servir de modèle ?

3.1.2 La famille immédiate

3.1.2.1 La transmission du métier de père en fils

La question de la transmission d'un métier de père en fils constitue l'aspect central de toute réflexion entourant la présence familiale au sein d'une occupation économique. Ne faisant pas exception à cette règle, la présente étude aborde le sujet et révèle que les pères de 13 des 157 engagés de l'échantillon avaient été voyageurs. Ainsi, seuls 8,3 % des canotiers que nous avons pris sous notre loupe ont suivi les traces de leur paternel. À l'opposé, onze pères ont pu servir de modèle à leur fils. Cependant, trois de ces pères n'appartenant pas à notre échantillon, ce sont

uniquement huit des 157 individus identifiés, soit 5,1 % d'entre eux, qui avaient un ou des fils voyageurs. En excluant les trois hommes dont les pères se sont engagés alors qu'ils résidaient à l'extérieur et en procédant de même avec leur paternel, nous constatons que 18 des 157 individus de l'échantillon étaient liés par une relation père-fils, phénomène qui touchait par conséquent environ 11,5 % des canotiers étudiés.

À la lumière de ces informations, il y a lieu de croire que Berradelli, Wien et Allaire ont vu juste : le métier de voyageur ne se transmettait qu'occasionnellement de père en fils⁹⁵. Ce constat devient encore plus évident si l'on considère le fait que faible était la propension qu'avaient les pères à influencer leurs fils, la plupart ayant servi d'exemple à un seul enfant. Un autre fait vient renforcer cette conclusion : nous n'avons recensé qu'un seul cas impliquant un père, un grand-père et un fils. Des trois individus impliqués, seul le père, Jean-Baptiste Tousignant, s'embaucha alors qu'il se trouvait à Rivière-du-Loup. Par conséquent, cet homme est l'unique engagé de l'échantillon dont le père et le fils participèrent également à la traite. Force est donc de reconnaître que si le métier se transmettait rarement de père en fils, l'occupation transcendait exceptionnellement plusieurs générations.

Même si les pères des voyageurs de Rivière-du-Loup se sont peu engagés pour la traite des fourrures, il n'est pas exclu que ces hommes aient influencé le choix de leurs fils, l'influence paternelle ayant pu se faire sentir autrement que par la présence directe du père au sein de l'occupation. Sans avoir pris part au commerce

⁹⁵ C. Berradelli, *op. cit.*, p. 68, T. Wien, « Familles... », et G. Allaire, *Les engagés*, p. 129-132. Ce dernier en vient à cette conclusion après avoir calculé qu'environ 30 % des pères des engagés qu'il a étudiés ont fait de la traite. Ses recherches lui ont aussi permis d'affirmer que les fils dont les pères participèrent au commerce des pelleteries n'avaient pas plus tendance à s'engager que les hommes dont les pères n'avaient pas pris part à la traite.

des pelleteries, des pères ont tout de même pu inciter leurs fils à s'embaucher comme canotiers, que ce soit par des encouragements et des suggestions, ou encore en vantant les mérites d'un métier bien rémunéré. Qui plus est, des pères ont aussi pu aider leurs fils à obtenir un poste en se portant garants de leur bonne conduite – ce qui a pu s'avérer utile puisque la majorité des voyageurs, ne s'étant engagés qu'une seule fois, ne pouvaient jouir d'une réputation établie. En outre, l'influence paternelle n'était pas nécessairement celle de l'engagement et elle ne peut, par conséquent, être confinée à la participation – restreinte il va sans dire – des pères à la traite des fourrures.

3.1.2.2 Ces frères qui étaient voyageurs

Contrairement à la présence paternelle, l'existence des fratries au sein de l'organisation du commerce des pelleteries n'avait rien d'extraordinaire, 48,4 % des engagés que nous avons étudiés provenant de familles où au moins deux fils s'étaient faits voyageurs. Même si ces hommes étaient généralement issus d'unités familiales n'ayant produit que deux payeurs, un nombre surprenant d'individus appartenaient à des familles qui comprenaient un minimum de trois canotiers. En effet, 37 des 76 hommes faisant partie d'une fratrie virent au moins deux de leurs frères s'engager pour les commerçants de traite. Il existait donc à Rivière-du-Loup quelques grosses familles de payeurs. En fait, sur les 31 unités familiales formées par les fratries recensées, dix contenaient entre trois et cinq individus. Parmi les groupes familiaux qui étaient composés de trois frères, on compte ceux des Carufel, des Juineau et des Lavergne auxquels venaient s'ajouter ceux des Desjarlais et des Austin dits Marineau. Les frères Trépanier, Godin, Picotte et Vanasse formaient pour leur part

des unités familiales de quatre voyageurs, tandis que le clan des Pichette remportait le championnat avec cinq frères.

Tableau 3.1
Répartition des voyageurs en fonction du nombre
de frères qui prirent part au commerce des pelleteries

Nombre de voyageurs	Nombres de frères voyageurs	Pourcentage
39	1	51,3
16	2	21,1
16	3	21,1
5	4	6,6
76	-	100

Sources : La base de données du PRDH ainsi que les registres paroissiaux de Rivière-du-Loup, de Yamachiche, de Maskinongé et de Saint-Léon-le-Grand.

Des 76 hommes formant ce groupe, 52 sont susceptibles d'avoir imité un ou des frères qui avaient pris part à la traite des fourrures avant eux, alors que 42 individus ont pu inciter de par leur expérience des frères à les suivre dans le métier. Pour mieux comprendre le phénomène, il faut savoir que 34 voyageurs étaient uniquement en état de s'inspirer de frères qui les avaient précédés dans la profession, que 24 autres purent seulement assumer le rôle de modèle et que 18 individus se trouvaient pour leur part dans les deux situations. Il est intéressant de voir que la majorité des hommes qui eurent la possibilité d'imiter un ou des frères n'avaient pas tendance à servir d'exemple par la suite. Si bien des canotiers n'ont pas agi en tant que modèle à leur tour, c'est d'abord parce que la plupart provenaient de familles au sein desquelles seuls deux frères s'étaient faits voyageurs. À notre avis, le phénomène peut également résulter de l'arrêt de la pratique du commerce des fourrures en 1821, lequel a engendré une rupture dans la transmission de l'engagement familial.

Ces éclaircissements expliquent aussi pourquoi les hommes de notre groupe ne pouvaient en général suivre l'exemple que d'un seul frère et pourquoi ils ne purent servir de modèle qu'à un seul voyageur né du même père et de la même mère. Sans remettre en cause l'existence d'une possible influence familiale dans le processus d'embauche des engagés de Rivière-du-Loup, ces faits exposent par contre les limites du phénomène. Malgré tout, et en dépit du fait que moins nombreux étaient les voyageurs qui servaient de modèle par rapport à ceux qui ont pu s'inspirer d'un frère, des indices suggèrent que certains réseaux familiaux prenaient de l'ampleur. En effet, la proportion des frères qui étaient en position de servir d'exemple à deux, trois ou quatre voyageurs est légèrement supérieure à celle des voyageurs qui ont pu imiter plus d'un frère, la première se fixant à quelque 36 % alors que la seconde n'étant que de 30,8 %. Autrement dit, les voyageurs avaient tendance à agir comme modèle pour un plus grand nombre de frères que de frères n'étaient en position de les inspirer, c'est-à-dire que si un engagé n'a pu suivre la trace que d'un frère, il a cependant pu servir d'exemple à un plus grand nombre de canotiers appartenant à la fratrie. Ainsi, au fur et à mesure où ils s'engageaient, les canotiers de ce groupe étaient de plus en plus nombreux à être liés aux fratries les plus populeuses.

S'il est possible d'élaborer des hypothèses à propos des voyageurs qui ont pu servir de modèle ou chercher à imiter l'expérience de leurs prédécesseurs, il est cependant plus risqué d'aborder la question de l'existence d'une véritable influence familiale puisqu'il est difficile de déterminer si des individus ont délibérément agi sur la volonté d'une personne pour l'amener à s'embaucher. De tous les types de présence familiale que nous analyserons au cours de ces pages, seule celle des frères permet de se pencher sur la question sans réel danger de s'écarter dans la mesure où

nous avons identifié des cas de frères qui se sont engagés lors de la même journée. En ajoutant aux huit canotiers dont nous avons déjà parlé les quatre autres voyageurs qui se trouvaient dans la même situation, mais qui ont également pu suivre l'exemple d'au moins un autre membre de la famille, ce sont douze frères qui signèrent un contrat au même moment et, par surcroît, avec le même commerçant. Par conséquent, ces frères devaient se rendre au même endroit pour apposer un X sur l'engagement et ils ont probablement effectué le trajet qui les séparait de Montréal – où les contrats étaient signés – l'un avec l'autre.

Dans la majorité des cas, ces voyageurs partaient aussi pour une destination et une période de temps identiques, signe qu'ils ont sûrement effectué le périple au sein de la même brigade de canots. C'est notamment le cas des frères Louis et Antoine Lavergne qui se firent canotiers pour le compte de David & Peter Grant le 1^{er} février de l'an de grâce 1794 alors qu'ils s'engagèrent à passer un hiver au nord en qualité de milieux. Tous ces éléments montrent que ces frères se sont possiblement influencés mutuellement et que la décision de devenir engagés avait par conséquent été prise d'un commun accord. Cependant, la prudence dont doit faire preuve l'historien nous incite à ne pas ignorer le fait qu'un individu peut avoir convaincu un frère à le suivre dans l'aventure dans le but de se donner le courage de partir. De plus, la rigueur qui doit être à la base de toute réflexion historique nous amène à reconnaître que le jeu de l'influence a pu être absent des situations recensées et que seul le désir d'emprunter le chemin que s'apprêtait à parcourir un frère a pu inspirer la moitié de ces engagés.

3.1.2.3 La présence de la famille immédiate : une expérience vécue entre frères

En guise de conclusion pour la présente section, il convient de dresser un bilan de la présence de la famille immédiate au sein de l'occupation de voyageur. Au total, notre échantillon de 157 engagés comprend 91 individus dont la ou les familles immédiates avaient produit plus d'un canotier ⁹⁶. Ainsi, ce sont 58 % des hommes étudiés qui appartenaient à des unités familiales où au moins un autre membre s'était fait voyageur. Dans la moitié des cas, ces canotiers provenaient de familles comptant uniquement deux payeurs, tandis que les unités familiales de l'autre moitié comprenaient au minimum trois engagés. Si égales sont ces proportions, il n'en est rien de celles des canotiers ayant pu suivre l'exemple ou servir de modèle aux voyageurs issus d'une seule catégorie d'hommes ou de ceux qui ont pu assumer les mêmes rôles auprès de plus d'un type d'individus. En effet, plus de 92% des engagés

Tableau 3.2
Répartition des engagés en fonction des catégories
de parents de la famille immédiate ayant oeuvré comme voyageurs

Catégories d'individus	Nombre de voyageurs	Pourcentage
Père	8	8,8
Frère	70	76,9
Fils	6	6,6
Père et fils	1	1,1
Père et frères	4	4,3
Frère et fils	2	2,2
Total	91	100

Sources : La base de données du PRDH ainsi que les registres paroissiaux de Rivière-du-Loup, de Yamachiche, de Maskinongé et de Saint-Léon-le-Grand

étaient seulement en contact avec des canotiers appartenant à une catégorie unique d'individus – celle des frères dans la plupart des cas. Une minorité provenait

⁹⁶ Pour les besoins de la cause, nous avons décidé de tenir compte du fait qu'un homme peut appartenir à deux familles immédiates, celle de sa naissance ainsi que celle qu'il a formée avec son épouse. Cette procédure permet de tenir compte des individus pour lesquels des frères et des fils ou encore un père et des fils se sont engagés.

cependant de familles comprenant deux types d'hommes qui devinrent voyageurs, le phénomène se manifestant dans 7,7 % des cas par des combinaisons père-fils, frères-fils et père-frères. À cet égard, l'un des meilleurs exemples est sans contredit celui du payeur Alexis Bellegarde qui succéda à son père en 1811 et qui fut ensuite suivi par son jeune frère Antoine en 1819. De son côté, Louis Brûlé servit sûrement de modèle à son frère Antoine avant d'avoir probablement assumé le même rôle auprès de son fils Louis en 1810. Même si des pères et des fils étaient parfois impliqués dans le phénomène, il n'en demeure pas moins que l'expérience de la traite des fourrures était surtout une aventure vécue entre frères, ces derniers étant présents dans plus de 83 % des cas recensés. Ainsi, en ce qui a trait à la famille immédiate, la participation au commerce des pelleteries était d'abord et avant tout un fait générationnel.

3.1.3 La parenté

3.1.3.1 Des oncles et des neveux parmi les payeurs

Outre le fait d'avoir pu profiter de la présence de membres de la famille immédiate au sein de l'organisation de l'occupation, les voyageurs de Rivière-du-Loup purent également jouir de celle de la parenté. La présence de cette dernière parmi les engagés se manifeste dans un premier temps par l'existence des liens unissant des oncles et des neveux. En tout, environ 27 % des hommes de l'échantillon, soit 42 des 157 voyageurs, sont rattachés par une telle relation. Ces chiffres impliquent 22 oncles de même que 20 neveux auxquels l'on se doit d'ajouter Calixte Lesieur dont l'oncle Toussaint ne s'est pas embauché à partir de la seigneurie. Ce sont donc 21 voyageurs qui avaient au moins un oncle payeur et 22 individus qui virent quelques-uns de leurs neveux s'engager dans le commerce des

pelletteries. Sans être le plus important, ce type de présence familiale, de loin inférieur à celui des cousins, n'en est pas moins intéressant puisqu'il est en certains points comparable à celui des pères et des fils. En effet, même si elle touchait deux fois plus d'individus, la présence des oncles et des neveux n'était pas – à l'image des cas de transmission du métier de père en fils – un phénomène dominant, la possibilité de servir de modèle à un neveu ou de s'inspirer de l'expérience d'un oncle se chiffrant à environ 14 %.

À l'image des pères avec leurs enfants, les oncles étaient toujours en position d'agir en tant qu'exemple pour les neveux, alors que ces derniers, comme les fils par rapport à leur paternel, ne servaient jamais de modèle pour les oncles. Le cas de présence familiale actuellement étudié présente un autre point commun avec ce qui a jusqu'ici été observé : la majorité des voyageurs n'étaient liés qu'à un payeur, plus de cinq neveux sur dix n'ayant pu s'inspirer que d'un seul oncle et 64 % des oncles n'ayant pu agir de modèle que pour un seul neveu. Cependant, un fait distingue la présence des oncles et des neveux de celle de la famille immédiate, à savoir la participation de l'unité familiale de la mère. Des 39 liens de parenté unissant des neveux et des oncles, trente furent établis par l'intermédiaire de la mère du voyageur, c'est-à-dire que l'oncle en question n'était pas le frère du père, mais celui de la mère. Ayant lui aussi étudié cette question, Allaire conclut pourtant que la famille maternelle ne joue aucun rôle particulier dans l'engagement ⁹⁷. Si l'on rapporte les résultats obtenus sur l'ensemble des cas d'influence possibles et, surtout, si l'on considère le fait que chaque oncle aurait pu servir de modèle à un plus grand nombre

⁹⁷ Le chercheur en est venu à cette conclusion après avoir constaté que les mères de 57 % des engagés dont la famille fut identifiée n'avaient aucun frère qui prit part à la traite des fourrures. Se référer à G. Allaire, *Les engagés*, p. 134-136.

de neveux, il est vrai que la famille de la mère n'était pas très présente dans le phénomène d'embauche. Toutefois, en considérant qu'elle était à la base de près de 77 % des relations existant entre les oncles et les neveux de l'échantillon, il convient de reconnaître que la famille maternelle a pu jouer un rôle significatif dans le processus d'engagement. Les liens familiaux unissant les voyageurs n'étaient donc pas uniquement établis par le père, mais aussi par la mère qui devenait par extension un intermédiaire entre les payeurs des différentes générations.

3.1.3.2 Les cousins de la seigneurie se font voyageurs

La présence des familles maternelles ne s'est pas seulement fait sentir au sein des relations entre des oncles et des neveux, mais fut également présente au cœur des liens qui unissaient les cousins chez qui le phénomène était toutefois moins dominant. En effet, 47,2 % des 212 liens de parenté qui existaient entre les cousins de l'échantillon furent établis par l'intermédiaire des mères des voyageurs. Si elles étaient toujours en position d'assumer un rôle marquant dans l'établissement des relations unissant les engagés, les familles maternelles avaient cependant davantage tendance à marquer les liens familiaux intergénérationnels que ceux qui liaient les payeurs d'une même génération. En fusionnant ces résultats avec ceux obtenus pour les oncles et les neveux, nous constatons qu'un peu plus de la moitié des liens unissant des membres d'une même parenté relevaient des unités familiales maternelles. Ainsi, dans l'ensemble, la famille de la mère et celle du père ont pu jouer un rôle semblable dans l'engagement et, par conséquent, rien n'indique qu'il faille considérer celui des unités familiales maternelles comme étant négligeable.

La présence des cousins dans le processus d'embauche des voyageurs de Rivière-du-Loup était quant à elle la plus importante forme de présence familiale relevant de la parenté. Alors que 42 individus étaient unis par un lien oncle-neveu et que 14 hommes étaient beaux-frères (nous y reviendrons), 59 payeurs pouvaient revendiquer le titre de cousins. Si nous avons au préalable comparé la présence des oncles et des neveux à celle des pères et des fils, rien n'empêche de répéter l'exercice avec les frères et les cousins. En effet, la présence de ces derniers au sein de la parenté constitue en quelque sorte l'équivalent de celle des frères parmi la famille immédiate dans la mesure où elles concernent toutes deux des individus qui étaient issus de la même génération. Toutefois, le phénomène était moins important chez les cousins puisqu'il impliquait – au risque de se répéter – 59 engagés comparativement à 76 canotiers pour les frères. Ces données confirment ce que nous avons d'abord pensé : la participation des frères au commerce des pelleteries dominait tout autre type de présence familiale chez les voyageurs de la seigneurie ⁹⁸.

Malgré la prédominance des frères, la présence des cousins comportait une particularité lui permettant de se démarquer. Contrairement aux frères qui, dans 51,3% des cas, provenaient de familles n'ayant produit qu'un seul autre payeur, plus de 70 % des cousins virent au moins deux de leurs cousins devenir voyageurs. En d'autres mots, la majorité d'entre eux pouvaient s'inspirer ou servir de modèle à un minimum de deux cousins. C'est du moins ce que suggère le fait que 56 % des 43 voyageurs qui étaient en position d'agir comme modèle pour des cousins purent le faire auprès d'au moins deux canotiers et que 67 % des 39 payeurs qui pouvaient s'inspirer de l'expérience d'un cousin purent suivre l'exemple de plus d'un engagé.

⁹⁸ C'est aussi la conclusion à laquelle est parvenu Allaire qui soutient que l'influence des frères semble avoir été plus importante que celle des parents. G. Allaire, *Les engagés*, p. 136-144.

Tableau 3.3
Répartition des voyageurs en fonction du nombre
de cousins qui prirent part au commerce des pelleteries

Nombre de voyageurs	Nombres de cousins voyageurs	Pourcentage
16	1	27,1
8	2	13,6
5	3	8,5
10	4	16,9
5	5	8,5
9	6	15,3
4	7	6,8
2	9	3,4
59	-	100

Sources : La base de données du PRDH ainsi que les registres paroissiaux de Rivière-du-Loup, de Yamachiche, de Maskinongé et de Saint-Léon-le-Grand.

Un autre phénomène n'a pas manqué de retenir notre attention. À l'encontre des frères qui pouvaient reproduire l'expérience ou agir en tant que modèle pour un maximum de quatre personnes, bien des cousins étaient en état de suivre l'exemple ou d'inspirer cinq, six, sept, voire même neuf voyageurs ! Non seulement le nombre de cousins qui ont pu servir de modèle ou auquel un homme a pu servir d'exemple était-il supérieur à celui se rapportant aux frères, la proportion des cousins liés à un nombre élevé d'individus, à savoir quatre engagés ou plus, est également beaucoup plus importante. Elle concerne en effet 6,6 % des frères, contrairement à 37,8 % des cousins, phénomène qui s'explique par le fait que le bassin de cousins était supérieur à celui de la famille immédiate.

De plus, nombreux étaient les canotiers dont les cousins n'étaient pas tous issus de la même unité familiale, mais provenaient de plus d'une famille immédiate. C'était entre autres le cas des frères Raphaël, Raymond et Joseph Carufel dont les six cousins appartenaient à deux unités familiales distinctes ou encore celui de Joseph Lamirande que des liens unissaient à neuf cousins issus de trois familles immédiates différentes. Qui plus est, ces individus étaient parfois liés à des cousins nés de l'unité

familiale paternelle, mais aussi à certains qui avaient vu le jour parmi la famille de la mère. Les liens unissant les cousins de l'échantillon pouvaient donc être multiples et émaner d'une panoplie d'horizons. En d'autres termes, la provenance de l'inspiration et la transmission du métier étaient susceptibles de se faire dans plusieurs directions. Ainsi, si la participation des frères permit d'entrevoir l'ampleur que pouvaient prendre certaines fratries, la présence des cousins avait pour sa part la force de laisser deviner l'étendue que purent avoir certains réseaux relevant de la parenté.

3.1.3.3 Des beaux-frères à l'origine de réseaux familiaux

S'ajoutait à la présence des oncles, des neveux et des cousins celle des beaux-frères qui étaient par contre moins nombreux, seuls 14 des 157 voyageurs de l'échantillon étant unis par ce type de lien familial. Puisque les beaux-frères faisaient partie, de par leur mariage, de l'unité familiale immédiate du voyageur, nous aurions pu les regrouper dans la section précédente. Cependant, nous avons choisi de traiter ces hommes comme des membres de la parenté parce qu'ils ne naquirent pas au sein du noyau familial initial, mais s'y greffèrent en contractant mariage, et aussi en raison du fait que plusieurs d'entre eux prirent part à la traite des fourrures avant de convoler en justes noces avec les sœurs des engagés. De prime abord, l'étude de la présence de ces hommes ne semble guère passionnante, la majorité d'entre eux ne se démarquant pas des engagés dont au moins un autre membre de la famille se fit voyageur car ils ne pouvaient servir de modèle ou ne s'inspirer que d'un seul beau-frère. Toutefois, en grattant un peu, le rôle de ces derniers dans la formation des réseaux familiaux émerge des ténèbres et semble avoir été, dans certains cas, déterminant.

Si la plupart de ces hommes n'assumaient qu'une fonction d'intermédiaire dans la construction de ces réseaux, plus de 35 % des beaux-frères, soit cinq des 14 engagés identifiés, étaient en état de donner naissance à l'une de ces filières. En effet, n'étant guère situés au cœur des réseaux, ces payeurs occupaient la position de tête de la filière, c'est-à-dire qu'ils avaient été les premiers membres d'une famille à s'engager et qu'un nombre important de parents les suivirent dans le métier. À cet égard, l'un des exemples les plus intéressants est celui de Louis Trechemin dit Poitras. Après avoir été canotier en 1789, ce voyageur a pu servir d'exemple à son beau-frère Michel Arseneault, de qui ont pu s'inspirer non seulement son frère Alexis, mais aussi ses cousins Pierre et Joseph Arseneault, de même que Joseph et Cyrille Pombert, qui ont pu à leur tour servir de modèle à des individus. Somme toute, même s'ils représentent un maigre 9 % des 157 voyageurs de l'échantillon, les beaux-frères ont à l'occasion pu exercer – en tant que chaînon originel – un rôle significatif dans la mise en place de certains réseaux de présence familiale.

3.1.3.4 La présence de la parenté : un court bilan

De tous les voyageurs que nous avons suivis au cours de cette étude, un total de 86 hommes appartenaient à des parentés au sein desquelles au moins un autre individu participa au commerce des pelleteries. Ainsi, 54,7 % des canotiers de l'échantillon étaient liés à un oncle, un cousin, un neveu ou encore un beau-frère, peut-être même à plusieurs d'entre eux, qui avait pris part à la traite des fourrures. À l'instar de ce qui fut observé pour la famille immédiate, mais dans des proportions moins importantes, la majorité des voyageurs de cette section, à savoir près de sept payeurs sur dix, ne bénéficiaient que de liens qui les unissaient à une seule

catégorie d'individus devenus voyageurs. Dans 56,7 % des cas, il s'agissait de cousins, suggérant ainsi que la présence familiale au sein de la parenté était surtout

Tableau 3.4
Répartition des engagés en fonction des catégories
de parents de la parenté ayant oeuvré comme voyageurs

Catégories d'individus	Nombre de voyageurs	Pourcentage
Cousins	34	39,5
Oncles	13	15,1
Neveux	9	10,5
Beaux-frères	4	4,7
Cousins/oncles	7	8,1
Cousins/neveux	9	10,5
Cousins/beaux-frères	5	5,8
Beaux-frères/neveux	1	1,2
Cousins/neveux/beaux-frères	3	3,5
Cousins/oncles/beaux-frères	1	1,2
Total	86	100

Sources : La base de données du PRDH ainsi que les registres paroissiaux de Rivière-du-Loup, de Yamachiche, de Maskinongé et de Saint-Léon-le-Grand.

un phénomène générationnel, ce que soutient le fait qu'un autre 6,7 % n'était lié qu'à des beaux-frères. Par conséquent, ce sont plus de 63 % des canotiers liés à une seule catégorie de parents qui n'avaient de liens qu'avec des hommes de la même génération, contrairement à quelque 36 % qui n'étaient apparentés qu'à des engagés nés de la génération suivante ou précédente. De plus, la présence intergénérationnelle touchait 50 % de tous les voyageurs unis à au moins un autre payeur de la parenté, alors que la présence générationnelle impliquait les trois quarts d'entre eux. Ainsi, en ce qui concerne la parenté, la présence des individus appartenant à une même génération dominait celle des hommes unis par un lien intergénérationnel. Cependant, le phénomène était moins important que chez la famille immédiate où plus de huit individus sur dix pouvaient revendiquer des liens avec des engagés issus de la même génération, tandis que seul 23 % étaient liés à des payeurs d'une génération autre que la leur.

Quoique des similitudes aient été notées entre la présence de la famille immédiate et celle de la parenté, ces dernières comportaient tout de même quelques différences. Dans un premier temps, la compilation des résultats de notre recherche a montré que si aucun voyageur de la famille immédiate n'était lié à trois catégories de parents s'étant faits payeurs, quelques engagés de la parenté se trouvaient quant à eux dans cette situation. Qui plus est, seule la moitié des hommes ayant servi à l'étude de la famille immédiate provenaient d'unités familiales ayant produit au moins deux autres voyageurs, alors que 72 % des canotiers recensés pour l'analyse de la parenté étaient apparentés à un minimum de deux individus, chiffre qui s'élève même à onze engagés. En outre, les payeurs de la parenté étaient enclins à être liés à un plus grand nombre de voyageurs et à un nombre plus important de catégories d'individus devenus canotiers. Ainsi, si réseaux familiaux il y avait, ceux-ci étaient susceptibles d'être plus variés et plus étendus que ne l'étaient les filières de la famille immédiate.

3.1.4 De la présence de la famille immédiate et de la parenté

Mais qu'en était-il des réseaux impliquant la famille immédiate ainsi que la parenté ? Autrement dit, comment le phénomène de la présence familiale parmi les voyageurs de Rivière-du-Loup se manifestait-il dans son ensemble ? Afin de répondre à cette question, il convient, après avoir effectué un bilan de la présence de la famille immédiate et de celle de la parenté, de procéder à une compilation des résultats obtenus pour tout le phénomène. Il importe d'abord de rappeler que 123 des 157 hommes de l'échantillon, c'est-à-dire 78,3 % d'entre eux, provenaient de familles au sein desquelles au moins un autre individu avait pris part au commerce

des pelleteries. La majorité de ces engagés, soit près de sept payeurs sur dix, étaient liés à plus d'un canotier et une forte proportion de voyageurs pouvaient revendiquer des liens avec un nombre élevé d'individus, que nous avons au préalable fixé à quatre engagés ou plus. En fait, ce sont plus de 60 % des hommes apparentés à au moins deux voyageurs qui étaient dans cette situation de sorte que, lorsqu'ils étaient nés dans une famille ayant produit plus de deux payeurs, les canotiers avaient tendance à être liés à plusieurs engagés, le nombre de ces derniers pouvant varier entre quatre et treize individus. C'était notamment le cas des voyageurs Alexis Vanasse et Albert Desjarlais qui virent respectivement huit et treize membres de leur famille – dont des frères, des cousins et des neveux – s'embaucher pour la traite des fourrures.

Non seulement les réseaux familiaux pouvaient-ils être très étendus, les filières auxquelles appartenaient les payeurs pouvaient également – comme nous l'avons vu plus tôt – inclure plusieurs catégories d'hommes s'étant faits voyageurs. Si l'étude de la famille immédiate et l'analyse de la parenté ont révélé que, dans chacune de ces divisions, la plupart des engagés étaient en relation avec un seul type de parents, la prise en compte des deux familles montre que 58 % des canotiers étaient liés au minimum à deux catégories d'individus. Même si la majorité d'entre eux n'étaient en relation qu'avec deux types de parents, Louis Brûlé père était pour sa part apparenté à cinq catégories d'individus, son frère, son fils, son beau-frère de même que quelques neveux et cousins s'étant engagés dans la profession. Les réseaux familiaux pouvaient donc inclure, d'une part, des individus issus de la parenté et, d'autre part, des canotiers nés de l'unité familiale immédiate, quelque 45% des voyageurs étant liés à des hommes provenant des deux types de famille.

D'ailleurs, les huit plus importants groupes familiaux identifiés, à savoir ceux des Bellegarde, des Lamirande, des Brûlé, des Arseneault, des Vanasse, des Godin, des Desjarlais et des Pichette, comprenaient tous entre sept et quinze engagés issus de la famille immédiate et de la parenté. Nous n'avons qu'à penser, à titre d'exemple, au groupe des Bellegarde qui incluait un père, des fils, des frères, des cousins, des oncles et des beaux-frères, ou encore à celui des Desjarlais qui, avec quinze payeurs, constituait la plus grosse famille de voyageurs de la seigneurie⁹⁹. En somme, le canotier issu d'une famille ayant produit plus d'un engagé était généralement apparenté à un minimum de deux voyageurs, lesquels appartenaient dans bien des cas à deux catégories de parents relevant souvent des familles immédiates et de la parenté.

3.1.4.1 La présence familiale : un fait générationnel

Tout au long des pages précédentes, nous avons eu recours à une méthode nécessitant la présentation de nombreux chiffres et statistiques. Quoiqu'elle put s'avérer redondante et quelque peu rigide, cette méthode lève cependant le voile sur les formes de participation familiale au commerce des pelleteries tout en facilitant la compréhension de l'apport de tous les types d'individus au phénomène étudié. Ayant révélé que la présence familiale parmi les hommes de l'échantillon était un fait important ne pouvant être ignoré, la méthode n'a toutefois pas permis de savoir s'il existait un véritable phénomène d'influence familiale au sein du processus d'embauche des voyageurs de Rivière-du-Loup. Par contre, les données recueillies montrent hors de tout doute que les conditions nécessaires à l'existence d'un système

⁹⁹ Quiconque s'intéresse aux Desjarlais qui se sont installés à demeure dans l'Ouest où ils ont formé une bande de chasseurs consultera H. Devine, *loc. cit.*, p. 129-158.

de transmission d'influence étaient en place. Il est donc fort probable que des voyageurs aient exercé ou subi l'influence d'un ou de plusieurs membres de la famille, comme en font foi les cas des frères s'étant engagés au même moment. La prudence étant cependant de mise, nous ne pouvons aucunement conclure à l'existence d'un système d'influence familiale puisqu'il est pratiquement impossible, comme nous l'avons mentionné plus haut, de scruter un phénomène qui relève en partie de la psychologie et qui est, à défaut d'une documentation appropriée, peu tangible.

Que ce système ait ou non existé, une chose est cependant claire : la présence familiale concernait surtout des frères et des cousins, les autres membres de la famille que sont les pères, les fils, les oncles, les neveux ainsi que les beaux-frères n'étant point des personnages dominant le phénomène. À la lumière de ces informations, force est de conclure que ce dernier était d'abord et avant tout un fait générationnel, près de 83 % des canotiers apparentés à au moins un autre payeur pouvant revendiquer des liens avec des engagés de la même génération. Cependant, il faut reconnaître que le phénomène transcendait aussi les générations dans la mesure où 45,5 % des canotiers issus d'une famille comprenant un autre voyageur étaient liés à des hommes de la génération précédente ou subséquente. Par conséquent, si influence il y eut, celle-ci a non seulement pu se transmettre à la verticale, mais également à l'horizontale.

Un problème reste toutefois à résoudre : comment expliquer la prédominance du fait générationnel au sein de la présence familiale ? Deux facteurs pourraient, selon nous, être à la base de ce phénomène. D'abord, dans la perspective où il eut

lieu, l'arrêt quasi total de la pratique du commerce des fourrures par les habitants de Rivière-du-Loup entre 1758 et 1788 expliquerait en partie l'infériorité de la transmission intergénérationnelle du métier. En effet, cet événement pourrait avoir empêché toute une génération de pères et d'oncles qui auraient pu servir de modèle aux voyageurs de la seigneurie de prendre part au commerce des pelleteries. Dans un deuxième temps, la fusion entre la CNO et la CBH en 1821 a quant à elle entraîné la fin de la participation des résidents de Rivière-du-Loup à cette activité économique qui était pratiquée depuis la fondation de l'établissement. Par le fait même, nombreux furent les engagés qui ne purent inspirer leurs fils et leurs neveux. Ainsi, il est possible que ces phénomènes aient engendré des ruptures dans la transmission intergénérationnelle de la présence familiale au sein de l'occupation de voyageur. Cependant, certains indices suggèrent que ce type de transmission aurait pu être plus important si les deux événements n'avaient pas eu lieu. C'est du moins ce que laisse croire le fait que la présence des pères et de leurs fils prit de l'importance au fur et à mesure que s'écoula la période observée, la majorité des fils qui suivirent les traces de leur père s'étant engagés au cours de la dernière décennie étudiée. Sans devenir un phénomène dominant, la présence familiale intergénérationnelle aurait néanmoins pu être plus importante dans un contexte où aucun événement n'aurait provoqué de rupture dans la pratique de la traite des fourrures.

3.2 LES VARIATIONS DE LA PRÉSENCE FAMILIALE

3.2.1 Le cas des voyageurs non natifs

La présence familiale avait beau être un phénomène prédominant touchant surtout les gens d'une même génération, son importance variait cependant en

fonction de facteurs tels que le temps et la provenance géographique des engagés. En effet, la présence de membres de la famille immédiate et de la parenté au sein de la profession était beaucoup plus forte parmi les hommes originaires de la paroisse qu'elle ne l'était chez les voyageurs qui avaient vu le jour à l'extérieur de la région. Tandis que 88 % des 106 payeurs nés à Rivière-du-Loup ou dans les environs étaient liés à un autre canotier, seulement 59 % des 51 hommes provenant de l'extérieur étaient dans la même situation. Quoique le phénomène concernait dans les deux cas la majorité des individus, les canotiers originaires de la paroisse étaient proportionnellement 1,5 fois plus nombreux que les voyageurs non-natifs à être apparentés à au moins un autre engagé. De plus, les premiers étaient en moyenne liés à quelque 4,5 individus, alors que les seconds n'étaient généralement en relation qu'avec 1,3 voyageur. Qui plus est, environ 62 % des canotiers qui appartenaient à des familles ne comprenant aucun autre payeur provenaient de l'extérieur de la région. S'ils étaient moins nombreux à être apparentés à d'autres payeurs, les voyageurs non natifs avaient également tendance à être liés à un nombre moins élevé d'individus en plus de constituer la majorité des hommes qui n'avaient de liens familiaux avec aucun canotier.

Il n'est pas surprenant que la présence familiale ait été plus importante chez les hommes qui naquirent dans la seigneurie puisque ces individus disposaient de réseaux de parenté qui étaient beaucoup plus vastes et proches que ne l'étaient les filières sur lesquelles pouvaient compter les non-natifs. À preuve, toutes les grosses familles de canotiers identifiées étaient composées majoritairement d'hommes de la paroisse, à l'exception de la fratrie des Juineau qui comprenait uniquement trois frères nés à l'extérieur de la région. Ainsi, la totalité des gros groupes de voyageurs

qui incluait à la fois des membres de la parenté et des hommes de la famille immédiate étaient presque entièrement formés d'engagés ayant vu le jour dans les environs. Le fait que bien des non-natifs se soient engagés sans avoir pu suivre la voie tracée par un membre de la famille ou en n'ayant pu s'inspirer de l'expérience que d'un seul individu atténue quelque peu l'importance de la présence familiale – du moins montre-t-il qu'un autre facteur a pu entrer en jeu dans la décision de se faire voyageur. En effet, le simple fait d'avoir habité une seigneurie où des hommes s'engageaient régulièrement a pu inciter bien des non-natifs – de même que des paroissiens d'origine qui étaient liés ou non à un autre voyageur – à prendre part au commerce des pelleteries. C'est donc dire que l'environnement social a pu, au même titre que la présence familiale ou que le contexte économique et démographique, influencer des hommes à devenir payeurs.

Le milieu qui entourait les engagés de Rivière-du-Loup n'est pas le seul élément qui a pu influencer les voyageurs non natifs, ces derniers ayant également pu trouver la force de partir dans le fait qu'ils n'en étaient pas à leur première migration. Ayant effectivement procédé à un premier déplacement pour atteindre la paroisse, ces hommes – sans nécessairement être habitués au mouvement – avaient néanmoins l'expérience du déplacement. Par conséquent, il est permis de croire que leur départ a pu être facilité, la première migration pouvant mener à d'autres déplacements car elle est, selon nous, la plus difficile à effectuer attendu qu'elle amène l'individu à quitter pour une première fois un milieu connu. Ainsi, chez les engagés qui n'étaient pas nés à Rivière-du-Loup, la crainte de l'inconnu associée au départ a peut-être été atténuée par la connaissance que ces hommes avaient de la migration, alors que chez les canotiers originaires de la paroisse cette peur a pu être réduite par le fait que des

membres de la famille avaient vécu cette aventure avant eux. Certains individus ont même pu subir l'effet de ces deux forces, tel étant le cas des voyageurs non natifs dont au moins un autre membre de la famille s'était fait payageur.

3.2.2 L'évolution de la présence familiale entre 1788 et 1821

La présence familiale parmi les voyageurs de la seigneurie ne variait pas uniquement selon l'origine géographique des engagés, mais également en fonction du temps, c'est-à-dire que le phénomène prit de l'ampleur au fur et à mesure que s'écoula la période étudiée. C'est du moins ce que révèle l'analyse des payageurs qui ont pu suivre l'exemple d'au moins un membre de la famille, la proportion de ces hommes passant de 37 % entre 1788 et 1799, à 64 % au cours de la décennie suivante pour finalement se chiffrer à 80 % entre 1811 et 1821. Autrement dit, plus les années passent, plus le nombre de voyageurs qui pouvaient s'inspirer de l'expérience d'un parent quelconque est important. Si le phénomène est en soit intéressant, un élément le rend cependant captivant : l'accroissement de la présence familiale se produit parallèlement à la diminution de l'embauche des voyageurs de Rivière-du-Loup. En effet, alors que 70 hommes furent engagés de 1788 à 1799, 52 individus se firent payageurs entre 1800 et 1810, tandis que seuls 35 paroissiens s'enrôlèrent durant la dernière décennie observée.

Le phénomène apparaît encore plus dominant si l'on divise l'ensemble de la période étudiée en deux sous-périodes marquant le passage du recrutement intensif à un engagement moins important, 111 individus s'étant faits voyageurs entre 1788 et

1804, contrairement à 46 de 1805 à 1821¹⁰⁰. Au cours de ces périodes, ce sont respectivement 42 % et 91 % des engagés qui purent suivre la voie tracée par un membre de la famille les ayant précédés dans le métier. À la lumière de ces informations, il est possible de conclure à l'existence d'un lien entre l'ampleur de la présence familiale et la demande en travailleurs. En effet, tout porte à croire que l'importance du recrutement était proportionnellement inverse à celle de la présence familiale. En d'autres termes, si elle était faible lorsque la demande en travailleurs était importante, la présence familiale prenait de l'ampleur au moment où la demande était moins forte.

Il est certes intéressant de noter l'existence d'un phénomène, mais encore faut-il proposer une explication afin d'en comprendre l'origine. Pour ce faire, il s'avère indispensable d'effectuer un retour sur le possible arrêt de la pratique du commerce des pelleteries à Rivière-du-Loup entre les années 1750 et 1780. Cet arrêt, s'il eut lieu, a pu engendrer une rupture dans l'embauche des payeurs de la seigneurie et provoquer par conséquent une brèche dans la présence familiale. Lorsque les habitants de la paroisse auraient repris du service au cours de la décennie

¹⁰⁰ L'année 1804 constitue un point tournant dans l'engagement des voyageurs de Rivière-du-Loup puisque l'absorption de la compagnie XY par la CNO, en mettant un terme à une longue période de rivalité, provoqua la fin du recrutement intensif dans la seigneurie. Au cours de la restructuration qui suivit la fusion, on note un arrêt quasi total de l'engagement : seuls deux individus de l'échantillon devinrent voyageurs en 1805 et aucun homme ne s'engagea en 1806. Même s'il reprit un an plus tard et qu'il fut assez important au cours de certaines années suivant la reprise, le recrutement n'atteindra pas, pendant la seconde moitié de la période étudiée, l'importance qu'il avait entre 1788 et 1804. En effet, si 70,7 % des voyageurs identifiés signèrent durant la première moitié de la période analysée, c'est-à-dire entre 1788 et 1804, ce ne sont que 29,3 % des engagés qui s'embauchèrent entre 1805 et 1821. C'est pour cela que nous parlons de deux sous-périodes qui marquent le passage d'un recrutement intensif à un engagement moins important, d'autant plus que 63,6 % des contrats de l'échantillon furent signés entre 1788 et 1804, alors que 36,4 % des engagements furent contractés de 1805 à 1821.

1780, les anciennes familles de voyageurs se seraient à nouveau engagées pour la traite des fourrures. Des individus appartenant aux groupes des Desjarlais, des Bellegarde et des Lemaître – pour n'en nommer que quelques-uns – auraient repris le chemin de l'aventure. Par ailleurs, plusieurs familles sans antécédents dans le métier se seraient jointes aux vieux groupes de pagayeurs. C'est notamment le cas des frères Vanasse ou encore de la fratrie des Godin qui n'auraient vu aucun de leurs ancêtres s'engager pour la traite des fourrures alors qu'ils résidaient à Rivière-du-Loup. Ainsi, si la plupart des anciennes familles se seraient à nouveau embauchées pour le commerce des pelleteries, force est de reconnaître que la reprise des années 1780 aurait engendré une expansion du nombre de familles participant à la traite des fourrures, laquelle expansion résulterait de l'engagement d'individus sans antécédents familiaux dans l'occupation.

Cependant, la présence de ces derniers diminua à mesure que passèrent les années, 86 % d'entre eux s'engageant entre 1788 et 1805, alors que la période suivante récolta un maigre 14 % des 69 hommes sans antécédents. Ce phénomène se produisit parallèlement à la mise en place des nouveaux réseaux familiaux, à l'accroissement de l'importance des anciennes familles de voyageurs ainsi qu'à la diminution de la demande en travailleurs. En effet, au même moment, les compagnies embauchèrent de moins en moins d'hommes de la seigneurie, mais ceux-ci étaient de plus en plus nombreux à être liés aux anciennes familles de pagayeurs ou aux nouveaux groupes de voyageurs. Si tel était le cas de 30 % des canotiers entre 1788 et 1805 alors que 113 hommes s'engagèrent, la situation concernait toutefois près de 58 % des 44 individus s'étant faits voyageurs entre 1806 et 1821. En outre, la force combinée de ces facteurs engendra l'évacuation des

individus sans antécédents dans le métier et favorisa par extension l'accroissement de la présence familiale parmi les engagés de la paroisse.

Même s'il est clair que l'engagement des individus sans antécédents familiaux dans le métier explique la faible présence familiale au début de la période étudiée, une question reste cependant à résoudre : existait-il un lien entre la demande en travailleurs et la présence des anciennes familles de payeurs ? Certains indices suggérant l'existence d'une telle relation, nous avons noté que 27 % des canotiers embauchés entre 1788 et 1805, alors que régnait une forte demande, étaient liés aux anciennes familles de voyageurs. Cette situation s'appliquait toutefois à près de 50 % des individus engagés pendant la période suivante qui fut pour sa part caractérisée par une demande plus faible. L'importance de la présence des anciennes familles de voyageurs était donc proportionnellement inverse à l'ampleur de la demande en travailleurs. Un phénomène semble être à la base de cet état de fait. Lorsque le commerce reprit dans les années 1780 après un possible arrêt de quelque trente ans, le recrutement des voyageurs était beaucoup plus fort qu'il ne l'était au cours de la période précédant la rupture des années 1750. En effet, si un total de quelque 600 engagés furent embauchés en 1720, ce sont environ 2 000 hommes qui se firent voyageurs en 1790¹⁰¹.

Dans ce contexte, il est fort probable que les membres des anciennes familles n'aient pu satisfaire à la demande accrue en main-d'œuvre de sorte que plusieurs individus issus de familles sans antécédents dans l'occupation entrèrent dans la profession. Puis, lorsque la demande diminua après 1806, les anciens groupes de voyageurs accrurent leur présence dans le métier. Ainsi, il semble qu'une forte

¹⁰¹ T. Wien, « Famille... », voir note numéro 14.

demande ait favorisé l'entrée d'une délégation d'hommes sans expérience familiale, alors que les individus provenant des anciennes familles ont suffi à répondre à une bonne partie de la demande lorsque cette dernière était faible. Cette interprétation suggère que les anciennes familles de payeurs ont pu exercer un certain contrôle sur l'accès au métier dans la mesure où elles n'auraient eu le choix que de laisser entrer des membres des autres familles quand la demande était grande, mais qu'elles auraient réussi à accaparer un nombre plus important d'emplois quand le recrutement était moins exigeant. Il est certes difficile de prouver l'existence d'un tel phénomène, mais il est évident que cette voie ne doit pas être ignorée. Si aucun document ne permet de vérifier cette hypothèse, une autre explication concernant la concentration familiale peut quant à elle être validée, à savoir l'idée selon laquelle cette concentration résulterait de la priorité que les commerçants accordaient aux membres de certaines familles qui offraient de bons services aux compagnies de traite. C'est du moins ce que suggèrent les directives que reçurent les recruteurs en 1840 lorsque le gouverneur George Simpson leur transmit des instructions on ne peut plus précises :

« The engagements of the Recruits to be for a term of 3 to 5 years, all to be taken from the Voyageurs parishes, carefully excluding those who are brought up in the neighbourhood of Towns and as many of the favorite names, La Vallés, L'Eperances, Felixes, Convoyées, etc. as possible »¹⁰².

Il y a donc tout lieu de croire que la concentration familiale n'avait rien d'un hasard puisqu'elle a pu être engendrée par la préférence que manifestaient les marchands de traite à l'égard des familles reconnues pour l'excellence de leurs services.

¹⁰² Lettre du gouverneur George Simpson à James Keith, 18 nov. 1840. Citée dans Carol M. Judd, « "Mixt Bands of Many Nations" : 1821-70 » dans Carol M. Judd et Arthur J. Ray éd., *Old Trails and New Directions : Papers of the Third North American Fur Trade Conference*, Toronto, University of Toronto Press, 1980, p. 145.

CHAPITRE 4

4.1 LA TRAITE DES FOURRURES : UN BILAN MIGRATOIRE

4.1.1 Une critique de la méthode

Après avoir étudié le profil socio-économique des voyageurs, analysé les motifs qui poussèrent ces hommes à s'engager et décortiqué le phénomène de la présence familiale, il importe maintenant de dresser un bilan migratoire afin de savoir si le commerce des pelleteries a davantage contribué à l'établissement des canotiers dans la seigneurie ou à l'émigration de ces derniers. Nul ne doute qu'il soit impossible de déterminer avec précision le nombre d'engagés revenus au bercail et celui des individus qui quittèrent à jamais la paroisse. D'ailleurs, l'historien Allan Greer notait dans une analyse consacrée aux payeurs de Sorel qu'une telle tâche était « ... vouée à l'échec par l'absence de tout recensement des habitants entre 1681 et 1851 [...] et par le problème des homonymes, qui rendrait impossible l'association des noms inscrits sans renseignements personnels supplémentaires dans un contrat d'engagement avec une quelconque liste d'habitants »¹⁰³. Il est vrai qu'il s'avère pratiquement impossible d'obtenir des résultats exacts notamment en raison de l'insuffisance des sources. Toutefois, contrairement à Greer qui s'est contenté de conclure à l'impossibilité de mener à bien cette étude, nous établirons néanmoins un bilan dans le but de cerner les tendances générales du phénomène. Cependant, l'honnêteté intellectuelle qui doit être à la base de tout travail scientifique nous amène à reconnaître que Greer n'était pas en mesure de procéder à une telle analyse, les outils de recherche étant à l'époque très peu développés.

¹⁰³ A. Greer, *Habitants, marchands*, p. 240.

Mais depuis la publication de sa recherche en 1985, de nombreux recensements, ouvrages de généalogie et registres paroissiaux ont été publiés, rendant ainsi possible l'établissement – ne serait-ce que partiel – d'un bilan migratoire faisant état des retours ou départs définitifs des voyageurs de Rivière-du-Loup. Dans un premier temps, la consultation du PRDH, des registres d'état civil ainsi que des dictionnaires généalogiques de l'Institut Drouin nous permit de retracer, souvent à partir des actes de mariage, le lieu d'établissement de plusieurs voyageurs sur le territoire bas-canadien. Il fut ensuite possible de retrouver certains hommes au cœur du continent grâce aux ouvrages de Peter C. Gagné et Gail Morin, aux registres d'une multitude de postes de traite et aux recensements de la Rivière-Rouge et de Pembina au Dakota du Nord, recensements qui furent respectivement effectués en 1827 et 1850.

Malgré toutes les démarches entreprises, de nombreux individus demeurent introuvables. Certains d'entre eux moururent probablement au cours d'une expédition de traite, mais les compagnies ne conservant aucun registre de décès, il n'est guère possible de connaître le nombre exact d'individus qui connurent une telle fin. D'autres s'installèrent sûrement dans l'Ouest sans toutefois apparaître dans les registres paroissiaux consultés. Qui sait, peut-être se sont-ils établis en des lieux pour lesquels nous n'avons pas consulté les registres, mais encore faut-il mentionner que ces hommes ont pu échapper à la vigilance religieuse peu présente à certains endroits. Nous pouvons également croire que bon nombre de ces individus revinrent résider au Bas-Canada. Toutefois, nous ne pûmes retracer le lieu de leur établissement soit parce que le PRDH ne permet pas de pousser la recherche au-delà de 1799, soit en raison du fait que ces hommes étaient mariés à la signature du

contrat et qu'il est par conséquent impossible de les retrouver à partir des actes de mariage, seule information que contiennent la majorité des ouvrages de généalogie recensés.

4.1.2 Le bilan migratoire

Quoi qu'il en soit, les limites de la méthode et des sources employées ne nous empêchèrent pas de suivre la trace de la majorité des hommes formant l'échantillon. En effet, si 37 engagés ne purent être retrouvés pour les raisons énumérées plus haut, le destin de 120 voyageurs a quant à lui pu être retracé. Outre les cas d'individus morts au cours de l'expédition et ceux des hommes ayant élu domicile ailleurs au Bas-Canada, 24 voyageurs se sont installés à demeure au centre ou à l'ouest du continent. L'attrait exercé par les contrées sauvages du territoire nord-américain n'était donc pas négligeable puisque plus de 15 % des payeurs étudiés choisirent d'expérimenter la vie propre à ces coins de pays. Fait intéressant, l'Ouest attira quatre fois plus de canotiers expatriés de Rivière-du-Loup que ne le fit le reste du Bas-Canada. Il s'agit peut-être d'un signe montrant que les possibilités économiques offertes par ce dernier étaient, pour les hommes qui s'exilèrent de la seigneurie, moins avantageuses que celles présentées par l'immensité du continent ou encore que des liens affectifs tissés avec des Amérindiennes les retinrent au cœur de l'Amérique du Nord ¹⁰⁴. Qu'il ait été provoqué par des raisons économiques ou amoureuses, l'exil des voyageurs fut dans certains cas bénéfique. Quoique la majorité des canotiers retracés sur le vaste territoire nord-américain se contentèrent d'exercer l'occupation de cultivateur ou de poursuivre leur carrière de voyageur, quelques

¹⁰⁴ C'est ce que propose Saint-Onge dans son étude consacrée au profil des voyageurs de la CNO. Saint-Onge, « Profile... », p. 23-24.

hommes réussirent à assumer un rôle important au sein de leur collectivité d'accueil. Parmi ces individus, le payeur Benjamin Gervais fonda la communauté canadienne-française *Petit-Canada* au Minnesota en 1844 et fut commissaire du comté de Ramsey situé dans le même État de 1850 à 1852 ¹⁰⁵. Somme toute, les voyageurs de Rivière-du-Loup contribuèrent, de par leur exil, au développement de l'Ouest du pays, mais aussi à la mise en valeur du territoire américain.

Tableau 4.1
Répartition des voyageurs en fonction
de leur destin ou du lieu de leur établissement

Destin du voyageur ou lieu de l'établissement	Nombre de voyageurs	Pourcentage
Décédé au cours du voyage	2	1,3
Ailleurs au Bas-Canada	6	3,8
Rivière-du-Loup et environs	88	56,1
Centre et ouest du continent	24	15,3
Inconnu	37	23,6
Total	157	100

En plus d'avoir favorisé le peuplement des lointaines contrées de l'Amérique du Nord, les engagés de la paroisse prirent part au développement de la seigneurie et des environs, 88 hommes ayant choisi d'y revenir après leur(s) voyage(s) de traite. Il est certes évident que le nombre de voyageurs rentrés au bercail a pu être plus élevé puisque certains individus pour lesquels nous avons perdu la trace ont bien pu revenir dans la région sans toutefois apparaître dans les registres d'état civil. Cependant, rien ne nous autorisant à conclure qu'ils étaient plus nombreux, la présente analyse sera

¹⁰⁵ Quiconque désire connaître les faits marquants de la vie de Benjamin Gervais consultera le site Internet de la *Little Canada Historical Society* à l'adresse suivante : <http://www.members.aol.com/littlecanadamn/GervaisB.html>. La vie de l'homme a aussi fait l'objet d'un court récit. Le lecteur intéressé se référera à Joan D. Jansen, *The Benjamin Gervais Family. First Settlers and Founders of Little Canada*, 1989, 39 p.

effectuée en tenant compte du fait que 88 payeurs revinrent en sol mauricien. Ainsi, ce sont quelque 56 % des hommes de l'échantillon qui regagnèrent la région. Quoique la majorité des voyageurs y soient revenus, la capacité de rétention de la région était limitée, 42,7 % des canotiers n'ayant pas choisi de s'y installer ¹⁰⁶. Cette capacité est encore plus faible si l'on tient compte du fait que 14,7 % des canotiers revenus ne firent qu'une seule apparition dans les registres paroissiaux, apparition qui survint généralement au cours de l'année suivant leur retour. Autrement dit, ces payeurs ne furent présents dans la région que quelque temps, en général pour une période d'un an seulement.

Tableau 4.2
Répartition des voyageurs en fonction du lieu et
de la durée de leur établissement au retour de l'expédition

Lieu de l'établissement / durée du séjour	Une apparition	2-5 ans	6-10 ans	11-15 ans	16-20 ans	21 ans et plus	Total
Rivière-du-Loup	12	9	6	6	3	35	71
Maskinongé	-	1	-	3	-	1	5
Yamachiche	-	-	-	-	-	4	4
St-Léon-le-Grand	1	-	1	1	-	5	8
Total	13	10	7	10	3	45	88

Sources : Les registres paroissiaux de Rivière-du-Loup, de Yamachiche, de Maskinongé et de Saint-Léon-le-Grand

Mais qu'en est-il du pouvoir de rétention de Rivière-du-Loup ? Sans grande surprise, ce dernier s'avère être inférieur à celui de l'ensemble de la région. En effet, la seigneurie n'attira que 71 des 88 engagés qui revinrent dans les parages, les autres s'étant établis à Maskinongé, Yamachiche ou encore à Saint-Léon-le-Grand. C'est

¹⁰⁶ Ce calcul exclut les deux voyageurs qui périrent au cours d'un voyage puisque le départ de ces hommes ne résulte pas d'un choix, mais d'une fatalité. En ayant tenu compte de leur cas, nous aurions faussé les résultats.

donc dire que Rivière-du-Loup ne revit sur son territoire que 81 % des hommes revenus dans la région et qu'environ 45 % des individus formant l'échantillon regagnèrent la paroisse. Il convient donc de reconnaître que la capacité de rétention de la seigneurie était limitée d'autant plus que 17 % des payeurs qui revinrent à Rivière-du-Loup n'apparurent qu'une seule fois dans les registres d'état civil.

4.1.3 Les facteurs collectifs et l'émigration des voyageurs

Si la paroisse éprouva de la difficulté à retenir une majorité de voyageurs, il est probable que le phénomène résulte du contexte économique et démographique qui régnait à l'époque à Rivière-du-Loup. Il est en effet possible que le manque de diversification économique ainsi que l'accroissement de la population qui a pu rendre complexe l'acquisition d'une terre aient favorisé les départs définitifs puisqu'ils auraient nui à l'établissement permanent des hommes de l'échantillon. À cet égard, nous avons identifié deux éléments qui tendent à soutenir cette thèse. Dans un premier temps, la capacité de rétention de Rivière-du-Loup diminua au fur et à mesure que s'accrut la population : tandis qu'elle se chiffrait à quelque 50 % entre 1788 et 1799, elle n'était plus que de 43 % entre 1811 et 1821. Qui plus est, la proportion des voyageurs qui regagnèrent la seigneurie passa sous la barre des 40 % après 1818 alors que se firent sentir les premiers effets tangibles du surpeuplement. Nous avons également noté que la plupart des hommes qui ne figuraient pas sur la liste des principaux héritiers ou donataires du patrimoine foncier de leur famille ne retournèrent pas dans la paroisse (nous y reviendrons). Ce phénomène, qui se produisit parallèlement à l'accroissement démographique, constitue un signe qu'il était probablement plus facile pour les fils désavantagés de s'établir à un endroit où

les terres abondaient que dans une seigneurie qui approchait son point de saturation. S'ajoutait également le problème du manque de diversification économique qui aurait empêché les hommes désavantagés par l'héritage ou la donation de vivre d'une activité autre que l'agriculture. Ainsi, il semble que la conjonction du contexte économique et démographique, jumelée à l'état de colonisation de la seigneurie, ait progressivement fait perdre à la paroisse la capacité d'absorber ses surplus de main-d'œuvre et de population.

Un autre facteur peut expliquer pourquoi si peu de voyageurs s'établirent à Rivière-du-Loup et dans les environs, à savoir le pouvoir limité qu'a pu exercer la pratique de la traite des fourrures pour faciliter l'établissement des voyageurs. C'est du moins ce que suggère le fait que le commerce des pelleteries n'a guère mis un frein au phénomène de migration même s'il a pu contribuer à l'établissement permanent (fixé à plus de 5 ans) de 65 des 88 hommes revenus dans la région. En effet, cette activité économique n'a pas empêché le départ des 23 payeurs qui revinrent dans la seigneurie ou dans les paroisses avoisinantes pour moins de six ans. De plus, la traite des fourrures est directement liée à l'émigration de 24 voyageurs et a probablement mené au départ des 43 individus qui s'installèrent ailleurs au Bas-Canada ou dont nous fûmes incapable de suivre la trace. En d'autres mots, la traite des fourrures a pu favoriser l'établissement permanent de 41,4 % des voyageurs de l'échantillon et entraîner le départ de 42,7 % d'entre eux. Qui plus est, le commerce des pelleteries ne semble pas avoir réussi à faire obstacle au départ des individus rentrés temporairement au bercail, individus qui comptent pour 14,6 % des hommes étudiés. À la lumière de ces statistiques, il est permis de croire que l'aide à l'établissement exercée par le commerce des pelleteries auprès des voyageurs de

Rivière-du-Loup était limitée. Nous pouvons légitimement penser, sans toutefois détenir de preuves, que cette aide aurait pu être plus importante si nous avions eu affaire à des payeurs réguliers, la pratique annuelle de cette activité sur une longue période favorisant l'enrichissement des engagés ¹⁰⁷. Cependant, la plupart des canotiers ne s'étant embauchés qu'une seule fois, bien des hommes n'étaient peut-être pas en état de procéder à l'achat d'une terre puisqu'ils n'auraient pas mis la main sur une somme d'argent suffisante. En outre, le manque d'assiduité de la pratique du commerce des pelleteries, combiné à la faible capacité de rétention de Rivière-du-Loup, peut expliquer pourquoi la traite des fourrures a tant favorisé les départs ainsi que les retours non définitifs.

4.1.4 Quelques motifs individuels à la base des migrations

Afin de bien comprendre un phénomène de migration, il est impossible de se contenter d'identifier les facteurs collectifs ayant agi sur les départs et les retours, un chercheur devant également se pencher sur les motifs individuels qui poussèrent des hommes à quitter ou à regagner la seigneurie. À cet égard, une première question ne manqua pas d'attirer notre attention : le fait de provenir d'une famille migrante ou d'être originaire de la région influença-t-il le comportement migratoire des voyageurs de l'échantillon ? À notre grand étonnement, la provenance géographique ne semble pas avoir joué sur les retours et les départs des payeurs, c'est-à-dire que les proportions de non-natifs qui quittèrent la région et qui y remirent les pieds étaient à peu près les mêmes que celles observées pour les hommes originaires de Rivière-du-Loup ou des environs. Alors que les premiers regagnèrent le sol de la

¹⁰⁷ C. Berradelli, *op. cit.*, p. 169.

seigneurie dans 55,2 % des cas, ce sont 57 % des canotiers ayant vu le jour ou grandi à Rivière-du-Loup qui retournèrent sur les terres de la région ¹⁰⁸. Ainsi, non seulement les voyageurs des deux groupes avaient-ils davantage tendance à revenir au bercaïl – que ce soit de façon permanente ou non – mais ils le faisaient également dans les mêmes proportions. En somme, contrairement à ce que nous avons d’abord pensé, le fait d’être originaire de la seigneurie et des alentours n’augmentait pas les chances de revenir dans la région, et les voyageurs qui avaient effectué une première migration pour se rendre à Rivière-du-Loup n’étaient pas plus enclins à délaisser le territoire étudié. C’est donc dire que la propension à émigrer des voyageurs non natifs n’était pas supérieure à celle des engagés qui naquirent dans la paroisse ou dans les environs ¹⁰⁹.

Si l’origine géographique des payeurs ne joua aucun rôle particulier dans le comportement migratoire des canotiers, ce n’est pas le cas de l’état matrimonial et parental des engagés que nous avons observés. Le fait d’être marié ou d’avoir des enfants influença en effet de façon significative les retours dans la seigneurie, 70 % des hommes devant acquitter des responsabilités familiales étant retournés

¹⁰⁸ Ces statistiques excluent les voyageurs morts au cours de l’expédition, mais tiennent compte des individus qui effectuèrent des retours non définitifs dans la seigneurie. Le même constat s’applique à la série de statistiques présentée tout au long de cette sous-section.

¹⁰⁹ Ces résultats ont de quoi surprendre si l’on tient compte du fait que des chercheurs européens en sont arrivés à des conclusions diamétralement opposées. C’est entre autre le cas de Catherine Capron qui soutient que « la probabilité de quitter Limbourg est beaucoup plus forte parmi les immigrés. Le jeune non-natif a un risque d’émigrer qui est plus de deux fois supérieur [...] à celui de la catégorie de référence, les natifs de Limbourg. Ces résultats montrent que l’origine a un effet indiscutable sur la propension à émigrer... ». Se référer à C. Capron, « Une analyse statistique des migrations à partir d’un registre de population. Application au cas de Limbourg (est de la Belgique), 1847-1866 » dans Dominique Barjot et Olivier Faron, dir., *Migrations, cycle de vie familial & marché du travail, Actes du colloque de la Société de Démographie Historique et de l’Association Française des Historiens Économistes* (4-5 décembre 1998), Paris, [s.n.], 2002, p.76 et 82.

définitivement ou temporairement dans la région. En revanche, cette proportion ne s'élève qu'à 51,4 % chez les célibataires sans devoirs familiaux. Il ne fait donc aucun doute que les situations d'obligations décourageaient les départs, tandis que le fait d'être célibataire sans charges familiales ne semble avoir eu aucun effet marquant sur le phénomène migratoire dans la mesure où il n'a pas favorisé une option par rapport à une autre. Un élément ressort clairement des constatations présentées plus haut : la présence d'attaches familiales et sentimentales dans la seigneurie jouait grandement en faveur des retours, ce que soutient le fait que la possibilité d'un mariage prochain augmentait les chances de remettre les pieds sur les terres de la région. En effet, si l'on tient compte des mangeurs de lard qui effectuèrent un voyage moins de un an avant de contracter mariage et que l'on combine les résultats obtenus à ceux recueillis pour les hommes possédant des responsabilités familiales, ce sont 75 % des individus liés par une attache parentale ou sentimentale qui regagnèrent Rivière-du-Loup ou les environs ¹¹⁰. En résumé, les payeurs étaient davantage portés à revenir dans la région si des êtres chers – et souvent dépendants – les y attendaient ¹¹¹. La femme et la famille *stabilisaient donc le retour et l'établissement* ¹¹².

¹¹⁰ Nous n'avons tenu compte que des mangeurs de lard qui s'engagèrent au maximum un an avant leur mariage parce qu'il est possible que ces hommes aient pu planifier leurs noces avant de partir. Bien des individus ayant quitté pour plus d'une année ont pu aussi s'être entendus sur la possibilité d'un mariage, mais l'intervalle entre le départ et le mariage ne nous n'autorise pas à présumer de la préméditation du geste.

¹¹¹ Notre argument rejoint en quelque sorte celui de Jacques Mathieu qui soutient, dans une étude consacrée aux stratégies familiales en contexte migratoire, que les migrants ont davantage tendance à s'installer en permanence dans une nouvelle communauté s'ils y ont noué des liens de parenté. Consulter Jacques Mathieu, « Mobilité et sédentarité : stratégies familiales en Nouvelle-France », *Recherches sociographiques*, vol. XXVIII, n° 2-3, 1987, p. 218.

¹¹² Nous paraphrasons ici Mathieu pour qui « la femme stabilise l'établissement ». *Ibid.*, p. 225.

Parallèlement aux facteurs qui favorisaient les retours, des éléments agissant à contresens influèrent pour leur part sur l'émigration des voyageurs. C'est notamment le cas du processus de succession qu'est la donation, laquelle, en avantageant certains enfants, poussait des fils à s'établir dans une autre seigneurie ou ailleurs sur le continent. Il y a tout lieu de croire, comme l'a expliqué Mathieu, que la volonté de préserver l'intégrité du patrimoine foncier qui assurait la survie de l'entité familiale amena des parents à choisir un héritier présomptif au détriment des autres enfants¹¹³. Grâce à la donation, les parents pouvaient de leur vivant léguer la totalité ou une partie de leurs biens à un seul fils. Cette pratique eut pour effet d'enfanter des exclus et de créer un groupe de désavantagés qui durent s'acheter une terre, en acquérir une par concession ou encore s'exiler pour chercher ailleurs les moyens de subvenir à leurs besoins. Les hommes de l'échantillon qui se trouvaient dans cette situation ont majoritairement arrêté leur choix sur la dernière option, 57 % d'entre eux n'ayant pas réintégré les rangs des paroissiens. Il est donc évident que le fait d'avoir été privé d'un héritage foncier a mené des engagés à quitter définitivement la seigneurie.

¹¹³ *Ibid.*, p. 220 et 226.

CONCLUSION

Tout au long des pages précédentes, nous avons parcouru, accompagné de quelque 150 voyageurs, plus de trois décennies de l'histoire de Rivière-du-Loup dans le but de répondre aux quatre interrogations qui guidèrent cette recherche. Ayant constitué la biographie de 157 engagés grâce à l'étude d'une multitude de sources, nous avons, dans un premier temps, procédé à l'établissement du profil socio-économique et du modèle d'embauche des payeurs afin de déterminer qui étaient les voyageurs de la seigneurie. Sans grande surprise, notre étude a révélé que les canotiers de Rivière-du-Loup étaient en général de jeunes célibataires analphabètes qui, âgés d'environ 23 ans, avaient vu le jour dans la région en plus de provenir de familles possédant un passé agricole. Qui plus est, ces engagés se faisaient la plupart du temps hivernants, mais étaient rarement des employés réguliers et qualifiés puisqu'ils ne signaient majoritairement qu'un seul contrat de milieu avec nul autre que les partenaires de la CNO. Cependant, face à ce modèle que l'on peut qualifier de général, des voyageurs étaient mariés, âgés, spécialisés, assidus ou lettrés, pour ne nommer que quelques caractéristiques, de sorte que nous ne pouvons conclure à l'existence d'un seul type de payeurs. En effet, l'alliance de ces attributs pouvait donner naissance à une panoplie de catégories de canotiers, même si un type particulier de voyageurs avait tendance à émerger de la seigneurie.

L'établissement du profil socio-économique des payeurs nous aida à trouver réponse à la deuxième question qui orienta nos recherches – à savoir pourquoi ces hommes se faisaient voyageurs – puisqu'il est plus facile d'élaborer des hypothèses plausibles en sachant quel genre d'individus prenaient part à cette activité

économique. Après une étude du contexte historique ayant révélé que les engagés de l'échantillon évoluaient dans un milieu caractérisé par un manque de diversification économique et un accroissement rapide de la population, nous avons proposé deux explications pour comprendre l'engagement des payeurs. Dans un premier temps, il semble que la traite des fourrures ait servi à faciliter l'établissement par l'achat d'une terre, la majorité des canotiers qui ne possédaient pas de propriété avant le périple et qui en acquirent une à leur retour ayant procédé par achat. Il est probable que le commerce des pelleteries a permis de pallier l'insuffisance de diversification économique dans la mesure où il aurait fourni aux voyageurs une partie du capital nécessaire à l'acquisition d'une terre, capital que ces hommes auraient pu se procurer autrement dans une économie plus diversifiée. En plus d'avoir aidé des voyageurs à s'établir, le commerce des pelleteries a aussi assumé un rôle diamétralement opposé – mais tout de même relié – c'est-à-dire que la participation à cette occupation s'avérait être un moyen pour quitter la seigneurie qui, étant de plus en plus peuplée, devenait un endroit où il était difficile de s'installer.

Si la première explication a été abordée par plusieurs historiens, très peu de chercheurs se sont penchés sur la seconde qui mérite cependant qu'on s'y attarde davantage, d'autant plus que la traite des fourrures n'a pu exercer qu'un pouvoir limité pour favoriser l'établissement des payeurs de la paroisse. Il est vrai que le commerce des pelleteries a aidé plusieurs hommes à s'établir, assumant particulièrement cette fonction auprès des individus mariés qui possédaient des attaches familiales et sentimentales dans la seigneurie. Toutefois, il n'en demeure pas moins que cette activité économique a également contribué à l'émigration des canotiers, du moins n'a-t-elle pu mettre un frein au départ massif des voyageurs qui

avaient surtout tendance à quitter s'ils n'étaient pas les principaux héritiers ou donataires du patrimoine familial. Outre les facteurs individuels qui ont pu influencer le comportement migratoire des engagés, il est évident que le faible pouvoir de rétention de Rivière-du-Loup, lié à une économie peu diversifiée, à une population grandissante et à la rareté des terres, explique en partie pourquoi le commerce des pelleteries n'a pas découragé les départs. Cette situation résultait également du fait que la traite des fourrures n'était pas pratiquée avec assiduité. Aussi, l'apport en numéraire procuré par cette occupation était-il limité, ce qui a pu empêcher bien des hommes de revenir s'installer dans la paroisse.

Dans un tout autre ordre d'idées, notre étude a révélé que la présence familiale était un phénomène marquant parmi les voyageurs de Rivière-du-Loup, les trois quarts d'entre eux appartenant à des familles ayant produit au moins un autre engagé. Puisque ce dernier était la plupart du temps un frère ou un cousin, force nous est donc de reconnaître que la présence familiale était d'abord et avant tout un fait générationnel. La concentration familiale transcendait certes les générations, mais rien ne nous autorise à conclure qu'il s'agissait d'un phénomène dominant, rares étant les pères et les oncles qui étaient en état de transmettre le métier à des fils et des neveux. Il est probable que cette situation résulte des arrêts de la pratique du commerce des pelleteries, arrêts qui auraient provoqué des ruptures dans la transmission intergénérationnelle de la présence familiale, assurant ainsi la prédominance des individus issus d'une même génération. Un autre fait n'a pas manqué de retenir notre attention : la concentration familiale gagna en importance au fur et à mesure que diminuait la demande en main-d'œuvre et que s'accrut la présence des anciennes familles de voyageurs. Nous croyons qu'il est possible que les

anciennes familles de payeurs aient profité de la baisse de la demande en travailleurs pour accroître leur présence dans le métier, ce qui laisse croire qu'elles auraient pu exercer un certain contrôle sur l'accès à l'occupation. Cependant, ce phénomène a aussi pu résulter de la préférence que les commerçants accordaient aux membres des familles reconnues pour la qualité de leurs services. En somme, quelle qu'en soit la cause, tout porte à croire que la concentration familiale n'avait rien d'un hasard, mais qu'elle a été la conséquence de la conduite des acteurs de la traite des fourrures.

Mais cette présence familiale ainsi que cette tendance qu'avaient les voyageurs à quitter la seigneurie étaient-elles, au même titre que tous les autres phénomènes que nous avons étudiés, des manifestations propres à Rivière-du-Loup ? Les phénomènes analysés avaient-ils une portée universelle – du moins en ce qui concerne le Bas-Canada – ou ne s'appliquaient-ils qu'à la paroisse observée ? Poser cette question, c'est s'interroger à savoir si les conditions économiques et démographiques spécifiques à un endroit avaient la force d'engendrer un phénomène aux manifestations distinctes de celles qui ont pu caractériser le même événement en un lieu différent. À notre avis, il ne fait aucun doute que les contextes locaux ont pu entraîner différents types de participation à la traite des fourrures ou influencer un phénomène tel que la concentration familiale. Cependant, il importe de se demander dans quelle mesure ces manifestations différaient d'un endroit à l'autre, d'où l'importance d'entreprendre des études comparatives. Pour ce faire, il faut non seulement étudier une seigneurie – comme celles de Maskinongé et de Yamachiche – au contexte semblable à celui de Rivière-du-Loup, mais également une paroisse aux conditions économiques et démographiques distinctes de celles du territoire observé.

C'est à ce moment que nous pourrons savoir si les phénomènes analysés pour Rivière-du-Loup avaient un caractère universel ou particulier. Dès lors, il sera possible de déterminer dans quelle mesure les résultats que nous avons obtenus permettront aux historiens de faire la lumière sur l'expérience des voyageurs canadiens-français dans le commerce des pelleteries.

ANNEXE I

**RÉPARTITION DES CONTRATS
EN FONCTION DES COMPAGNIES D'EMBAUCHE, 1788-1821**

Employeurs	Période d'embauche	Nombre de contrats	Proportion du nombre de contrats (en %)	Destinations
Mctavish, Frobisher & Co.	1788-1794 et 1797-1804	89	37,2	Nord, Nord-Ouest, Dépendances du Nord-Ouest, Athabasca, Rivière Athabasca, Grand lac des Esclaves, Grand Portage, Lac La Pluie, Michilimakinac, Fort des Prairies, Rivière Rouge, Grande Rivière, Rivière du Pas, Fort Moore, Au delà des postes de sa majesté dans le bas du fleuve St-Laurent, Sault-Ste-Marie ou Lac Supérieur, Où ils jugeront à propos
Mctavish, McGillivray & Co.	1807-1819	38	15,9	Dépendances du Nord-Ouest, Nord, Fort William, Grand Portage, Lac La Pluie, Kaminstiquia, Rivière St-Maurice
Cie de Michilimakinac	1807-1813	24	10	Michilimakinac
Alexander MacKenzie & Co.	1802-1804	19	7,9	Rivière aux Anglais, Athabasca et dépendances, Rivière au foin, Dépendances du Nord-Ouest, Grand Portage, Lac La Pluie, Kaminstiquia, Dépendances de Wamontassing, Dépendance de la rivière Columbia, Rivière Rouge, Dépendances du Nord
James & Andrew McGill	1798-1800 et 1804-1805	10	4,2	Pays d'en haut, Michilimakinac, Détroit, Dans le sud et passer par les lacs, Dans le sud

Todd, McGill & Co.	1790-1797	6	2,5	Michilimakinac, Où ils jugeront à propos, Tout endroit indiqué
Gabriel Cotte	1789-1790 et 1798	5	2,1	Michilimakinac, Nepigon, Partie du sud, Tout endroit indiqué
CNO	1800-1803 et 1811-1817	5	2,1	Dépendances du Nord-Ouest, Fort William, Grand Lac des Esclaves, Athabasca, Nipigon
David & Peter Grant	1793-1794	4	1,7	Nord, Michilimakinac
Charles O Ermatinger	1819	4	1,7	Sault-Ste-Marie, Dépendances du lac Supérieur
HBC	1819-1820	4	1,7	Aucune, Rivière-Rouge
Forsyth Richardson	1804-1807	3	1,3	Dépendances de Détroit, Michilimakinac, Dépendances du sud
Alexander McKay	1808-1810	3	1,3	Pays des sauvages
Jacques Dupperon Baby	1788	2	0,8	Détroit
Alexander & James Robertson	1795-1796	2	0,8	Nord
Parker, Gerrard & Ogilvy	1797-1799	2	0,8	Michilimakinac
Pierre Rocheblave	1814-1815	2	0,8	Dépendances du sud, Michilimakinac
Campion et Tabeau	1789	1	0,4	Dans la partie sud
James Robertson & Co.	1793	1	0,4	Nord
James Robertson & David Grant	1793	1	0,4	Nord
Chandronet & Bouthilier	1795	1	0,4	Michilimakinac

Isidore Lacroix	1799	1	0,4	Mississippi
Jacques et François Lasselle	1799	1	0,4	Détroit ou ses dépendances
Toussaint Pothier	1805	1	0,4	Dépendances de Michilimakinac
Roderick McKenzie	1814	1	0,4	Michilimakinac
Dominique Rousseau et Marcel Lacroix	1814	1	0,4	Michilimakinac
Josiah Bleakley	1814	1	0,4	Michilimakinac
Desrivières et Blackwood	1815	1	0,4	Michilimakinac
Berthelot et Rollette	1817	1	0,4	Dépendances de Michilimakinac
Comte Selkirk	1819	1	0,4	Rivière Rouge
François Vinet dit Larente	1821	1	0,4	Rivière Rouge
Inconnu	1800-1801	3	1,7	Michilimakinac, Fort Coulonge

BIBLIOGRAPHIE

1 - SOURCES

1.1 - Sources manuscrites

Archives nationales du Canada. *Missions dans le Nord-Ouest, registre de la Mission de Saint-Ignace, Michilimakinac*. F.M. 8, G 17, microfilm C-2900.

Archives nationales du Canada. *Registre du Fort Pontchartrain-du-Détroit, 1783-1800*. F.M. 8, G 8, volume 3, microfilm C-2894.

Archives nationales du Canada. *Registre de la paroisse l'Assomption de Détroit (Sandwich), 1781-1799*. F.M. 8, G 8, volume 5, microfilm C-2895.

Archives nationales du Canada. *Sandwich, St. John's Anglican, 1802-1827, register of baptisms, marriages and burials*. M.G. 9, D. 7-13, microfilm C-3030.

Archives nationales du Canada. *Registre de Notre-Dame-de-l'Immaculée-Conception-des-Kaskaskias, 1719-1799*. F.M. 8, G 14, volume 1, microfilm C-2899.

Archives nationales du Canada. *Registre des mariages dans l'église de Notre-Dame-de-l'Immaculée-Conception-aux-Kaskaskias, 1741-1799*. F.M. 8, G 14, volume 1, microfilm C-2899.

Archives nationales du Canada. *Registre des décès de la paroisse Notre-Dame-de-l'Immaculée-Conception-des-Kaskaskias, 1764-1832*. F.M. 8, G 14, volume 2, microfilm C-2899.

Archives nationales du Canada. *Registre de la paroisse Notre-Dame-de-l'Immaculée-Conception-des-Kaskaskias, 1764-1832*. F.M. 8, G 14, volume 2, microfilm C-2899.

Archives nationales du Canada. *Registre de Saint-Joseph de la Prairie-du-Rocher, 1761-1799*. F.M. 8, G 14, volume 1, microfilm C-2899.

Archives nationales du Canada. *Registre de la paroisse Sainte-Anne du Fort de Chartres, Illinois, 1743-1796*. F.M. 8, G 14, volume 3, microfilm C-2899.

Archives nationales du Québec. *Sainte-Ursule. Comté de Maskinongé. Registres paroissiaux, 1842-1863*. Microfilm 5M334.1.

Archives nationales du Québec. *Sainte-Ursule. Comté de Maskinongé. Registres paroissiaux, 1864-1876*. Microfilm 5M334.2.

Archives nationales du Québec. *Greffes du notaire John Gerbrand Beek, 1803-1819*. CN601, S29, microfilm 2099.

Archives nationales du Québec. *Greffes du notaire Joseph Cadet, 1800*. CN601, S67, microfilm 2348.

Archives nationales du Québec. *Greffes du notaire Louis Chaboillez, 1788-1813*. CN601, S74, microfilms 3302-3307 et 3380.

Archives nationales du Québec. *Greffes du notaire Joseph Desautel, 1813-1818*. CN601, S126, microfilms 2472-2476.

Archives nationales du Québec. *Greffes du notaire Nicolas-Benjamin Doucet, 1819-1821*. CN601, S134, microfilms 4001-4004.

Archives nationales du Québec. *Greffes du notaire Jonathan Abraham Gray, 1802-1807*. CN601, S185, microfilms 8785-8787.

Archives nationales du Québec. *Greffes du notaire Henry Griffin, 1814 et 1819*. CN601, S187, microfilms 3607-3608.

1.2 - Sources imprimées

Archives du Québec. « Recensement des habitants de la ville et gouvernement des Trois-Rivières tel qu'il a été pris au mois de septembre mil sept cent soixante » dans *Rapport de l'archiviste de la province de Québec*, n° 27 (1946-1947), p.5-53.

BELAND, Louis, Lucien BELLEMARE et Pierre NOËL, éd. *Paroisse Saint-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup (aujourd'hui Louiseville) : Répertoire des naissances/baptêmes et annotations marginales, 1714-1993*. Saint-Léon-le-Grand, Lucien Bellemare, 2001. 2269 p., 8 vol., coll. « Mémoire du terroir ».

BELAND, Louis, Lucien BELLEMARE et Pierre NOËL, éd. *Paroisse Saint-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup (aujourd'hui Louiseville) : Répertoire des mariages, 1714-1993*. Saint-Léon-le-Grand, Lucien Bellemare, 2001. 819 p., 3 vol., coll. « Mémoire du terroir ».

BELAND, Louis, Lucien BELLEMARE et Pierre NOËL, éd. *Paroisse Saint-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup (aujourd'hui Louiseville) : Répertoire des décès / sépultures, 1714-1993*. Saint-Léon-le-Grand, Lucien Bellemare, 2001. 861 p., 3 vol., coll. « Mémoire du terroir ».

BELLEMARE, Lucien et Yvette LAVERGNE, éd. *Paroisse Saint-Léon-le-Grand. Répertoire des sépultures, 1802-1992*. [s.l., s.n.], 1996. 308 p., coll. « Nos vieilles familles en Mauricie ».

BELLEMARE, Lucien et Yvette LAVERGNE, éd. *Paroisse Saint-Léon-le-Grand. Répertoire des naissances / baptêmes de 1802-1992*. [s.l., s.n.], 1996. 842 p., 3 vol., coll. « Nos vieilles familles en Mauricie ».

BELLEMARE, Lucien et Yvette LAVERGNE, éd. *Paroisse Saint-Léon-le-Grand. Répertoire des mariages, 1802-1992*. [s.l., s.n.], 1996. 198 p., coll. « Nos vieilles familles en Mauricie ».

BELLEMARE, Lucien, Jacques BELLEMARE et Louis BELAND. *Le terrier des ursulines de Trois-Rivières : constituant les bases de l'histoire de Louiseville et de Sainte-Ursule situées dans la seigneurie de la Rivière du Loup et le fief St-Jean*. Saint-Léon, Lucien Bellemare, 1997. 1295 p., 4 vol., coll. « Mémoire du terroir ».

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, Faden, 1815. 792 p.

CORMIER, Louis-P. *Jean-Baptiste Perreault, marchand voyageur parti de Montréal le 28^e de mai 1783*. Montréal, Boréal Express, 1978. 170 p.

HAMELIN, Julien s.c., éd. *Répertoire des mariages de Saint-Boniface, Manitoba, 1825-1983*. Ottawa, Centre de généalogie s.c., 1985. 856 p., 2 vol., coll. « Publication (Centre de généalogie s.c.) », no 67.

LAVERGNE GIGUÈRE, Yvette et Marcel DUPONT. *Paroisse Sainte-Anne d'Yamachiche, 1718-1992 : répertoire des baptêmes*. [s.l.], Yvette Lavergne Giguère, 1993. 1 567 p., 5 vol., coll « Nos vieilles familles en Mauricie ».

LAVERGNE GIGUÈRE, Yvette et Marcel DUPONT. *Paroisse Sainte-Anne d'Yamachiche, 1718-1992 : répertoire des sépultures*. [s.l.], Yvette Lavergne Giguère, 1993. 818 p., 2 vol., coll « Nos vieilles familles en Mauricie ».

LUPIEN, Pierre, éd. *Répertoire des naissances / baptêmes de la paroisse St-Joseph de Maskinongé, 1721 à 1993*. Maskinongé, Fabrique de la paroisse Saint-Joseph de Maskinongé, 1994. 1 453 p., 4 vol.

LUPIEN, Pierre, éd. *Répertoire des sépultures de la paroisse St-Joseph de Maskinongé, 1721 à 1993*. Maskinongé, Fabrique de la paroisse Saint-Joseph de Maskinongé, 1994. 824 p., 2 vol.

MACLEOD, Carmen, dir. *Paroisse L'Assomption de Windsor, Ontario, 1700-1985 : mariages*. Ottawa, Société franco-ontarienne d'histoire et de généalogie, 1985. 760p., 2 vol.

MACLEOD, Carmen, dir. *Paroisse L'Assomption de Windsor, Ontario, 1768-1985 : sépultures*. Ottawa, Société franco-ontarienne d'histoire et de généalogie, 1986. 282p.

MASSICOTTE, Edmond-Zotique. « Répertoire des engagements pour l'Ouest conservés dans les Archives judiciaires de Montréal (1670-1778) » dans *Rapport de l'archiviste de la province de Québec*, n° 10 (1929-1930), p. 191-466, n° 11 (1930-1931), p. 353-453, n° 12 (1931-1932), p. 243-365 et n° 13 (1932-1933), p. 245-304.

MORIN, Gail. *Censuses of the Red River Settlement: An Index to the Censuses for the years 1827; 1828; 1829; 1830; 1831; 1832; 1833; 1835; 1838; 1840 and 1843*. Pawtucket, Rhode Island, Quintin Publications, 1998.

Société de généalogie de la Mauricie et des Bois-Francis. *Répertoires des baptêmes de St-Jean-Baptiste (cathédrale) de Nicolet, 1716 à 1984*. Trois-Rivières, Société de généalogie de la Mauricie et des Bois-Francis, 1989. 1709 p., 5 vol., coll. « Les registres des Bois-Francis ».

RUSSELL, Donna Valley, éd. *Michigan Voyageurs From the Notary Book of Samuel Abbott. Mackinac Island, 1807-1817*. Detroit, Detroit Society for Genealogical Research, 1982. 49 p.

1.3 - Sources informatisées

Little Canada Historical Society. *Benjamin Gervais. Founder of Little Canada, MN, 1844*, [en ligne], 2003. [<http://www.members.aol.com/littlecanadamn/GervaisB.html>] (10 juin 2003).

Université de Montréal. *Programme de recherche en démographie historique, registre informatisé de la population du Québec avant 1800*, [en ligne], 1999-2002. [<http://www.genealogie.umontreal.ca>] (mai 2002-février 2003).

2 - ÉTUDES

2.1 - Monographies

BROWN, Jennifer. *Strangers in Blood: Fur Trade Company Families in Indian Country*. Vancouver and London, University of British Columbia Press, 1980. 255 p.

BUMSTED, John M. *Fur Trade Wars. The Founding of Western Canada*. Winnipeg, Great Plains Publications, 1999. 272 p.

CREIGHTON, Donald. *The Empire of the St. Lawrence. A Study in Commerce and Politics*. Toronto, University of Toronto Press, 2002 (1937). 439 p.

COURVILLE, Serge et Serge LABRECQUE. *Seigneuries et fiefs du Québec : nomenclature et cartographie*. Québec, Célât, 1988. 202 p., outil de recherche n° 3.

DÊCHENE, Louise. *Habitants et marchands de Montréal au XVII^e siècle*. Paris, Plon, 1974. 588 p., coll. « Civilisations et mentalités ».

GREER, Allan. *Habitants, marchands et seigneurs. La société rurale du bas Richelieu, 1740-1840*. Sillery, Septentrion, 2000 (1985). 356 p.

INNIS, Harold A. *The Fur Trade in Canada. An Introduction to Canadian Economic History*. Toronto, University of Toronto Press, 1967 (1930). 446 p.

JANSEN, Joan D. *The Benjamin Gervais Family. First Settlers and Founders of Little Canada*, 1989. 39 p.

LANDE, Lawrence M. *The Development of the Voyageur Contract (1686-1821)*, Montréal, McLennan Library, McGill University, 1989. 151 p.

LESAGE, Germain. *Histoire de Louiseville, 1665-1960*. Louiseville, Presbytère de Louiseville, 1961. 450 p.

MARCHAND, Micheline. *Les voyageurs et la colonisation de Pénétanguishene (1825-1871). La colonisation française en Huronie*. Sudbury, Société historique du Nouvel-Ontario, 1989. 126 p.

MASSON, Louis-Rodrigue. *Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest*. Québec, [s.n.], 1889. Vol. 1, 567 p.

MORNEAU, Jocelyn. *Petits pays et grands ensembles : les articulations du monde rural au XIX^e siècle : l'exemple du lac Saint-Pierre*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1999. 402 p.

NEWMAN, Peter C. *Ceasars of the Wilderness*. Vol. 2 : *Company of Adventurers*. Markham, Viking, 1987. 450 p.

NUTE, Grace Lee. *The Voyageur*. St. Paul, Minnesota Historical Society, 1987 (1955). 289 p.

OUELLET, Fernand. *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850*. Ottawa, Fides, 1966. 639 p., coll. « Histoire économique et sociale du Canada français ».

OUELLET, Fernand. *Le Bas-Canada, 1791-1840. Changements structureaux et crise*. Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1976. 539 p., coll. « Cahiers d'histoire de l'Université d'Ottawa », n° 6.

SHORTT, Adam et Arthur G. DOUGHTY, ed. *Canada and its Provinces*. Vol. 15, Section VIII : *The Province of Quebec*. Toronto, Glasgow, Brook & Company, 1914. 320 p.

2.2 – Articles de revue et d'ouvrages collectifs

ALLAIRE, Gratien. « Les engagements pour la traite des fourrures : évaluation de la documentation », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 34, n° 1 (juin 1980), p. 3-26.

CAPRON, Catherine. « Une analyse statistique des migrations à partir d'un registre de population. Application au cas de Limbourg (est de la Belgique), 1847-1866 » dans Dominique Barjot et Olivier Faron, dir. *Migrations, cycle de vie familial & marché du travail, Actes du colloque de la Société de Démographie Historique et de l'Association Française des Historiens Économistes* (4-5 décembre 1998). Paris, 2002, p.65-94.

DECHÊNE, Louise. « Observations sur l'agriculture du Bas-Canada au début du XIX^e siècle » dans Joseph Goy et Jean-Pierre Wallot, éd. *Évolution et éclatement du monde rural. Structures, fonctionnement et évolution différentielle des sociétés rurales française et québécoise XVII^e-XIX^e siècles*. Paris/Montréal, Édition de École des Hautes Études en Sciences Sociales/Presses de l'Université de Montréal, 1986. p. 189-202.

DEVINE, Heather. « Les Desjarlais. The Development and Dispersion of a Proto-Métis Hunting Band, 1785-1870 » dans Theodore Binnema, Gerhard J. Ens and Rod C. Macleod, éd. *From Rupert's Land to Canada*. Edmonton, University of Alberta Press, 2001. p. 129-158.

DUROUX, Rose. « La Noria des exclus. Stratégie chez les migrants auvergnats en Espagne (XIX^e siècle) » dans Gérard Bouchard, John A. Dickinson et Joseph Goy, éd. *Les exclus de la terre en France et au Québec, XVII^e-XX^e siècles. La reproduction familiale dans la différence, Actes du colloque tenu à l'Université de Montréal* (18-19 janvier 1997). Sillery, Septentrion, 1998. p. 95-113.

GOUGER, Lina. « Migrer à Détroit au XVIII^e siècle : la part du monde rural dans le peuplement d'une zone frontalière » dans Gérard Bouchard, John A. Dickinson et Joseph Goy. *Les exclus de la terre en France et au Québec, XVII^e-XX^e siècles. La reproduction familiale dans la différence, Actes du colloque tenu à l'Université de Montréal* (18-19 janvier 1997). Sillery, Septentrion, 1998. p. 161-174.

GREER, Allan. « Fur-Trade Labour and Lower Canadian Agrarian Structures ». Canadian Historical Association, *Historical Papers* (1981), p. 197-214.

JUDD, Carol M. « "Mixt Bands of Many Nations" : 1821-70 » dans Carol M. Judd et Arthur J. Ray éd. *Old Trails and New Directions : Papers of the Third North American Fur Trade Conference*. Toronto, University of Toronto Press, 1980. p. 127-146.

KERR, Gavin et Nicole ST-ONGE. « Une communauté migratoire : les voyageurs de Penetanguishene, 1796-1828 ». *Cahiers franco-canadiens de l'Ouest*, vol. 12, n^o 1 (2000), p. 29-43.

MAKAHONUK, Glen. « Wage-Labour in the Northwest Fur Trade Economy, 1760-1849 ». *Saskatchewan History*, vol. 41, n^o 1 (1988), p. 1-17.

MATHIEU, Jacques. « Mobilité et sédentarité : stratégies familiales en Nouvelle-France », *Recherches sociographiques*, vol. XXVIII, n^o 2-3, 1987, p.211-227.

MORNEAU, Jocelyn. « Louiseville en Mauricie au XIX^e siècle: la croissance d'une aire villageoise ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 44, n^o 2 (automne 1990), p. 223-241.

LORENZETTI, Luigi. « Stratégie d'exclusion en contexte migratoire; le val de Blenio (Tessin) au XIX^e siècle » dans Gérard Bouchard, John A. Dickinson et Joseph Goy, éd. *Les exclus de la terre en France et au Québec, XVII^e-XX^e siècles. La reproduction familiale dans la différence, Actes du colloque tenu à l'Université de Montréal (18-19 janvier 1997)*. Sillery, Septentrion, 1998. p. 245-269.

PAQUET, Gilles et Jean-Pierre WALLOT. « Stratégie foncière de l'habitant : Québec (1790-1835) ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 39, n^o 4 (printemps 1986), p. 551-581.

PAYNE, Micheal. « Fur Trade Historiography. Past Conditions, Present Circumstances and Hint of Future Projects » dans Theodore Binnema, Gerhard J. Ens and Rod C. Macleod, éd. *From Rupert's Land to Canada*. Edmonton, University of Alberta Press, 2001, p. 73-21.

PETERSON, Jacqueline. « Many roads to Red River : Métis genesis in the Great Lake Region, 1610-1815 » dans Jennifer Brown et Jacqueline Paterson. *The New People : Being and Becoming Métis in North America*. Winnipeg, The University of Manitoba Press, 1985. p. 37-71. coll. « Manitoba Studies in Native History », n^o 1.

PODRUCHNY, Carolyn. « Unfair Masters and Rascally Servants ? Labour Relations Among Bourgeois, Clerks and Voyageurs in the Montréal Fur Trade, 1780-1821 ». *Labour/Le Travail*, vol. 43 (printemps 1999), p. 43-70.

PODRUCHNY, Carolyn. « Baptizing Novices: Ritual Moments among French Canadian Voyageurs in the Montreal Fur Trade, 1780-1821 ». *The Canadian Historical Review*, vol. 83, n^o 2 (June 2002), p. 165-195.

SAINT-ONGE, Nicole. « Profile on Long Term Employees of the North West in the Interior ». *Communication présentée à la Conférence de l'Association d'études canadiennes en Israël tenue au Centre Halbert d'études canadiennes en Israël (28 juin-1^{er} juillet 1998)*. 24 p. (non publiée)

WIEN, Thomas. « Familles paysannes et marché de l'engagement pour le commerce des fourrures au Canada au XVIII^e siècle » dans Gérard Béaur, Christian Dessureault, John A. Dickinson et Joseph Goy, éd. *Familles, capitaux, marchés, Canada-France-Suisse, XVIII^e-XX^e siècles. Actes du colloque « Familles et marchés », Montréal (novembre 2001)*. Québec, Septentrion, à paraître (février 2003).

WIEN, Thomas. « Les temps de l'engagements : la main-d'œuvre du commerce canadien des fourrures entre les calendriers agricole et commercial au XVIII^e siècle » dans Gérard Béaur, Christian Dessureault, Joseph Goy et Anne-Lise Head-König, éd. *Actes du colloque « Familles et marchés », Paris, (octobre 2002)*. Paris, à paraître (2003).

ZÓLTVANY, Yves F. « Esquisse de la Coutume de Paris ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 25, n° 3 (décembre 1971), p.365-384.

2.3 - Mémoires et thèses

ALLAIRE, Gratien. *Les engagés de la fourrure 1701-1745 : une étude de leur motivation*. Thèse de Ph.D. (histoire), Montréal, Université Concordia, 1981. 284 p.

BERRADELLI, Claude. *Les rapports entre le commerce des fourrures et l'agriculture dans une paroisse québécoise*. Mémoire manuscrit de M.A., Montréal, Université du Québec à Montréal. 1996. 194 p.

BETHIAUME, Simon. *Les voyageurs/engagés de l'Assomption au cours de la période du commerce des fourrures comprise entre 1790 et 1820*. Mémoire de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 2000. 48 p.

MONGRAIN, Elisabeth. *Les salaires des engagés canadiens-français de la Compagnie du Nord-Ouest (CNO), 1811-1821*. Mémoire de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 2000. 52 p.

RENAUD, Dominique. *Les voyageurs canadiens-français et la colonie de la Rivière-Rouge : analyse démographique, sociale, culturelle et économique*. Mémoire de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 1999. 66 p.

RICHARD, Sacha. *Merchants and Voyageurs : The Experience of Vaudreuil in the Fur Trade, 1790-1815*. Mémoire de maîtrise, Ottawa, Université d'Ottawa, 2000. 59 p.

2.4 - Ouvrages de référence et de généalogie

ALLAIRE, Noël, Benoît CHARRETTE et Lucien PEPIN, éd. *Petit Drouin. Complément à la Masculine et à la Féminine. Répertoire des mariages des familles canadiennes-françaises*. Longueuil, Les Éditions historiques et généalogiques Pepin, 1999. 9 107 p., 27 t., coll. « Notre Patrimoine national », n° 147-151 et 154-170.

BRIGGS, Elisabeth et Anne MORTON. *Biographical Resources At The Hudson's Bay Company Archives*. Winnipeg, Westgarth, 1996. vol. 1, 197 p.

DENISSEN, Christian. *Genealogy of the French families of the Detroit River Region, revision, 1701-1936*. Detroit, Detroit Society for Genealogical Research, 1987 (1976), 2 volumes, 1487 p.

GAGNÉ, Peter J. *French Canadians of the West. A Bibliographical Dictionary of French-Canadians and French Métis of Western United States and Canada*. 825 p., 3 vol., basé sur MORICE, A.G., (o.m.i.). *Dictionnaire Historique des Canadiens et des Métis français de l'Ouest*. Saint-Boniface, 1908.

Institut généalogique Drouin. *Répertoire alphabétique des mariages des Canadiens-français, 1760-1935*. Montréal, Services généalogiques Claude Drouin, 1989-1990. 49 vol.

Institut généalogique Drouin. *Répertoire alphabétique des mariages des Canadiens-français, 1760-1935 : ordre féminin*. Montréal, Institut généalogique Drouin, [1991?]. 64 vol.

MORIN, Gail, éd. *Métis Families. A Genealogical Compendium*. Rhode Island, Quintin Publications, 2001. 2 958 p., 6 vol.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	ii
REMERCIEMENTS	iii
INTRODUCTION	1
DÉVELOPPEMENT	5
1. CHAPITRE PREMIER	5
1.1 VOYAGEURS OU ENGAGÉS ?	5
1.2 L'HISTORIOGRAPHIE	7
1.2.1 L'histoire par le bas	7
1.2.2 Les chercheurs du Québec et les voyageurs	9
1.2.3 La présence des voyageurs au coeur du continent	13
1.2.4 Les voyageurs, ce groupe culturel et professionnel	17
1.2.5 Les seigneuries bas-canadiennes et la traite des fourrures	21
1.2.6 La traite des fourrures et l'agriculture	23
1.2.7 L'influence familiale et la traite des fourrures	25
1.3 LA MÉTHODOLOGIE ET LES SOURCES	28
1.3.1 Des sources au service de l'historien	28
1.3.2 De la méthodologie utilisée	30
2. CHAPITRE 2	33
2.1 LA SEIGNEURIE DE RIVIÈRE-DU-LOUP	33
2.1.1 Le contexte économique et démographique	33
2.1.2 Le traite des fourrures à Rivière-du-Loup	39
2.2 LES VOYAGEURS DE LA SEIGNEURIE	41
2.2.1 Qui sont les voyageurs de Rivière-du-Loup ?	41
2.2.2 Le modèle d'embauche des voyageurs	45

2.3	LES VOYAGEURS ET LEURS MOTIVATIONS.	53
2.3.1	L'appel de l'Ouest	53
2.3.2	Le rôle du contexte historique	54
2.3.3	La traite des fourrures et l'établissement sur une terre	58
2.3.4	Un moyen de fuir la seigneurie	66
3.	CHAPITRE 3	72
3.1	LA PRÉSENCE FAMILIALE PARMI LES VOYAGEURS.	72
3.1.1	Quelques données méthodologiques	72
3.1.2	La famille immédiate	73
3.1.2.1	La transmission du métier de père en fils	73
3.1.2.2	Ces frères qui étaient voyageurs	75
3.1.2.3	La présence de la famille immédiate : une expérience vécue entre frères	79
3.1.3	La parenté	80
3.1.3.1	Des oncles et des neveux parmi les payeurs	80
3.1.3.2	Les cousins de la seigneurie se font voyageurs	82
3.1.3.3	Des beaux-frères à l'origine de réseaux familiaux	85
3.1.3.4	La présence de la parenté : un court bilan	86
3.1.4	De la présence de la famille immédiate et de la parenté	88
3.1.4.1	La présence familiale : un fait générationnel	90
3.2	LES VARIATIONS DE LA PRÉSENCE FAMILIALE	92
3.2.1	Le cas des voyageurs non natifs	92
3.2.2	L'évolution de la présence familiale entre 1788 et 1821	95
4.	CHAPITRE 4	100
4.1	LA TRAITE DES FOURRURES : UN BILAN MIGRATOIRE	100
4.1.1	Une critique de la méthode	100
4.1.2	Le bilan migratoire	102
4.1.3	Les facteurs collectifs et l'émigration des voyageurs	105
4.1.4	Quelques motifs individuels à la base des migrations	107
	CONCLUSION	111

ANNEXE 1 : Répartition des contrats	
en fonction des compagnies d'embauche, 1788-1821	116
BIBLIOGRAPHIE	119
1 – SOURCES	119
1.1 Sources manuscrites	119
1.2 Sources imprimées	120
1.3 Sources informatisées	122
2 – ÉTUDES	122
2.1 Monographies	122
2.2 Articles de revues et d'ouvrages collectifs	123
2.3 Mémoires et thèses	126
2.4 Ouvrages de référence et de généalogie	126
TABLE DES MATIÈRES	128
Liste des tableaux graphiques et cartes	131

LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET CARTES

Les tableaux

Tableau 2.1	Répartition des voyageurs en fonction du profil socioprofessionnel de leur père	43
Tableau 2.2	Répartition des individus en fonction du nombre de contrats signés, 1788-1821	46
Tableau 2.3	Répartition des contrats en fonction de la position occupée par les voyageurs dans le canot, 1788-1821	48
Tableau 2.4	Répartition des contrats en fonction de la durée du voyage et de la période durant laquelle ils furent signés	50
Tableau 2.5.	Répartition des terres acquises par les voyageurs en fonction du mode d'acquisition	59
Tableau 2.6	Répartition du nombre de voyageurs en fonction de la superficie des terres acquises	65
Tableau 2.7	Répartition du nombre de voyageurs en fonction de la superficie totale des terres que possédaient ces individus	65
Tableau 3.1	Répartition des voyageurs en fonction du nombre de frères qui prirent part au commerce des pelleteries	76
Tableau 3.2	Répartition des engagés en fonction des catégories de parents de la famille immédiate ayant œuvré comme voyageurs	79
Tableau 3.3.	Répartition des voyageurs en fonction du nombre de cousins qui prirent part au commerce des pelleteries	84
Tableau 3.4	Répartition des engagés en fonction des catégories de parents de la parenté ayant œuvré comme voyageurs	87
Tableau 4.1	Répartition des voyageurs en fonction de leur destin ou du lieu de leur établissement	103
Tableau 4.2	Répartition des voyageurs en fonction du lieu et de la durée de leur établissement au retour de l'expédition	104

Les graphiques

Graphique 1.1	Répartition annuelle des contrats de la population et de l'échantillon de voyageurs, 1788-1821	31
Graphique 2.1	Répartition annuelle des contrats en fonction de la concurrence entre les compagnies, 1788-1821	55

Les cartes

Carte 1.1	L'emplacement de la seigneurie de Rivière-du-Loup	34
Carte 2.2	L'emplacement de Saint-Guillaume d'Upton	38