F5012
1857
C213

3 9004 03469555 8

RAPPORT.

Le comité spécial chargé de prendre et recueillir des témoignages et les informations relatives—aux droits de la compagnie de la Baie d'Hudson, en vertu de sa charte,—au renouvellement du permis d'occupation—à la nature du sol—au climat du Territoire,—et à ses avantages sous le rapport de la colonisation—a l'honneur de présenter son PREMIER RAPPORT tel que suit :—

Votre comité prend la liberté d'informer votre honorable chambre qu'il a interrogé trois témoins, MM. Gladman, Dawson et MacDonell, sur le sujet qui a été soumis à son examen ; et votre comité présente à la considération de votre honorable chambre les témoignages ci-annexés de ces trois messieurs.

Le tout, néanmoins, humblement soumis.

T. LEE TERRILL,
Président.

Chambre de comité,
8 juin 1857.

MARDI, 26 mai 1857.

Minutes des témoignages.

M. *George Gladman* est appelé et interrogé.—Je suis natif du Territoire de la Baie d'Hudson ; né à Nouveau Brunswick, l'un des postes de la compagnie de la Baie d'Hudson sur la rivière aux Orignaux. J'ai 57 ans ; je réside maintenant à Port Hope, Canada Ouest. Je passai en Angleterre avec mon père, à l'âge de 6 ans. Mon père était un facteur en chef de la compagnie. Sa commission date de 1805. Mon père décéda en 1821, pendant qu'il était au service de la compagnie. Je revins d'Angleterre à la Baie d'Hudson en 1814. J'ai été 31 ans au service de la compagnie dans les départements nord et sud de son Territoire ; j'ai été commis dans le service de 1814 à 1836, je reçus alors une commission de traiteur en chef. Le grade de facteur en chef est le plus élevé parmi les officiers au service de la Baie d'Hudson. J'ai été garde-magasin et comptable tant au dépôt de la factorerie aux Orignaux qu'au dépôt de la factorerie d'York. J'ai commercé avec les Sauvages dans les deux départements. J'ai résigné ma commission en 1845. Je n'ai pas eu de difficulté avec la compagnie. Etant tombé malade en 1849 à Port Hope, je m'engageai de nouveau au service de la compagnie, et je reçus une nouvelle commission en 1850. Je résignai de nouveau en 1853, et retournai à Port Hope, où j'exploite une petite ferme. En ma qualité de natif du Territoire de la Baie d'Hudson, je suis grandement intéressé au bien-être de ses nombreux habitants, et à sa prospérité croissante. J'ai passé l'hiver à Nouveau Brunswick la première année de mon engagement dans le service de la compagnie en 1814. A ce poste, le sol était bien bon ;

F5012 1857 C213

d'excellentes pommes de terres y poussaient, ainsi que toutes les espèces de végétaux ; l'avoine y mûrissait bien et fesait de bonne farine, moulue avec un moulin à mains en acier ; l'orge réussissait bien aussi ; on n'avait pas essayé d'y récolter le blé à cette époque, en 1814 ; depuis, comme j'en ai été informé, l'expérience en a été faite avec beaucoup de succès. Les bêtes à cornes y étaient élevées ; elles étaient enfermées pendant l'hiver. Je ne connais rien qui puisse empêcher d'y fonder de bons établissements ; c'est un peu éloigné des marchés. Ce poste est à environ mi-chemin entre la factorerie aux Orignaux et le lac Supérieur. Les marchandises sont transportées à cet endroit dans des bateaux de 24 à 28 pieds de quille, de la factorerie aux Orignaux. Le poste de la compagnie du nord-ouest en 1841, recevait ses marchandises du Canada. La température est assez sévère pendant l'hiver ; le degré le plus bas du thermomètre observé a été de 45° au-dessous de zéro.

J'ai ensuite passé l'hiver à l'ancienne factorerie "Eastmain," sur le côté Est de la Baie d'Hudson. Le climat n'est pas aussi favorable qu'à la factorerie des Orignaux ou à Nouveau Brunswick ; néanmoins, on y récoltait de bonnes pommes de terre, des navets et d'autres végétaux ; sol sablonneux ; le poste est bien exposé aux vents froids nord-est venant de la mer. Il y avait un grand troupeau de bétail à cette époque, vû qu'un approvisionnement considérable de foin avait été obtenu dans les marécages salés sur les bords de la baie. La vesce y croissait à l'état sauvage sur la pointe de la rivière ; abondance de framboises et de raisins sauvages. Le bétail était conservé comme une ressource dans le cas où les vaisseaux de la compagnie hiverneraient dans la baie. Ils y ont hiverné pendant quatre années durant mon séjour ; deux vaisseaux ont hiverné à l'île Strutton (baie James), en 1815-16 ; et à l'île Charlton, en 1817 ; et au même endroit, en 1830, et une quatrième fois en 1833 ; j'étais passager à bord à la dernière occasion. Les vaisseaux ne quittèrent les Orignaux que très tard dans le mois de septembre ; nous avons rencontré de grands bancs de glace dans la partie nord de la baie, et comme l'hiver commença de bonne heure, nous fûmes obligés de revenir à l'endroit le plus proche pour pouvoir se procurer des provisions. Les équipages et les passagers souffrirent beaucoup du scorbut ; nous eûmes des provisions d'Eastmain et de la factorerie aux Orignaux. Le voyage à travers le détroit et la baie était à cette époque réputé douteux et hasardeux ; les vaisseaux, cependant, n'ont hiverné dans la baie qu'une seule fois depuis. L'île Charlton était une station de dépôt de la compagnie du nord-ouest de Montréal vers l'an 1808 ; elle avait une autre station presqu'à l'opposite de la factorerie aux Orignaux. Le projet de faire la traite dans la baie ne pouvant être profitable, ces stations furent abandonnées avant mon retour d'Angleterre en 1814. La température la plus basse qui a été enregistrée, à ma connaissance, à Eastmain, fut de 50° au-dessous de zéro.

Je me trouvai à Big River, nord d'Eastmain, en 1818 ; je n'y ai pas hiverné. Sol sablonneux et léger ; climat semblable à celui d'Eastmain ; mais les pommes de terre et les autres végétaux y poussent.

J'ai été aussi à Rupert's House, où le sol est bien meilleur, et la station plus abritée qu'à Eastmain ou Big River ; plus favorable pour la culture des jardins. Les terrains cultivés à tous les postes de la compagnie sont tous d'une petite étendue, et aucun de ceux que j'ai vus n'aurait pu porter le nom de " ferme " en Canada. La culture et la traite des pelleteries sont déclarées être deux exploitations incompatibles par les officiers-gérants de la compagnie.

J'ai été à la Baie Hannah, un petit poste à l'extrémité de la Baie James, conservé principalement dans le but de fournir des gibiers sauvages pour la subsistance de l'établissement des serviteurs du dépôt. Le gibier sauvage abonde généralement sur les bords de la Baie d'Hudson.

J'ai résidé à la factorerie aux Orignaux durant quinze années ; c'est le dépôt principal de la compagnie dans le département du sud, et il est bien à l'abri

les vents du nord : climat et sol bons ; on y récoltait des pommes de terre et l'autres végétaux en grande abondance ; l'orge mûrissait bien ; des petits fruits, tels que raisins, groseilles, fraises et framboises, sont en abondance, dans l'état sauvage ; je n'ai jamais eu connaissance qu'on ait semé du blé, vû que l'on considérait la saison trop courte. On y gardait des bêtes à cornes, des chevaux, des moutons et des cochons qui étaient enfermés pendant l'hiver. Les marchandises de Londres y sont débarquées, et des pelleteries expédiées.

J'ai aussi été à Albany, mais n'y ai pas passé l'hiver. Le climat et le sol ne différaient guères des Orignaux, situés à un peu plus de cent milles plus au nord ; cet endroit est bien à l'abri aussi, et les grands marécages sur la côte fournissent un approvisionnement abondant de fourrage pour les animaux domestiques. La rivière Albany est réputée une des meilleures routes de communication entre la Baie d'Hudson et l'établissement de la Rivière Rouge. On fesait usage de bateaux pour transporter les marchandises dans l'intérieur longtemps avant l'union des compagnies du nord-ouest et de la Baie d'Hudson en 1821 Le poste le plus à l'ouest du district d'Albany d'autrefois était Brandon House, sur la rivière Assiniboine. Le sol alentour des postes de Henley, Martin's Falls, Osnaburg et lac Seul, est d'une qualité qui permet aux serviteurs de la compagnie de faire de bonnes récoltes de pommes de terre ; sous le rapport de la latitude, ces postes sont bien peu au nord de la Rivière Rouge.

J'étais en Angleterre en 1834 et 1835, et à mon retour au Canada, je fus envoyé dans le département nord des territoires commerciaux de la compagnie, Cumberland's House étant l'endroit fixé pour ma station d'hivernement en 1835. Il poussait du blé excellent à Cumberland, que nous avions l'habitude de moudre avec un moulin à bras en acier qui nous donnait de la fleur de première qualité. D'autres produits végétaux y croissaient avec beaucoup de succès ; le sol est principalement composé de pierre à chaux, et le climat est favorable aux produits potagers de toute espèce. Les chevaux de la compagnie n'étaient pas tenus enfermés durant l'hiver, et engraissaient dans des marécages pleins de roseaux près de la station. Ce poste est réputé un des meilleurs de la contrée nord. J'ai été stationné à la factorerie d'York de 1836 à 1841. Le sol aux environs n'est pas propre à la culture, vû qu'il est presque partout composé de marais couverts de mousse ; je n'ai vu à cet endroit qu'une seule récolte de navets, dans un petit jardin—elle a manqué les autres années à cause des nielles et des gelées de nuit pendant les mois d'été. La glace reste sur la côte jusque pendant le mois de juillet ; des puits ont été creusés dans la vue de constater la profondeur de terre dégelée durant l'été ; après avoir creusé à plusieurs reprises, on découvrit qu'il y avait environ trois pieds de terre de dégelée, tandis que la terre perpétuellement gelée pouvait avoir environ quinze pieds. Ce dépôt est le poste le plus important de la compagnie sur la Baie d'Hudson, vû qu'il est au centre des importations de tout le département nord. Les Sauvages sont employés pour transporter les marchandises ; ils sont de très habiles voyageurs et s'engagent promptement à remplir les devoirs que les officiers de la compagnie exigent d'eux ; ils sont payés principalement en habillements et en d'autres effets dont ils ont besoin pour faire la chasse aux pelleteries pendant l'hiver ; un grand nombre d'entre eux moururent de l'influenza en 1836.

J'ai résidé au poste de la compagnie à la Rivière Rouge pendant quelques mois en 1841. Le blé peut être récolté dans l'établissement en grande quantité. Jusqu'à ce jour, le manque d'un marché a gêné les efforts des colons ; la quantité de fleur et des autres produits requis pour la compagnie est si petite qu'elle peut être promptement fournie par trois ou quatre fermiers. Un extrait du recensement de 1856 indique que le nombre des chevaux qui se trouvaient alors à l'établissement était d'environ 2,800 ; bêtes à cornes, 9,300 ; cochons, 4,700 ; moutons, 2,400 ; valeur estimée du bétail, £52,000 sterling. La population de l'établissement, y compris les Sauvages, est d'environ 10,000. Un approvision-

nement considérable de blé et de fleur est généralement gardé par la compagnie, pour se mettre à l'abri du besoin provenant du manque de récoltes causé, soit par les inondations du printemps, les rosées d'été, les insectes ou par d'autres accidents. Des effets pour l'établissement sont quelquefois transportés de la factorerie d'York dans l'automne, après l'arrivée d'Angleterre des vaisseaux de la compagnie. La plus grande partie en est ordinairement envoyée dans les premiers jours d'été. Les colons ont commencé à trouver plus avantageux de vendre leurs fourrures et de conduire leurs affaires commerciales à St. Paul, Minnesota. Là, ils ont le choix d'une plus grande variété d'effets, et ils se procurent des instruments d'agriculture qui ne se manufacturent pas encore dans l'établissement, ou qui ne sont pas importés par la compagnie. Il arrive donc que, par ce moyen, une partie considérable du trafic anglais se trouve perdue tant pour l'Angleterre que pour le Canada, qu'elle augmente annuellement, et continuera d'augmenter encore. Un dépôt ou magasin bien approvisionné établi au lac des Bois, qui n'est qu'à environ 100 milles du poste de la compagnie à Fort Garry, pourrait probablement divertir une partie considérable du trafic, vû la direction américaine qu'il prend aujourd'hui. Il doit être aussi désirable de prévenir en autant que possible toute tendance à compter ou dépendre sur nos voisins pour l'approvisionnement des colons. Comme il y a des troupes stationnées à la Rivière Rouge, il devient important qu'il se forme immédiatement et permanamment une chaîne régulière de communication avec elles. Le détroit de la Baie d'Hudson étant fermé par des barrières de glace et les communications par cette route maritime n'étant possibles qu'à une saison particulière de l'année, il devient, je le conçois, très important de pourvoir à toute éventualité qui pourrait probablement survenir. Si on trouvait désirable d'envoyer un renfort de troupes à l'établissement à une époque avancée de l'année, par exemple en septembre, ou d'envoyer de nouvelles provisions d'aucune description, on verrait qu'il est absolument " impossible " qu'un second vaisseau puisse faire le voyage par le détroit à cette saison. D'un autre côté, dans les années ordinaires, la route entre le lac Supérieur et l'établissement de la Rivière Rouge, par la voie du lac à la Pluie, est ouverte durant le mois d'octobre ; il me semble, en conséquence, presqu'indispensable que les chemins de portage soient ouverts, et qu'une communication de bateaux soit établie aussitôt que possible. Mon opinion qui, j'espère, sera supportée par de plus anciens membres de la compagnie du nord-ouest, est qu'on peut se servir de bateaux (dans ce qui est aujourd'hui la route des canots de la compagnie de la Baie d'Hudson), pour transporter des paquets volumineux ou lourds du lac Supérieur au lac à la Pluie ; de cet endroit, la compagnie de la Baie d'Hudson fait usage de bateaux depuis bon nombre d'années pour le transport des effets allant et revenant. La longueur entière de cette route de canot y compris les lacs, rivières et portages n'excède pas 130 milles. Il serait difficile et dispendieux d'ouvrir ces portages, et d'améliorer la navigation des petits ruisseaux peu profonds qu'il y a à franchir, mais je ne puis m'empêcher d'affirmer que les difficultés à rencontrer sont insurmontables, et conséquemment que la route n'est praticable que pour les canots du nord. Un parti suffisant d'hommes, avec un bon approvisionnement d'instruments rendrait le chemin praticable dans un mois ou deux, et si d'autres partis chargés d'y passer l'hiver étaient postés à certains endroits, je n'ai pas le moindre doute que la route entière serait en bon état de roulage avant l'expiration d'une autre année. La position que je désire suggérer comme points d'occupation sont le Fort William, le lac des Mille Iles, et le point de la ligne frontière terminant sur le lac des Bois. Des bateaux pourraient être construits durant l'hiver à chacun de ces endroits, et être placés sur les eaux où ils devront être employés. Plus tard, après que les chemins de portage auraient été complétés, des chemins à rails plats, pourraient être construits, tandis qu'on ferait usage de traîneaux pour le transport des approvisionnements pesants et du bagage. Une fois les chemins de portage et la navigation de la rivière amélio-

rés, les colons du Canada pourraient s'établir sur les bords des rivières Kaministiquai, et de la Pluie, ou à d'autres endroits avantageux dont les voyageurs qui traversent cette intéressante contrée nous donnent des descriptions si attrayantes. Il y a plusieurs grands lacs sur cette ligne de la route, et plusieurs parties des rivières sans rapides ou portages, de sorte que le transport par terre ne serait pas très considérable. Les officiers de la compagnie traversent la contrée si rapidement qu'ils ont peu ou point d'occasions de faire des observations sur la qualité du sol, ou sur son importance pour les fins agricoles ou pour la colonisation. La section de la Rivière Rouge, la rivière au Cygne, la Saskatchewan, l'Assiniboine et les terres à l'ouest du lac des Bois, sont considérées comme les parties les plus florissantes de la contrée sous le rapport agricole. Il y a indubitablement d'autres localités aussi avantageuses, et où le bois est abondant, comme la rivière Winnipeg et les bords du lac à la Pluie.

Il n'est pas permis aux "colons agricoles" (ainsi nommés) de s'établir aux stations de commerce de la compagnie, si ce n'est à la Rivière Rouge. Elles ne sont occupées que par les officiers et les employés de la compagnie et leurs familles; les seules autres résidants aux environs des stations sont des Sauvages.

Il est arrivé que les provisions et les marchandises ont été expédiées en canot au lac à la Pluie ; mais ceci n'a eu lieu que très rarement et est dû à des circonstances extraordinaires, vû que les approvisionnements ordinaires pour le district sont toujours expédiés de la factorerie d'York dans des bateaux.

J'ai souvent eu la surintendance de la station à Norway House; c'est le dépôt central de la haute contrée. Les "brigades" de bateaux de la compagnie pour la Saskatchewan, les Montagnes Rocheuses, Cumberland, la rivière Anglaise, Athabaska, la rivière McKenzie, la rivière au Cygne, la Rivière Rouge et le lac à la Pluie, prennent toutes leurs provisions de voyage à cette station ; c'est spécialement le dépôt pour Athabaska et la rivière McKenzie. Les effets pour la rivière McKenzie sont expédiés par une brigade de bateaux équipés à la Rivière Rouge, et qui partent en juin de Norway House; ils sont rencontrés par les bateaux de la rivière McKenzie au portage la Loche, ou au portage Methy ; les cargaisons sont échangées ; les bateaux de la rivière McKenzie retournent au chef-lieu du district dont ils dépendent, au Fort Simpson, et ceux de la Rivière Rouge retournent à la factorerie d'York, où ils n'arrivent souvent que juste à temps pour embarquer les fourrures pour Londres.

Les provisions pour Athabaska sont déposées a Norway House, et sont transportées dans les mêmes bateaux qui ont apporté les fourrures. Ces fourrures sont alors expédiées à la factorerie d'York par d'autres brigades. On récolte de bonnes pommes de terre à Norway House et au village sauvage dans les environs. Le village commencé par un missionnaire wesleyen du Canada en 1836 ou '37, va s'accroissant d'année en année. Les Sauvages ont bâti de bonnes maisons de bois équarri, et cultivé des morceaux de terre ; ils sont industrieux, et deviennent graduellement indépendants de la chasse aux fourrures. Le sol au village est assez bon ; je ne sache pas qu'on y ait cultivé le blé; mais comme il se trouve sur le même parallèle que Cumberland il pourra être cultivé quand des défrichements plus considérables auront été faits. Ces sauvages sont les porteurs et les voyageurs du district, et sont en conséquence absents de leurs demeures la plus grande partie de l'été.

De 1842 à 1845, lorsque je résignai ma première commission et que je revins au Canada, je fus stationné à la maison Oxford; je n'éprouvai pas la moindre difficulté à récolter des végétaux et des pommes de terre en assez grande quantité pour les besoins des gens de la compagnie, et il en restait encore pour la factorerie d'York et pour les Sauvages.

Il y a un autre village sauvage sur la rivière Saskatchewan, près Cumberland ; il est sous la surintendance d'un missionnaire de l'église épiscopalienne, et est en voie de prospérité ; on y récolte le blé, ainsi que l'orge et les végétaux de presque toute description.

Les effets qui servent à approvisionner toute cette contrée sont expédiés de Londres, généralement dans la première semaine de juin et arrivent aux dépôts sur la Baie d'Hudson à la fin d'août ou au commencement de septembre ; les cargaisons sont débarquées et les bâtiments sont chargés de nouveau de pelleteries le plus vite possible et retournent en Angleterre. Il n'y a qu'une faible partie des effets de distribuée aux stations de commerce dans l'automne ; la plus grande partie reste emmagasinée tout l'hiver, et est distribuée dans tous les districts l'été suivant. On fait usage de bateaux pour le service du transport de chaque district, excepté à Abittibi et Témiscamingue ; ce sont les seuls endroits à ma connaissance où l'on se sert de canots pour le transport des effets et des fourrures.

La navigation de la rivière de la factorerie d'York au lac Winipeg est considérablement interrompue par les eaux basses, les rapides et les chutes, et souvent elle est dangereuse dans les eaux hautes. Les portages ne sont pas très longs, et la route a été entièrement améliorée depuis 1821. De la factorerie des Orignaux au lac Supérieur, les communications par eau ont été améliorées de la même manière.

Les Sauvages, à mon opinion, retireraient de grands avantages d'un commerce libre, à condition d'en exclure les liqueurs spiritueuses. Ils pourraient se procurer avec beaucoup plus de facilité et en plus grande abondance qu'aujourd'hui les provisions, les habillements et d'autres articles qui sont pour eux les choses nécessaires à la vie. Ils seraient moins exposés aux risques de souffrir de la privation d'approvisionnements nécessaires, et n'étant plus obligés de courir la contrée à la recherche d'une existence, les familles se réuniraient, cultiveraient la terre, et leur position deviendrait meilleure.

Il y a un tarif fixe pour la vente d'effets aux serviteurs de la compagnie, de 50 pour cent sur le prix d'achat dans toutes les parties de la contrée. Les officiers commissionnés paient 33½ pour cent, alloués pour couvrir le fret et les dépenses aux dépôts ; il n'y a pas de tarif fixe ou régulier sur la traite avec les Sauvages ; c'est d'après la coutume du poste que sont réglés les prix, tant pour les marchandises que pour les fourrures. Quand j'étais au service, les prix de tarif pour les Sauvages, ou les prix d'après la coutume, n'avaient pas changé depuis bien des années. Les marchandises sont plus chères aux postes éloignés, et les prix varient à chacun, plus ou moins. On accorde une grande latitude sous ce rapport aux officiers qui ont la charge des districts. Le succès de la traite et le bien-être des Sauvages dépendent principalement, presqu'entièrement, de leur jugement et de leur administration, et non pas des directeurs de Londres, ni du gouverneur de la terre de Rupert. Les arrangements généraux relatifs à la traite sont faits aux conseils des officiers, tenus une fois par année dans la contrée ; c'est le gouverneur qui préside. Des conseils règlent l'expédition des marchandises, le nombre d'hommes qui sera employé, les stations qui seront occupées, le nombre de bateaux qui sera envoyé ; les détails moins importants sont laissés à la discrétion des officiers qui ont la charge des districts et des postes ; les officiers sont amenables devant le conseil ; chaque officier donne un ordre pour les effets qu'il croit nécessaires pour le commerce de son district ; les effets sont limités suivant le nombre de vaisseaux ordonné ; les approvisionnements sont quelque fois insuffisants pour les besoins des Sauvages, et c'est assez souvent qu'ils ont à souffrir sous ce rapport ; les ordres pour des effets sont quelquefois réduits ou diminués par l'officier qui a la charge du dépôt, et quelquefois en Angleterre par le gouverneur ; dans ce cas, l'officier du dépôt est responsable au conseil. Le traitement des Sauvages, humain ou autrement, dépend entièrement de l'officier qui a la charge des postes. Un ordre général fut passé en 1821, à l'effet que les Sauvages fussent traités avec bonté et humanité ; jamais cet ordre n'a été rescindé. De la poudre à tirer, du plomb et des balles, des lignes pour la pêche, des couvertes, des habillements et des haches, tels sont les principaux articles qui

soi t nécessaires aux Sauvages et sans lesquels ils sont exposés à périr. Dans toutes les parties de la contrée que j'ai traversées, les Sauvages sont paisibles et inoffensifs, mais querelleurs quand ils sont ivres et quelquefois dangereux ; les maladies, telles que la petite vérole, l'influenza, la coqueluche, la fièvre scarlatine, etc., les ont décimés; je n'ai jamais eu connaissance de l'existence d'un hôpital sur le côté Est des Montagnes Rocheuses. Les postes de la compagnie sont si éloignés et si dispersés que les Sauvages ne peuvent pas obtenir promptement des secours ou de l'aide en cas de maladie ; chaque poste a une provision de médecines qui lui est donnée par l'officier en charge; il n'y a qu'un seul médecin à chaque dépôt ; il n'y a ni écoles ni maîtres d'école aux postes, excepté à la Rivière Rouge—du moins il n'y en avait pas de 1814 à 1845—peut-être y en a-t-il depuis que j'ai quitté le service.

Les marchandises telles qu'empaquetées en Angleterre peuvent être déposées au Lac Supérieur dans le mois de mai, ou la première semaine de juin. La compagnie ne peut ignorer ce fait. Ses marchandises ne laissent l'Angleterre qu'à cette date. Les postes de la compagnie au lac Nipissingue, au lac Huron, au Sault Ste. Marie, et au lac Supérieur sont tous approvisionnés au moyen des effets qui se trouvent à son dépôt à la Factorerie aux Orignaux. Ces effets n'arrivent à leur destination que quinze mois après qu'elles sont expédiées de Londres. Des effets du Canada pourraient être transportés aux rives de la Baie d'Hudson ou au lac Winnipeg, en juillet, ou trois mois seulement après avoir été expédiés. Les fourrures obtenues en échange des sauvages dans les mêmes limites sont déposées à Michipicoton et transportées à la factorerie aux Orignaux, d'où elles sont expédiées à Londres ; elles seraient certainement rendues à Londres (en les transportant par le Canada) dans le mois de septembre où à la date à laquelle elles sont expédiées de la factorerie aux Orignaux. Quand les vaisseaux hivernaient dans la Baie d'Hudson, les fourrures ne pouvaient comme de raison arriver à Londres que l'année suivante. J'ai été quatre années engagé aux postes et aux seigneuries du roi sur le St. Laurent au service de la compagnie. Les fourrures de ces postes et de l'Ottawa étaient envoyées à Quebec pour être de là expédiées à Londres. Les fourrures de Témiscamingue, Abittibi, Grand Lac, Lac à la Truite, Waswanopy et Misstassing, sont toutes envoyées aux Orignaux ; ces postes reçoivent leurs provisions du même endroit. Les droits privés de la compagnie ne sont guères respectés sur les bords du St. Laurent. Je n'ai pas été en Orégon, ni n'ai traversé les Montagnes Rocheuses; je n'ai jamais non plus voyagé dans les districts au nord ou à l'ouest de Cumberland House. Ma position au dépôt me permettait d'obtenir des informations et de connaître ce qui se passait dans ces parties de la contrée. On récoltait des pommes de terre à la Saskatchewan, au Petit Lac de l'Esclave, à la Rivière Anglaise, à Athabaska, ainsi qu'à d'autres postes dans la partie sud de la Rivière Mackenzie, bien que quelque fois elles étaient détruites par les gelées.

Churchill et Severn, postes situés sur la côte de la Baie d'Hudson, sont approvisionnés de la factorerie d'York au moyen de bateaux et de petites goëlettes. La proximité de la glace de la baie ne permet pas de beaucoup compter sur les jardinages. Dans les bonnes années on y récolte des végétaux. On peut dire la même chose des rivières aux baleines sur le côté est de la Baie. Dans ces endroits la pêche aux marsouins ne se fait presque plus maintenant, et ne rapporte aucun avantage pécuniaire à la compagnie. Il ne se fait pas de pêche au saumon ou d'autres pêches dans la Baie d'Hudson ; du moins autant que je le sais, on ne l'a jamais essayé ; il y a trop de glace dans la Baie d'Hudson et dans le Détroit pour faire une spéculation profitable.

Les associés ou officiers qui font la traite des pelleteries stationnés dans la contrée n'ont pas le droit d'intervention en ce qui a égard aux baux ou aux chartes de la compagnie. Ces matières sont arrangées et réglées par le bureau des directeurs à Londres,—et ce n'est qu'à cette source ou bien au gouvernement

impérial qu'on peut obtenir quelque information. Les officiers commissionnés de la compagnie sont régis par un code distinct de réglements ou " acte simple " (*Deed Poll*) comme il est appelé, et par des stipulations dont ils conviennent en recevant leurs commissions; et c'est par cet acte simple (*Deed Poll*) que se trouvent définis et garantis leurs intérêts dans le commerce.

Le mémoire de l'honorable commissaire des terres de la couronne, publié dans la " Réponse à une adresse de l'honorable assemblée législative," contient tant de données importantes sur lesquelles ce comité pourrait baser un rapport que je ne saurais regretter l'impossibilité dans laquelle je me trouve de ne pouvoir dire rien de nouveau sur la charte de la compagnie, ses baux ou ses titres. Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable commissaire lorsqu'il dit que le temps est arrivé où les mesures qu'il a suggérées devraient être " très énergiquement représentées au gouvernement impérial;" et je prends la liberté de vous exprimer ma sincère conviction que de la décision de ce comité, et de la nature de l'intervention du gouvernement canadien dans cette affaire, dépendent le bonheur ou le malheur futur de mes compatriotes des possessions britanniques du nord-ouest.

LUNDI, 8 juin, 1857.

M. *Allan Macdonnell* est appelé et interrogé.

1o. Avez-vous étudié d'une manière spéciale les prétentions de la compagnie de la Baie d'Hudson ?

2o. Savez vous que les marchands de l'endroit ont l'intention de faire concurrence au commerce de la compagnie de la Baie d'Hudson ?

3o. Est-ce qu'une semblable concurrence nuirait aux tribus sauvages?

4o. Connaissez-vous le Lac Supérieur et les divers Forts de la Baie d'Hudson, situés dans cette contrée ?

5o. Connaissez-vous les routes par lesquelles un chemin pourrait être ouvert avec l'ouest, et avec la Baie d'Hudson ?

Les prétentions de la compagnie de la Baie d'Hudson en vertu de la charte de Charles II, ont occupé mon attention pendant plusieurs années, et les recherches que j'eus l'occasion de faire m'ont fait comprendre que ces prétentions n'ont aucun fondement ni en loi ni en équité ; je ne suis pas prêt à affirmer qu'en elle-même la charte ne soit pas valide, en autant qu'elle crée un corps collectif, avec un sceau commun, revêtu du pouvoir de poursuivre et de se défendre, mais je maintiens qu'elle ne confère pas à la Baie d'Hudson les pouvoirs et les priviléges qu'elle assume aujourd'hui. Le souverain, dans l'exercice de la prérogative de la couronne, peut octroyer une charte, mais il a toujours été reconnu qu'il ne peut accorder à ses sujets des droits et des priviléges exclusifs sans le consentement du parlement; or, c'est de cette manière que cette charte a été octroyée ; donc les pouvoirs et les priviléges que la compagnie exerce aujourd'hui sont illégaux.

Et telle était évidemment l'opinion de la compagnie de la Baie d'Hudson elle même en 1690, c'est-à-dire 20 ans après la date de la charte. A cette époque elle demanda par pétition la passation d'un acte pour confirmer ses droits et ses priviléges qu'elle prétendait lui avoir été accordés dans cette charte.

L'acte 1 et 2 Guillaume et Marie, est l'acte auquel il est fait allusion; cet acte les légalisa et confirma, mais pour sept années seulement et pas au-delà.

L'acte du parlement n'a jamais été renouvelé depuis son expiration en 1697; conséquemment la charte se trouve telle qu'elle était dans l'origine, et n'est pas du tout affectée par aucun acte confirmatif du parlement. La vraie origine de la charte remonte à un octroi de territoire qu'on prétend avoir été fait en l'année 1670. Or, comme Charles II ne pouvait octroyer ce que la couronne d'Angleterre

ne possédait pas, bien moins pouvait-il donner les possessions d'un autre pouvoir. Les mots mêmes de la charte excluent de l'octroi ces territoires identiques que la compagnie de la Baie d'Hudson réclame aujourd'hui.

A la date de la charte, ces territoires étaient de fait en la possession de la couronne de France, et tenus et occupés par la compagnie de la Nouvelle France en vertu d'une charte octroyée par Louis XIII de France, portant la date de 1626, étant de quarante-trois années plus ancienne que la charte octroyée par Charles II. En référant à la charte à laquelle il est fait allusion on verra qu'elle définit les bornes mêmes des territoires que la compagnie de la Baie d'Hudson réclame aujourd'hui. On pourra trouver une copie de la charte de Louis XIII, parmi les documents parlementaires du Bas-Canada.

Par le traité de Ryswick, en 1696, toute la Baie d'Hudson est reconnue comme appartenant à la couronne de France. Dans ce traité, il n'est aucunement question des droits ou des prétentions de la compagnie de la Baie d'Hudson, d'où l'on peut conclure que, ou la compagnie de la Baie d'Hudson n'avait pas de droits légaux, ou que ces droits, s'ils existaient, ont été abrogés par ce traité.

Par le traité d'Utrecht, en 1713, une portion des rives de la Baie d'Hudson fut cédée à l'Angleterre, et c'est pour la première fois que l'Angleterre pût réclamer là une possession incontestable. Dans le traité, il fut fait des stipulations à l'égard de la protection nécessaire de la compagnie de la Nouvelle France, qui avait alors la possession du pays en vertu de la charte de Louis XIII. La charte de Charles ne peut s'interpréter comme ayant l'effet d'octroyer des terres acquises uniquement par la couronne d'Angleterre, sous un autre souverain et longtemps après la mort de Charles.

Par le traité de 1763, qui cédait le Canada à la couronne britannique, le peuple Français et Canadien fut maintenu dans ses propriétés et dans l'exercice des droits et priviléges de commerce dont il jouissait sous le gouvernement français.

Il avait pendant un siècle auparavant fait un commerce considérable avec tous les pays de l'ouest, et particulièrement dans les vallées de l'Assiniboine et de la Saskatchewan.

L'octroi d'un privilége exclusif de commerce fait par la couronne de la Grande-Bretagne sur une partie quelconque du pays cédé, est une violation directe des articles de la capitulation (article 42.) "Les Français et les Canadiens "continueront à être gouvernés d'après la Coutume de Paris et les lois et usages "établis pour ce pays, et ils ne seront pas assujétis à d'autres impôts que ceux "établis sous le gouvernement français."

L'expression "le territoire de la Baie d'Hudson," telle qu'usitée dans les actes du parlement (actes que la compagnie de la Baie d'Hudson regarde comme une reconnaissance de ce qu'elle appelle ses droits) ne peut s'appliquer qu'au territoire qui se trouve en dedans du détroit de la Baie d'Hudson, et qui était en 1670 réellement en la possession de la couronne d'Angleterre ; il n'a pas pu en être octroyé d'autre, ou bien si l'on veut appliquer l'expression à d'autres terres, on ne pourra l'appliquer qu'aux territoires qui à cette époque étaient inconnus à la couronne d'Angleterre ou à tout autre pouvoir, et qui ont été subséquemment découverts par la compagnie de la Baie d'Hudson à la condition à laquelle la charte fut octroyée, savoir: "de découvrir un nouveau passage dans la mer du sud."

La simple allusion incidente dans ces actes aux "territoires autrefois octroyés aux aventuriers commerçant à la Baie d'Hudson," ne suffit pas pour établir la légalité de la prétention. Il était bien connu que la compagnie de la Baie d'Hudson réclamait des territoires sous une charte de Charles II ; la législature n'était pas tenue d'exprimer d'opinion sur la validité du titre, ni sur la nature des limites du pays supposé être octroyé. Ces actes du parlement n'empê-

chent pas non plus que les droits supposés de la compagnie de la Baie d'Hudson soient examinés ou rejetés comme illégaux.

En outre, chaque fois que ces actes ont trait aux territoires, et font allusion aux " droits de la compagnie de la Baie d'Hudson," il y a ce proviso significatif " tels droits que la dite compagnie peut réclamer sous l'autorité de la loi."

En référant à l'Histoire du Canada, on se convaincra que la charte de Charles II ne peut conférer de droits à des territoires.

Le mémoire important fourni à la législature par l'hon. M. Cauchon donne le récit de faits historiques et contient des données suffisantes pour arriver à la conclusion que la prise de possession du territoire en question est une usurpation de la part de la compagnie de la Baie d'Hudson.

On admettra volontiers qu'elle a un droit légal à cette portion du territoire à laquelle elle limite ses prétentions à un droit exclusif de commerce, en vertu d'une licence émise en sa faveur et en faveur des associés de la compagnie du nord-ouest, en 1821, et renouvelée depuis en 1838, mais c'est un droit au renouvellement duquel le peuple du Canada s'opposera en masse, je pense.

De semblables priviléges exclusifs répugnent à l'esprit du siècle dans lequel nous vivons, sont contraires aux meilleurs intérêts du Canada, et sont considérés dans ce pays comme une violation directe des droits d'un peuple libre.

Immédiatement après la cession du Canada, (vers l'année 1766) un grand nombre de sujets anglais engagés dans la traite des pelleteries, poussèrent leurs entreprises dans toute l'Amérique Britannique du Nord, depuis Montréal jusqu'à la Baie d'Hudson, et aux rives du Pacifique. Ces commerçants suivirent l'ancienne route de la compagnie de la Nouvelle France et des commerçants français. En 1784, la plupart de ces commerçants se réunirent et formèrent la compagnie du nord-ouest de Montréal. Ils étendirent leur commerce jusqu'à la Baie d'Hudson, et y envoyèrent des vaisseaux aussi bien que la compagnie de la Baie d'Hudson. La compagnie du nord-ouest envoya aussi des vaisseaux autour du Cap Horn, à l'embouchure de la Colombie. La compagnie de la Baie d'Hudson ne commerçait pas alors à cet endroit, ni dans aucune partie de la contrée qu'elle appelle aujourd'hui son territoire licencié.

Le principal commerce de la compagnie du nord-ouest se fesait par le Canada aux rives du Pacifique. La route suivie était de Montréal *viâ* les lacs jusqu'à la tête du lac Supérieur, et de là à travers le continent. Le transport s'opérait au moyen de canots et de bateaux. Environ 5,000 hommes étaient employés dans ce commerce.

J'ai été informé par des associés de cette compagnie que leurs profits furent très considérables jusqu'au moment où la compagnie de la Baie d'Hudson entreprit de les chasser de l'endroit par la force. Les contestations qui suivirent furent cause de pertes graves pour chaque compagnie, et elles furent toutes deux à peu près ruinées. C'est alors que les deux compagnies se réunirent et résolurent de partager la contrée entre elles, en appuyant leurs prétentions sur l'ancienne charte expirée ; et par leurs efforts ainsi réunis elles empêchèrent les autre commerçants de leur faire concurrence, chose qu'elles s'efforcèrent d'effectuer dans les années qui suivirent en fermant les anciennes routes fréquentées qui auraient indiqué le chemin à d'autres commerçants.

Quelquefois des commerçants indépendants formaient un établissement le long du lac Supérieur, ou quelques-uns des lacs plus à l'intérieur, mais ils en étaient chassés et leurs propriétés étaient détruites. Il n'y avait pas de moyen d'obtenir justice, vû qu'il n'existait pas de tribunaux devant lesquels on pût traduire les coupables, et il n'était guère possible de parcourir 1,000 milles pour instituer une action. Depuis 1847, des bateaux à vapeur font le trajet le long des côtes du lac Huron et du lac Supérieur; mais même à l'heure qu'il est, et avec ces facilités, un homme ne peut obtenir justice. Ces contrées et ces rives ne sont pas dans les limites des territoires organisés, et des crimes sont commis avec impunité par la compagnie de la Baie d'Hudson.

La compagnie de la Baie d'Hudson fit sa première entrée dans la vallée de la Saskatchewan environ trente ans après la cession du Canada, et pendant que la compagnie du nord-ouest y avait des établissements considérables.

La compagnie ne fit son entrée dans la vallée de l'Assiniboine qu'environ 42 ans après la cession du pays (vers 1805.) Des commerçants anglais y fondèrent des établissements dès 1776, ou environ 3 ans après la cession du pays. Les commerçants français doivent avoir occupé un grand nombre de ces mêmes localités près de cent ans auparavant cette époque.

La compagnie de la Baie d'Hudson fit son entrée dans ces contrées du côté de la Baie d'Hudson *viâ* les rivières Haye et Nelson. Auparavant elle n'avait pas dépassé les limites des rives de la Baie d'Hudson.

Ce n'est que plusieurs années après sa première entrée dans ces contrées qu'elle réclama en vertu de sa charte. Elle trafiquait comme tous les autres commerçants et comme la compagnie du nord-ouest. La compagnie du nord-ouest n'était pas une compagnie chartrée, mais une association à fonds social, ne réclamant pas de priviléges exclusifs.

C'est en 1814 que la compagnie a réclamé des droits exclusifs, etc., pour la première fois. Feu le Col. Miles Macdonell le fit au nom de la compagnie, en lançant une proclamation, comme gouverneur du comté d'Assiniboine, nommé par la compagnie de la Baie d'Hudson.

Les contestations qui eurent lieu ensuite entre les deux compagnies originèrent à l'occasion de ces droits exclusifs, et non de la concurrence dans le commerce. Le commerce s'était toujours fait librement et sans restrictions.

Les associés de la compagnie du nord-ouest bravèrent la proclamation. Parmi les plus marquants de ces derniers, il y avait de ses parents.

Je crois qu'il n'y avait jamais eu de lutte entre les commerçants rivaux avant que la compagnie de la Baie d'Hudson eût agité la question des pouvoirs exclusifs.

La légalité des prétentions de la compagnie de la Baie d'Hudson n'avait jamais été soumise à la décision d'un tribunal légal, à moins qu'on ne considère comme tel le résultat des procès de quelques-uns des asssociés de la compagnie du nord-ouest. Ces personnes avaient été accusées du crime de meurtre, commis sur des individus attachés à la compagnie de la Baie d'Hudson dans l'acte de mettre ses prétentions à effet.

Les deux compagnies se réunirent en 1827, et se donnèrent le nom de la "Compagnie de la Baie d'Hudson."

L'effet de cette union était de détruire un commerce qui jusque là avait bien profité au Canada, en le fesant passer par la Baie d'Hudson. La route par les lacs fut abandonnée, non pas parce qu'elle était dans un état imparfait, mais bien pour la raison que, si on continuait à en faire usage, des marchands canadiens viendraient en toute probabilité faire une nouvelle concurrence dans le commerce. Après avoir été fermée si longtemps et comme les nouveaux commerçants n'étaient pas prêts à contester avec la compagnie devenue si puissante, le commerce et la route disparurent. Si le commerce était ouvert de nouveau, je suis convaincu qu'il serait bientôt aussi florissant qu'autrefois.

Les facilités offertes aujourd'hui au commerce sont cent fois plus considérables qu'auparavant. Par exemple, les frais que payait la compagnie du nord-ouest pour déposer les effets au Fort William, à la tête du lac Supérieur, se montaient à £30,000. On pourrait aujourd'hui y déposer la même quantité de marchandises pour £300 ou £400, et le trajet de là au lac Winipeg pourrait pour plus des trois quarts du chemin, se faire en bateau à vapeur.

Si un commerce aussi considérable que celui qui se faisait autrefois, venait à renaître, il n'y a pas de doute que des bateaux à vapeur voyageraient sur les grandes étendues d'eau situées au-delà des hautes terres. Je suis persuadé que dans deux ans il se ferait un commerce le long de cette route jusqu'aux rives du

Pacifique. S'il existait dans les premières années de l'établissement du pays, avant la découverte de la vapeur, pour quelle raison ce commerce ne renaîtrait-il pas aujourd'hui. Des témoins vous diront qu'en 1814 et 1815, il y avait fréquemment 3,000 commerçants d'assemblés au Fort William ; à cette époque, on ne pouvait en compter 500 à Toronto.

Si la compagnie du nord-ouest ne se fut pas unie à la compagnie de la Baie d'Hudson, il n'y a pas de doute que la route *viâ* le lac Supérieur, serait navigable aujourd'hui tout le long jusqu'à la Saskatchewan, ou qu'au moins tous les portages auraient été améliorés pour faciliter le commerce et qu'il se serait formé une chaîne d'établissements le long de la route.

Les profits de la compagnie de la Baie d'Hudson sont très considérables. En mars 1856, les ventes se sont montées, dit-on, à près d'un demi million. Elle vendit 80,000 peaux de buffles, à environ 2.10 la pièce.

Les marchandises d'Angleterre pourraient être déposées *viâ* le St. Laurent sur les rives de la Baie d'Hudson ou du lac Winnipeg avant de pouvoir partir d'Angleterre pour ces endroits *viâ* la Baie d'Hudson.

Les vaisseaux ne partent pas d'Angleterre pour la Baie d'Hudson avant le mois de juin, et ils ne peuvent passer le détroit avant la fin de juillet.

Il y a une détermination prise par ceux qui sont établis sur ce qu'on appelle les territoires de la Baie d'Hudson, d'ouvrir un commerce et de braver toutes les prétentions à un commerce exclusif de la part de la compagnie. Des commerçants se sont rendus à la Rivière Rouge dans l'intention de faire concurrence à la compagnie de la Baie d'Hudson. Ils sont sujets anglais et quelques-uns sont partis de cette ville, et d'autres suivront leur exemple dans d'autres parties du pays.

Des arrangements préliminaires ont été pris dans cette ville dans la vue de faire renaître l'ancien commerce que fesait autrefois le Canada, et qui appartient emphatiquement au Canada.

Un agent a été envoyé l'hiver dernier à la Rivière Rouge ; à son retour ici on avisera à des mesures effectives.

Les personnes qui ont quitté avec des marchandises, et celles qui les suivront, passeront par les Etats-Unis *viâ* St. Paul. De St. Paul elles voyageront en charrettes à travers les plaines la distance d'environ 700 milles.

Des marchandises ont été fournies par des commerçants américains à St. Paul à des personnes de la Rivière Rouge qui doivent trafiquer aussi loin que la Rivière McKenzie, c'est-à-dire dans les territoires sur lesquels la compagnie de la Baie d'Hudson réclame le droit de commerce exclusif en vertu de la licence qu'elle possède, et qui sont distincts de ceux qui sont dénommés territoires chartrés.

Ces individus appartiennent généralement à des races croisées ; comme natifs et comme sujets anglais ils sont décidés d'exercer un droit que les lois ne peuvent pas restreindre, a moins qu'ils ne soient appelés à contribuer à la passation de ces lois.

Cet été environ 1200 charrettes doivent quitter la contrée de la Rivière Rouge avec des pelleteries dont on fera la traite à St. Paul.

La route est bien plus longue que celle qui conduit au lac Supérieur, et il faut environ trente jours pour la parcourir. Si celle par le lac Supérieur était améliorée, les bateaux pourraient y arriver en quinze jours de la Rivière Rouge. Des canots chargés dans le temps de la compagnie du nord-ouest fesaient le trajet dans environ douze jours. Un canot allége a fait le trajet de la Rivière Rouge au lac Supérieur en huit jours,

Les dépenses pour ouvrir de nouveau l'ancienne route ont été la cause que les voyageurs prennent la route St. Paul.

Si la route était ouverte au lac Supérieur je n'ai pas le moindre doute que tout le trafic de cette contrée prendrait la voie du lac Supérieur.

Si les charrettes n'eussent pas été toutes préparées pour le trajet à St. Paul cet été, je crois qu'un grand nombre des chasseurs auraient pris la route du lac Supérieur dans ce mois. Quelques paquets de fourrures sont maintenant en route *viâ* le lac Supérieur; il n'y a néanmoins qu'un seul canot qui vient; il n'y a eu ni canots ni bateaux de construits; car autrement il en serait venu en bien plus grande quantité.

La valeur des pelleteries qui seront transportées à St. Paul dans des charrettes se montera à $100,000.

Les charrettes rapporteront des marchandises en échange et quelqu'argent.

Je suis convaincu que la concurrence dans le commerce tournera grandement à l'avantage des Sauvages tout en servant à les civiliser.

L'existence même du Sauvage dépend aujourd'hui des approvisionnements que fournit la compagnie de la Baie d'Hudson, et la conséquence en est qu'il est aussi soumis à la compagnie de la Baie d'Hudson qu'un esclave l'est à son maître. Quand un Sauvage a le choix d'un marché pour faire la traite de ses fourrures ou pour acheter les objets nécessaires à la vie, il devient plus indépendant, et il apprend à compter sur lui-même et il a certainement plus de chance d'être rémunéré de son travail que quand il est forcé de vendre et d'acheter au même magasin.

La concurrence dans ce commerce sera toujours accompagnée de l'introduction de l'immigration et des diverses industries de la vie civilisée, qui amènent toujours une source de bonheur à leur suite. Je sais que chaque fois que les Sauvages peuvent s'exempter de chasser pour la compagnie de la Baie d'Hudson, ils le font; et ils sont aussi perspicaces que les autres à découvrir qu'il y a d'autres occupations qui rapportent de la poudre et du plomb, des couvertes et les autres choses nécessaires à la vie tout aussi bien qu'un autre genre de vie qui entraîne moins de travail et d'incertitude—la chasse.

En 1846, le lac Supérieur en entier était aussi absolument sous le contrôle de la Baie d'Hudson que les parties les plus reculées de la Baie d'Hudson; et on peut encore faire la même réflexion à cet égard, en en exceptant toutefois le fort au Sault Ste. Marie, et peut-être le fort à Michipicoton. La civilisation s'est emparée du premier, et graduellement s'approche du dernier; mais aux forts au Pic, à Neipigon et au Kaministiquoiâ, la compagnie n'a pas beaucoup dérogé à ses règles à l'égard des Sauvages.

En 1846, la bande des Sauvages à Garden River était dans la misère, et son existence dépendait de la chasse. Aussitôt que la civilisation lui apparut, elle se mit à cultiver la terre et abandonna la chasse, et je ne crois pas qu'il y ait un individu dans la bande qui transporte aujourd'hui des fourrures au fort de la Baie d'Hudson au Sault. Cette même bande de Sauvages qui ne récoltait même pas une pomme de terre en 1847, en vendit en 1850, 3,000 minots, et possède maintenant du b tail et produit du grain. Peu de temps après que nous eûmes ouvert des mines en haut du lac Supérieur, plusieurs Sauvages vinrent à nous des environs du fort Michipicoton. Ils cessèrent d'être chasseurs pour la compagnie de la Baie d'Hudson, et vingt ou trente d'entre eux furent employés aux mines, à défricher la terre, quelques-uns aux percements, et d'autres à faire la pêche pour l'établissement. Ils virent bientôt qu'en retour de leur travail ils obtenaient les articles qu'ils produisaient et qu'ils achetaient avec leurs pelleteries seulement au fort de la compagnie de la Baie d'Hudson.

Partout ou des mines s'ouvraient sur le lac Supérieur, les sauvages trouvaient de l'emploi d'une manière ou d'une autre. Et au milieu d'un corps de de mineurs parmi lesquels il s'en trouvait toujours quelques uns qui fesaient la traite ou qui achetaient les fourrures qu'un Sauvage pouvait apporter, et qui lui étaient bien mieux payées et d'une manière bien plus satisfesante pour lui-même, il n'avait plus devant ses yeux la crainte qu'à moins qu'il ne portât ses fourrures à la compagnie de la Baie d'Hudson lui et sa famille auraient à en souffrir.

Je pourrais citer un grand nombre d'exemples de la misère et de la dégradation des Sauvages du lac Supérieur, lorsqu'ils étaient sous la dépendance des forts de la Baie d'Hudson en ce qui concernait les choses nécessaires à la vie ; et aujourd'hui je pourrais vous montrer ces mêmes Sauvages bien vêtus et bien nourris, au milieu du comfort et du bonheur, vivant des produits du sol, ou engagés dans d'autres occupations moins précaires que la chasse, toutes choses résultant du libre choix de vendre et d'acheter de qui cela leur plait. Un exemple servira à faire voir les avantages que le sauvage retire de la concurrence et jusqu'à quel point le système de la compagnie de la Baie d'Hudson est propre à le dégrader, et à détruire chez lui l'énergie suffisante pour lui permettre de s'émanciper de l'esclavage d'une société avaricieuse composée de monopoleurs du commerce. Le long des bords du lac Nipissing se trouvent de grands marécages remplis *d'acocas*. *L'atoca* est un article de commerce et se vend à un bon prix. Un marchand à Penetanguishene, Alfred Thompson, écuyer, engagea un chef Sauvage nommé L'Aigle, pour lui cueillir des *atocas* et convînt d'en prendre 200 barils à $6 le baril. Le Sauvage commença à les cueillir. Un nommé Osmond, la personne en charge du fort de la Baie d'Hudson, près de la localité, lui fit défense de continuer, et il fit savoir à la bande des Sauvages que si elle cueillait des *atocas* il cesserait de lui fournir les provisions nécessaires à son existence pendant tout l'hiver. Ce qui eût l'effet d'empêcher les Sauvages, leurs femmes et enfants de cueillir ce fruit.

L'objet que la compagnie de la Baie d'Hudson avait en vue était d'empêcher les sauvages d'apprendre qu'il y avait un autre genre de vie qui pouvait les rendre bientôt indépendants de la compagnie, et leur faire abandonner la chasse, vu qu'il n'y avait pas de commerçants dans un rayon de 300 milles de la localité. La bande de Sauvages dépendait entièrement du poste pour toutes les choses nécessaires à la vie, et elle ignorait faute d'expérience, qu'avec les produits de ses marécages elle pouvait acheter plus promptement et avec plus d'avantage toutes les choses necessaire à la vie, qui ne peuvent être obtenues au poste de la Baie d'Hudson qu'avec des pelleteries seulement.

Le chef Sauvage vînt à moi, me raconta les circonstances, et aussitôt que M. Thompson en fut informé, sans hésiter il procura un approvisionnement de marchandises au chef, avec lequel il partit pour s'établir le long du fort de la Baie d'Hudson, et prouver à sa bande qu'elle avait les moyens de s'exempter de faire la chasse pour la compagnie de la Baie d'Hudson.

Je connais bien le lac Supérieur, et j'ai résidé le long de ses côtes pendant les dix dernières années ; j'ai souvent visité chaque fort de la Baie d'Hudson situé le long des bords du lac, et j'ai monté toutes les rivières importantes qui se déchargent dans le lac, et j'ai recueilli beaucoup d'informations touchant les diverses routes qui conduisent à l'ouest, ainsi que celles qui conduisent à la Baie d'Hudson.

Il n'y a aucune crainte de difficultés telles que celles qui ont existé autrefois entre la compagnie de la Baie d'Hudson et la compagnie du nord-ouest ; la la dernière de ces compagnies n'a toujours fait que se défendre contre ses assaillants, et il n'est pas probable que ces derniers aient de nouveau recours à des moyens si illégitimes.

Je pense que la contrée est bien belle, et loin d'être inférieure aux endroits les plus favorisés du Canada Ouest, mais je ne crois pas que le fait qu'elle est inférieure ou qu'elle ne l'est pas puisse se rattacher à la question du jour, qui est de savoir si la compagnie de la Baie d'Hudson continuera ou non à jouir d'un monopole de commerce exclusif ; bien que toute la contrée du lac Supérieur au Pacifique soit stérile, nullement susceptible d'être cultivée, cependant nous savons qu'il s'y fait un commerce, important ou non. Les sujets anglais et surtout les Canadiens veulent avoir le droit d'y commercer ; et la Grande-Bretagne, sans notre consentement, n'a pas le droit de défendre au peuple canadien d'y

faire la traite, simplement dans le but de protéger quelques commerçants à Londres. Outre les routes *viâ* le Kaministiquoiâ à la Rivière Rouge, il y en a encore d'autres sur les territoires anglais. La première est celle maintenant fréquentée et a environ 680 milles. Il y a plusieurs portages.

Il y a une autre route conduisant au Kaministiquoiâ qui pourrait devenir meilleure que celle maintenant fréquentée. Il pourrait être fait une autre route des bords du lac Supérieur au lac Arrow. Ce serait la plus courte de toutes. La Rivière Pigeon est l'ancienne route des Français et de la compagnie du nord-ouest. Il existe une carte de la route, avec tous les portages et le mesurage à travers chaque portage en verges. Le Grand Portage qui se trouve entre le lac Supérieur et la Rivière Pigeon, est sur les frontières des Etats-Unis, mais la ligne de division traverse le milieu de la Rivière Pigeon. Je crois que nous avons une meilleure route que celle de l'embouchure de la Rivière Pigeon. J'ai en ma possession les distances mesurées à travers les portages par d'autres routes. Les bateaux à vapeur pourraient voyager dans plusieurs étendues d'eau, et si ce n'était que pour quelques petites interruptions, toute la distance jusqu'à l'ouest du lac des Bois pourrait être rendue navigable pour des steamers.

LUNDI, 8 juin 1857.

M. *William McD. Dawson* est appelé et interrogé.

Je suis à la tête de la branche des Bois et Forêts au Département des Terres de la Couronne, et je réside à Toronto.

Je n'ai jamais eu ni difficulté ni querelle avec aucune personne attachée à la compagnie de la Baie d'Hudson.

Avez-vous fait une étude spéciale des titres en vertu desquels la compagnie de la Baie d'Hudson réclame certains droits de sol, de juridiction et de commerce sur ce continent ?

J'ai étudié ce sujet d'une manière spéciale pendant plusieurs années, et je n'ai perdu aucune occasion d'acquérir des informations à ce sujet, et bien que avec plus de temps que je ne pourrais y consacrer et avec des recherches plus considérables, on pourrait obtenir des donnés plus étendues, je crois que ce travail n'aurait pour effet que d'amasser des détails, et confirmer les résultats des recherches que j'ai déjà faites.

Voulez-vous faire part au comité du résultat de vos recherches ?

Le résultat de mes recherches a été de démontrer que dans les contrées de la Rivière Rouge et de la Saskatchewan, la compagnie de la Baie d'Hudson n'a ni droit ni titre que ce soit, à part ceux qu'elle possède en commun avec d'autres sujets Anglais. Partout où la compagnie occupe ou possède ce n'est que comme " Squatter," comme c'est le cas au Fort William, à La Cloche, au Lac Nipissing, ou à chacun de ses autres postes en Canada.

Les attributions gouvernementales qu'elle réclame dans ce pays sont une fiction, et l'exercice de ces attributions une violation palpable de la loi.

Je ne suis pas l'ennemi de la compagnie de la Baie d'Hudson, ni d'aucun individu qui y est attaché, et je pense qu'il y a à l'heure qu'il est des circonstances exténuantes qui sembleraient justifier une grande indulgence à son égard, lorsque la question sera portée soit devant les tribunaux soit devant la législature.

Illégale comme elle l'est indubitablement, la position actuelle de la compagnie est une espèce de nécessité morale chez elle. La première tentative de la compagnie, sous le régime de lord Selkirk, pour accaparer cette position fut sans aucun doute une monstrueuse usurpation ; elle fut repoussée, mais non sans qu'il y ait eu beaucoup de sang de versé.

La compagnie de la Baie d'Hudson et celle du nord-ouest s'unirent ensuite, et alors d'après un plan habilement pensé et exécuté elles transportèrent le commerce en arrière dans l'intérieur, depuis les rives mêmes des lacs et des rivières adjacentes jusqu'aux établissements du Canada, et le firent passer par la Baie d'Hudson pour le mettre hors de vue, afin de diminuer les chances d'une nouvelle concurrence.

Elles prétendirent aussi que la contrée leur appartenait—fiction que la licence de commerce exclusif sur les territoires des Sauvages aidait à maintenir,—elles en publièrent des cartes qu'elles firent distribuer—et comme ces cartes furent ensuite copiées dans d'autres cartes et dans des ouvrages géographiques, cela eût l'effet de donner une apparence de vérité à la supercherie.

Quand donc par ces moyens elles eûrent réussi à se trouver isolées dans ces territoires reculés, sans relations avec les tribunaux organisés ou le gouvernement légitime de la contrée—relations que leurs intérêts monétaires leur défendaient de rechercher—ce fut une nécessité pour elles d'établir une espèce de juridiction.

A la vérité, elles ont poussé les choses à cet égard à un point bien difficile à excuser ; mais en pareil cas, il n'est pas aisé de faire le premier pas et de s'arrêter ensuite, surtout quand ce premier pas est en parfait antagonisme avec la loi existante, ou plutôt qu'il est l'acte d'assumer pour elles-mêmes les fonctions d'autorités constituées quand elles ne possèdent que les droits de sujets et de commerçants en commun avec le reste de la société.

Mais après avoir assumé et exercé ces pouvoirs, et avoir violé les lois du pays, il n'est pas étonnant qu'elles aient cherché à se justifier en prétextant qu'elles tiennent du gouvernement (ce qui est douteux, même pour les localités où elles ont quelqu'apparence de titre), des pouvoirs qui n'ont pas la moindre autorité pour les rives de la Saskatchewan ou de la Rivière Rouge.

En palliant comme je le fais la ténacité avec laquelle la compagnie de la Baie d'Hudson se cramponne à son titre, on pourra m'acccuser de me faire son apologiste, mais je ne le suis que pour un point, c'est à dire qu'à l'heure qu'il est sa position est devenue une nécessité, car, en autant qu'elle a froissé les droits d'autrui, elle s'est exposée aux conséquences les plus sérieuses, dans le cas ou quelque partie lésée voudrait en appeler aux tribunaux du pays, et il n'est que naturel qu'elle fera tous ses efforts pour entretenir la fiction assez longtemps pour lui permettre d'en venir à un compromis.

Un certain nombre d'individus peuvent bien s'associer pour explorer les mines, faire la chasse, se livrer à l'agriculture, par exemple au lac Nipissing ou à Anticosti, et n'y trouvant pas de tribunaux là, ou à leur portée, ils pourraient établir eux-mêmes une juridiction, et mettre leurs jugements à exécution. On peut imaginer des circonstances dans lesquelles, un semblable moyen, résultant de la nécessité de la position, peut être moralement juste, quoique légalement injuste, mais rien moins qu'un acte d'indemnité ne pourrait les sauver s'ils étaient poursuivis en loi, par ceux dont les droits ont été froissés.

Telle est exactement la position de la Baie d'Hudson à la Rivière Rouge, et en conséquence des jugements qu'elle a rendus, elle peut indubitablement être amenée devant les tribunaux légalement constitués de ce pays ; et ceux qu'elle a condamnés ou punis, ou sur les droits et intérêts desquels elle a rendu des jugements ont certainement droit à un recours. Et ici je me ferai l'avocat de la compagnie, c'est à dire, qu'en autant que le fait de s'être arrogée la juridiction a été jusqu'à un certain point nécessité par les actes des années passées, la législature devrait passer un acte d'indemnité pour la mettre à l'abri des conséquences—le gouvernement nommant au préalable une commission pour s'enquérir des circonstances.

C'est peut-être une présomption de ma part que de présenter la question sous un côté si opposé à l'idée qu'on a généralemeut des droits territoriaux de la compagnie, mais ce n'est pas une matière d'opinion, c'est une matière de fait. Je ne

saurais hésiter à dire comme un fait que le comté d'York et le district de Montréal ne sont pas des portions du territoire de la compagnie, mais le fait que la Rivière Rouge et la Saskatchewan ne sont pas comprises dans son territoire est tout aussi positif et aussi absolu, et la circonstance que l'un est mieux connu que l'autre ne change pas le fait dans un cas plus que dans l'autre.

Mais l'opinion généralement formée à ce sujet est de date très récente et n'est que le résultat du fait, que personne en particulier ne s'est occupé de le nier. Ce n'est que depuis l'union des deux compagnies en 1821 que la compagnie a continué à imposer ses vues au public, jusqu'à ce qu'enfin elles passèrent plutôt sans opposition qu'elles ne furent acceptées; et en niant son titre aujourd'hui (à la Saskatchewan et à la Rivière Rouge), je suis simplement d'accord avec les plus hautes autorités dont la mission était de traiter cette question judiciairement.

On devra se rappeler que la compagnie n'a essayé d'entrer dans ces contrées que 104 ans après la date de sa charte, c'est-à-dire en 1774, et qu'alors elle ne l'a fait, non pas comme prenant possession en vertu de sa charte, mais seulement pour participer dans un trafic qui était alors entre les mains des sujets anglais du Canada fesant la traite en vertu de la conquête ou de la cession du pays dans lequel la compagnie avait aussi le droit de commercer, non pas en vertu de sa charte, mais comme étant composée de sujets anglais

Une rivalité ayant eu lieu pendant plusieurs années dans le commerce, et l'interpretation absurde de la charte en litige ayant été inventée, la tentative d'exercer les pouvoirs reclamés fut faite par l'intermédiaire de lord Selkirk, d'abord en théorie vers les années 1811–12, et en pratique vers 1814, en admonestant la compagnie du nord-ouest et en obstruant la voie de son commerce, et le résultat fut une grande lutte avec effusion de sang. Dans le cours de cette lutte divers appels furent faits aux gouvernements provincial et impérial et aux tribunaux, et dans chaque cas les décisions furent directement ou par induction contre la compagnie de la Baie d'Hudson.

Dans une dépêche du comte Bathurst au gouverneur général, en date du 6 février, 1817, je trouve les instructions suivantes relatives à ces événements:

" Vous exigerez aussi sous de semblables pénalités la restitution de tous " forts, édifices ou stations de commerce, avec les propriétés qu'ils contiennent, " qui ont pu être saisis ou être pris en possession par l'une ou l'autre des par- " ties, aux personnes qui les ont en premier lieu établis ou construits, et qui en " étaient en possession avant les difficultés entre les deux compagnies."

" *Vous exigerez aussi qu'on fasse lever tout blocus ou obstacle au moyen du-* " *quel un parti peut avoir essayé à gêner ou interrompre le libre passage des com-* " *merçants ou autres sujets de sa majesté ou les natifs du pays, avec leurs marchan-* " *dises, fourrures, provisions et autres effets, à travers les lacs, rivières, chemins* " *et toute autre route ordinaire ou communication dont il a été fait usage jusqu'à* " *ce jour pour les fins de la traite des pelleteries dans l'intérieur de l'Amérique du* " *Nord, et la permission pleine et entière à toutes personnes de continuer leur com-* " *merce ordinaire et accoutumé sans empêchement ni vexation.*"

Et en concluant, cet objet est de nouveau désigné d'une manière très péremptoire, savoir: " la restoration mutuelle de toute propriété capturée durant " ces difficultés, et la liberté de commerce et de communication avec les Sau- " vages, jusqu'à ce que les procès maintenant pendants soient décidés judiciai- " rement et que la grande question des droits des deux compagnies ait été fina- " lement réglée."

Les procès alors pendants auxquels il est fait allusion sont ceux institués par lord Selkirk contre les associés et les employés de la compagnie du nord-ouest, qui avait contesté les prétentions de la compagnie de la Baie d'Hudson, en conséquence de quoi une bataille fut livrée sur les Plaines aux Grenouilles, à la Rivière Rouge, dans laquelle 20 des gens de la Baie d'Hudson furent tués, y-

compris le " gouverneur," nom qu'ils donnent à leur principal officier. Ces procès étaient pour meurtre (quelques-unes des parties accusées comme principales et d'autres comme accessoires), incendiat, vol (vol de canon) et pour d'autres grands délits, et eurent lieu en cette cité, alors la ville d'York, en octobre 1818, et finirent par l'acquittement de toutes les parties, quoiqu'il ne fut pas nié que quelques-unes d'elles avaient été à la bataille, dans laquelle, cependant, elles soutenaient être engagées pour défendre leurs justes droits.

Ces procès furent intentés en vertu de l'acte de juridiction du Canada (43 Geo. III, ch. 138), sous l'autorité d'une commission du Bas-Canada, mais la juridiction en vertu de cet acte ayant été contestée sur le principe que les Plaines aux Grenouilles étaient dans le Haut-Canada et non pas dans les territoires mentionnés dans cet acte, la cour était tellement dans le doute à l'égard de la question des frontières que, dans son allocution au jury, elle l'informait que dans le cas où il trouverait les prisonniers coupables, il aurait à rendre un verdict spécial, exposant " qu'il " ne pouvait constater d'après la preuve qui lui a été soumise, " quelle était la frontière du Haut-Canada." Le procureur général fut incapable de définir cette frontière, mais fit appel à la cour d'en venir à une décision, vû que cette frontière pouvait être trouvée dans les traités, les actes du parlement et les proclamations, etc.; et le jugement de la cour fut tel qu'expliqué plus haut; le passage suivant se trouve dans l'allocution du juge en chef:

Rapport des minutes prises en cour. Page 290.

Rapport des minutes prises en cour. Page 287, oct. 1818.

" M. le procureur général a mis en preuve la latitude et la lon- " gitude des Plaines aux Grenouilles, mais il ne prouve pas si cette " longitude et cette latitude se trouvent en dedans ou en dehors des " frontières du Haut-Canada, *et j'ignore si c'est de* 90° *à* 100° *ou* 150° *de la limite* " *ouest du Haut-Canada.*"

En d'autres mots la cour ne pouvait pas affirmer que le Haut-Canada eût une limite ouest de ce côté-ci du Pacifique; et la cour avait raison; sa limite ouest n'avait jamais été assignée; et il existait une preuve absolue de la nature même de celle que le procureur général (maintenant le juge en chef Sir J. B. Robinson) admettait être une preuve sur le sujet, qui pouvait établir que la province s'étendait au-delà du Lac des Bois, sans déterminer jusqu'à quel point au-delà, mais il n'était pas de son devoir de la citer vû qu'il était chargé d'une poursuite sous les instructions d'une commission spéciale du Bas-Canada en vertu d'un acte particulier. Un acquittement, néanmoins, rendait un verdict spécial inutile, et la question ne fut plus débattue à cette occasion.

Je dois remarquer, cependant, que la question débattue, était seulement de savoir si le théâtre du crime à la Rivière Rouge était en Canada ou sur le territoire des Sauvages, et non pas de savoir si c'était en Canada ou sur le territoire de la compagnie Baie d'Hudson; la dernière alternative n'a jamais été de beaucoup de conséquence, et il n'en a presque pas été parlé lors des procès vû qu'elle était évidemment trop absurde pour donner lieu à une discussion. En un mot la défense était basée sur une justification de résistance à l'autorité usurpée de la compagnie dont les prétentions absurdes à la Rivière Rouge, et les " gouverneurs, shérifs, etc." étaient tournés en ridicule; on ne saurait, cependant, jeter du blâme sur le " gouverneur " Semple qui fut tué, ou sur son prédécesseur, McDonell, qui méritaient le plus haut respect, quoique, comme beaucoup d'autres, ils eussent été trompés par les prétextes spécieux de la compagnie et de lord Selkirk.

D'autres actions et d'autres procès furent intentés, et tous, en autant que j'ai pû le constater, ont été décidés contre la compagnie de la Baie d'Hudson. En février 1819, en cette cité, William Smith, sous-shérif du district de l'ouest obtint £500 de dommages contre lord Selkirk, alors à la tête d'un corps considérable sous les armes, pour lui avoir résisté dans l'exécution d'un writ de restitution fondé sur un verdict obtenu à Sandwich en 1816, ainsi que pour résistance à un warrant pour l'arrestation de Sa Seigneurie.

A la même époque Daniel McKenzie obtint £1,500 de dommages pour détention forcée de la part de lord Selkirk.

Des procédures au criminel furent aussi instituées, et un indictement prononcé contre lord Selkirk lui-même et les chefs de son parti, à cause de leurs transactions illégales dans les territoires de l'ouest; mais je n'ai pas encore été capable de découvrir le résultat de cette action, et nul doute que quelqu'un qui aurait plus de temps que j'en ai pour faire la perquisition des dossiers de ces procédures en recueillerait beaucoup d'informations.

Les derniers procès, je crois, furent intentés sous le cours ordinaire de la procédure du Haut-Canada, et non pas sous l'acte spécial pour les territoires des Sauvages, etc., et les procédures prises affectaient des transactions survenues bien loin dans l'intérieur des territoires baignés par les eaux qui se déchargent dans le lac Winnipeg.

J'ai fait voir les vues des autorités judiciaires du Haut-Canada, je désire maintenant parler de celles du Bas-Canada.

En mai 1818, Charles De Reinhard en vertu de l'acte de juridiction du Canada, subit son procès à Québec pour meurtre commis en 1816, sur la rivière Winnipeg. Objection fut faite à la juridiction de la cour sur le principe que la localité ne se trouvait pas dans le territoire des Sauvages, mais dans les limites du Haut-Canada. La cour rejeta l'objection et décida que la frontière ouest du Haut-Canada était une ligne sur le méridien de 88° 50′ ouest de longitude de Londres. J'ai de la peine à croire qu'un arpenteur, un géographe ou un dessinateur de frontière de quelqu'expérience, ou ayant des connaissances scientiques put concourir dans cette décision.

Il serait trop long, néanmoins, de discuter la question maintenant, je me contenterai seulement de dire que la décision était basée sur la supposition que sur le territoire appartenant auparavant à la France et acquis d'elle en 1763, une partie seulement fut organisée sous le nom de province de Québec, et que les deux provinces du Canada, après la séparation, furent circonscrites dans les limites prescrites par l'acte de 1774. La cour, le procureur général et le conseil pour le prisonnier concoururent également dans l'opinion que la rivière Winnipeg formait partie du pays appartenant auparavant à la France et cédé par le traité de Paris en 1763, et dans aucune des phases de la procédure il n'a jamais été question du fait qu'elle formait partie des territoires de la compagnie de la Baie d'Hudson.

De Reinhard fut trouvé coupable et condamné à mort, et bien que la cour refusa de prendre de nouveau sa décision en considération, cependant les raisonnements de MM. Stuart et Vallières étaient si clairs, que les juges crurent à propos de retarder l'exécution jusqu'à ce que le gouvernement impérial eût décidé la question de juridiction.

Je n'ai pu me procurer les raisons données par le gouvernement impérial, mais je sais que quand la décision fut rendue, le prisonnier fut élargi, et que la question soumise avait rapport à la juridiction tel qu'exposé plus haut.

Je dois ici remarquer, cependant, que malgré les arguments habiles et convaincants de MM. Stuart et Vallières, ils ont omis un point que la cour aurait été obligée, à cause de ses propres admissions, d'accepter comme conclusif contre le jugement qu'elle donna. La décision était basée sur l'interprétation technique donnée par la cour à la phraséologie d'un acte du parlement, mais il fut admis (par la cour) que la contrée à l'ouest seulement "devint la possession de la couronne anglaise lors du traité de Paris en 1763," et il fut aussi admis que le roi pouvait, par "*un acte de souveraine autorité*" avoir placé cette contrée sous le contrôle du Canada. Il fut simplement nié qu'il l'ait fait, mais il ne fut pas dit qu'il ne le pouvait pas. Les avocats du prisonnier n'avaient pas eu l'avantage de lire les commissions des gouverneurs, car autrement ils auraient vu qu'il y avait eu un tel "*acte de souveraine autorité*," décrivant distinctement cette contrée à l'ouest du lac des Bois

Commission de lord Dorchester, 1783.

comme fesant partie du gouvernement du Canada, et la cour, par ses propres admissions, se serait gouvernée sur cet acte.

Je dois aussi observer que la décision de la cour à Québec aurait porté la limite ouest du Haut-Canada bien loin à l'est de la frontière des Etats-Unis au lac Supérieur, laissant de côté les rives du lac (où nous vendons actuellement des terres minières) et ses tributaires à l'ouest, laquelle limite n'a rien de commun avec la frontière que nous assigne la compagnie de la Baie d'Hudson.

A cet égard je devrai parler d'une autre autorité qui est de la plus haute importance surtout en ce moment où l'on se propose d'envoyer des troupes à la Rivière Rouge ; si ces troupes emportent avec elles les vues erronnées qui, depuis ces dernières années, ont été répandues avec succès dans le public, grâce aux soins assidus de la compagnie, elles pourront malheureusement se trouver en lutte avec le pouvoir civil. Il y avait bien à la vérité des troupes à cet endroit il y a quelques années, et les conséquences qu'on redoute aujourd'hui, ne se firent pas sentir; mais les circonstances sont changées ; les scènes d'une époque plus reculée pourront se renouveller si l'on essaye, sans la protection de la loi, à supprimer un droit légal. Si tel était le cas, il serait malheureux de voir les soldats de Sa Majesté rangés du mauvais côté, et agissant contre la loi, car le sujet est maintenant si bien discuté que le peuple connaîtra ses droits, et en appellera aux tribunaux et aux pouvoirs civils de l'état. Il vaudrait mieux que le gouvernement militaire y prévalut entièrement, car alors les officiers connaîtraient leurs devoirs et leurs obligations. S'ils se rendent à cet endroit sous l'impression qu'ils seront soumis aux prétendus officiers civils d'un gouvernement constitué de lui-même et qui n'a pas d'existence légale, ils pourront se trouver obligés d'exécuter des ordres illégaux, qui constituent des infractions à la loi ; ils peuvent être appelés à appaiser la résistance à des actes illégaux auxquels c'est un devoir et un droit de résister, et si pour s'être conformés à ces ordres, ils sont finalement traduits devant les cours de justice, ils verront qu'ils ont obéi à des individus dont les pouvoirs seront déclarés nuls, et dont les charges civiles seront tournées en ridicule. Ceci a déjà eu lieu, et peut se renouveller encore si l'on n'y fait pas bien attention ; et si j'insiste fortement sur ce point, c'est pour que la chose soit mieux connue, car alors il y aura moins de danger de la voir se renouveller.

Si des officiers civils, des magistrats, etc., étaient nommés par son excellence le gouverneur général, pour la contrée de la Rivière Rouge, auxquels seuls les troupes pourraient s'adresser dans le cas de nécessité comme étant les personnes revêtues de l'autorité, les difficultés et les dangers disparaîtraient ; car sans cela il n'y a pas une personne attachée à la compagnie de la Baie d'Hudson qui ait un pouvoir suffisant pour qu'un officier ou un soldat au service de sa majesté puisse être justifiable de lui obéir.

On doit se rappeler que durant les troubles qui eurent lieu autrefois, sur des représentations faites par lord Selkirk à l'effet qu'il ne pouvait pas en sûreté procéder à l'établissement de la Rivière Rouge, des troupes lui furent expédiées, et les instructions qui leur furent données par son excellence Sir Gordon Drummond, sont si claires et si décisives que personne ne peut se tromper sur leur signification. Les voici :

BUREAU DE L'ADJUDANT GENERAL,

Québec, 17 avril 1816.

MONSIEUR,—LE COMTE DE SELKIRK ayant représenté à l'ADMINISTRATEUR EN CHEF, et au commandant général des forces qu'il a raison de craindre qu'on attente à sa vie dans le cours de son voyage à travers le territoire des Sauvages qu'il est sur le point d'entreprendre, il a plu en conséquence à son excellence d'accorder à sa seigneurie une garde militaire pour le protéger contre toute tentative d'assassinat. Ce parti, qui devra se composer de deux sergents et de douze soldats

du régiment De Meuron, est placé sous votre commandement, et j'ai ordre de vous exprimer la défense absolue de son excellence le lieutenant général commandant les forces, de n'employer ce parti pour aucune autre fin que pour protéger la personne du COMTE DE SELKIRK. Vous avez surtout ordre de ne pas vous engager, ou ne pas engager le parti sous vos ordres dans les difficultés qui pourront survenir entre le COMTE DE SELKIRK et ses engagés et employés, et ceux de la COMPAGNIE DU NORD-OUEST, ou de prendre part aux troubles qui pourraient survenir en conséquence.

Par une semblable intervention de votre part, vous désobéiriez non-seulement à vos instructions mais vous agiriez en *opposition directe* aux *vœux et intentions* du *gouvernement*, au MAITIEN, SOUTIEN et à la PROTECTION duquel CHAQUE PARTIE a un droit égal.

Le COMTE DE SELKIRK s'est chargé d'approvisionner le parti sous vos ordres durant le temps de votre absence ; vous ne devrez jamais vous séparer de votre parti, mais vous reviendrez avec sa seigneurie, et vous ne permettrez pour aucune raison que ce soit que personne de votre détachement ne soit laissé à un établissement ou poste dans le territoire des Sauvages.

Ces instructions devront être clairement expliquées aux officiers non-commissionnés et aux hommes de votre parti.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) J. HARVEY,
Lt. Col., D. A. G.

Lieutenant Graffenried, }
Régiment De Meuron. }

[Les italiques et les lettres capitales sont les mêmes que dans l'original.]

Voilà encore une autre déclaration emphatique du fait que le gouvernement reconnaissait que la compagnie de la Baie d'Hudson et les commerçants canadiens avait des droits égaux, et que les troupes de Sa Majesté au moins ne devaient pas être employées contre les uns pour soutenir les prétentions ridicules des autres.

Néanmoins malgré la rigueur de ces instructions, et comme lord Selkirk avait un certain nombre des soldats débandés De Meuron qu'il payait, il fut difficile aux réguliers de ne pas se laisser entraîner avec eux sur les propriétés, etc., de la compagnie du nord-ouest, ce qui, après leur retour, les mit dans des difficultés légales qu'il n'était pas très facile de résoudre.

Je me suis borné dans les remarques qui précèdent aux contrées de la Rivière Rouge et de la Saskatchewan, qui furent les principaux théâtres des difficultés, et on verra que les autorités impériales, les autorités militaires et les cours de justice, toutes ignoraient les prétentions de la compagnie de la Baie d'Hudson à l'égard de ces contrées.

Le grand danger qu'entraînerait le renouvellement à la compagnie du bail des territoires des Sauvages, serait qu'elle abandonnerait la prétention que la Rivière Rouge, etc., est comprise dans sa charte, et qu'elle la réclamerait comme fesant partie des territoires des Sauvages, plaidoyer qui, bien qu'erroné, pourrait être très bien supporté au moyen d'expressions techniques, d'autant plus que des parties reculées du Canada, parfaitement reconnues comme telles, ont néanmoins quelques fois été désignées sous le nom de "Territoires des Sauvages," dans des documents officiels.

Je n'ai pas parlé de la validité de la charte de la compagnie, soit pour la nier ou pour la reconnaître ; je nie simplement qu'elle affecte les contrées dont j'ai parlé.

A l'appui de ce fait j'ai trouvé des autorités plus récentes, mais pour des détails plus considérables sur son titre, sa durée et son origine, je prends la liberté de renvoyer à un rapport que j'ai écrit pour le commissaire des terres de la couronne, il y a quelques mois, la substance duquel apparaît sous la forme d'un memorandum dans la réponse à une adresse de l'honorable assemblée législative, en date du 15 mars 1857, pour certains papiers ayant rapport à la question de la Baie d'Hudson. Il renferme les vues que j'entretiens depuis plusieurs années sur ce sujet, et il est le résultat d'une étude bien minutieuse.

Avez-vous fait une étude spéciale sur les limites anciennes et présentes du Canada ; si c'est le cas, veuillez en communiquer le résultat ?

Les anciennes limites du Canada ou de la Nouvelle France comprenaient, je pense, toute la Baie d'Hudson, pour la raison que toute cette partie du pays fut concédée à une compagnie de commerce par le roi de France, dans une charte à peu près semblable, mais quarante-trois ans auparavant l'octroi de la charte de la compagnie de la Baie d'Hudson. On voit aussi que la contrée est confirmée à la France par un traité fait à St.-Germain en Laye, trente-huit ans avant l'octroi de la charte en dernier lieu mentionnée, mais les informations sur ce sujet se trouvent au long dans le mémorandum dont j'ai parlé.

Je vois que depuis le traité d'Utrecht, en 1713, jusqu'au traité de Paris, en 1763, les bornes entre les possessions françaises en Canada, et les possessions anglaises dans la Baie d'Hudson, n'ont pas été définies. Les lignes réclamées par les deux parties sont distinctement tracées sur la carte que vient de préparer M. Devine, employé du bureau des terres de la couronne. Les deux parties, comme on le verra, s'accordent à donner la Rivière Rouge et la Saskatchewan à la France, et la ligne tracée l'a été par les autorités anglaises les moins favorables aux prétentions des Français à cette époque. Tout le pays au sud de cette ligne se trouve être comme de raison ce qui a été cédé par la France, tel que le Canada, en 1763, et qui était à cette époque en sa possession incontestable. Il n'y a jamais eu de limite ouest assignée au Canada, soit avant, soit depuis le traité de Paris. Les Français réclamaient jusqu'au Pacifique, quoiqu'ils n'aient pas poussé leur exploration jusque-là, et c'est ce que les Canadiens (Français et Anglais) furent les premiers à effectuer après le traité.

Des autorités anglaises plus récemment, en vertu du traité d'Utrecht, réclamèrent de la Baie d'Hudson jusqu'à la latitude 49, sur le principe que la chose avait été décidée par des commissaires ; mais jamais il n'a été donné de pareille décision. J'ai cherché dans chaque livre que j'ai pu me procurer, je me suis mis en rapport avec des personnes qui avaient étudié le sujet dans les meilleures bibliothèques de France et d'Angleterre, et jamais je n'ai pu retrouver une semblable borne.

Que connaissez-vous du sol et du climat des territoires britanniques au nord et à l'ouest du lac Supérieur jusqu'au Pacifique ?

Je connais la contrée d'une manière générale sous ces rapports, aussi bien que je puis connaître un pays que je n'ai jamais visité. Une grande partie en est excellente tant sous le rapport du sol que du climat, mais comme de raison dans une pareille étendue, on rencontre des endroits stériles, rocheux et nus. Les bords immédiats du lac Supérieur sont généralement rocheux, mais je me suis convaincu d'après certaines données, supportées par une preuve récente, qu'il y a une étendue considérable de terre unie ou de pays plat dans l'intérieur, au nord. A l'ouest, après avoir passé les hautes terres près du lac, il y a une grande étendue de terre semblable. Du point anglais le plus à l'ouest sur le lac Supérieur jusqu'à l'établissement de la Rivière Rouge, la distance est de 350 milles, et il n'y a pas lieu de craindre que les difficultés pour faire un chemin tout le long soient plus considérables que celles qui se rencontrent ordinairement dans l'intérieur du Canada.

Une grande partie de la distance est cependant navigable. De l'extrémité inférieure du lac des Bois jusqu'au pied du lac à la Pluie, elle est navigable par une étendue d'eau de 156 milles; de là par le lac à la Pluie, etc., il y a une nappe d'eau navigable de 77 milles (bien qu'on dise qu'il y a une interruption de 44 et 33 milles), de là, il y a 28 milles navigables sur de magnifiques nappes d'eau, la rivière Winnipeg étant presqu'assi large que l'Ottawa. De ces derniers 28 milles, la distance au lac Supérieur est d'environ 115 milles. Si le chemin était fait par là, toute la contrée serait d'un accès bien facile. Il y a cependant des eaux navigables sur une grande partie de la distance indiquée, quoiqu'en étendues moindres; je ne parle que de celles que pourraient parcourir des bateaux à vapeur au besoin. Du lac des Bois à la Rivière Rouge en ligne droite, sans faire le tour par le lac Winnipeg, on dit qu'il y a une bien belle contrée, mais elle n'est pas encore parfaitement explorée.

La route esquissée plus haut est la plus proche et la plus propre à être rendue disponible pour le trafic d'été. Elle a un immense avantage en distance sur la route du Minnesota. En prenant Détour sur le lac Huron, comme point de départ commun aux deux routes, nous trouvons que les distances directes sont, de Détour à la Baie au Pigeon, 300; et de la Baie au Pigeon à la Rivière Rouge, disons 356 milles, en tout 656 milles. Par la route du Minnesota les distances sont, de Détour à Chicago, 350 milles, de Chicago à St. Paul, 340 milles, et de St. Paul au Fort Garry, 380 milles, en tout 1070 milles, fesant une différence de 411 milles en faveur de la route du lac Supérieur passant par notre propre territoire. Les distances ci-dessus sont calculées en ligne droite, et seraient comme de raison considérablement diminuées lorsqu'il s'agirait de les parcourir, mais il n'y a pas lieu de supposer qu'elles seraient augmentées par une route plutôt que par une autre. La Baie au Pigeon, sur le lac Supérieur, est également accessible, et beaucoup moins éloignée du lac Huron que ne l'est Chicago; mais en admettant que ces deux points sont également accessibles de l'est, lorsque nous tournons à l'ouest, le Fort Garry est éloigné de 356 milles de notre propre port, et de 720 milles, *viâ* St. Paul, du marché américain. En d'autres mots, en partant du Fort Garry, il y a peut-être 30 milles de plus pour aller à St. Paul qu'à la Baie au Pigeon, et lorsque vous êtes arrivé à St. Paul vous êtes à peu près aussi loin de Chicago que vous l'étiez de la Baie au Pigeon avant de partir de la Rivière Rouge.

Pour faire un excellent chemin de voiture d'un port anglais sur le lac Supérieur au Fort Garry sur la Rivière Rouge, distance d'environ 400 milles, en tenant compte des courbes, il faudrait £95,000. Un chemin de ce genre, au coût de £240 par mille, détournerait immédiatement le trafic de St. Paul au lac Supérieur, verserait promptement une grande population dans le pays, et on verrait surgir des établissements tout le long de sa ligne, en en exceptant toutefois certaines parties, comme c'est généralement le cas sur les lignes de chemin dans l'intérieur du Canada. Il en résulterait des millions pour le peuple et le trafic de ce pays, tandis que les déboursés seraient comparativement insignifiants. Mais il n'est pas même nécessaire de faire ces dépenses pour arriver au but désiré. J'ai déjà fait voir qu'il y avait 260 milles de navigables sur la route, au moyen de trois, ou au plus de quatre nappes d'eau séparées; j'ai recueilli ces données de l'exploration faite en 1826, sous le traité de Gand. Les parties navigables ne sont pas comme de raison en ligne droite, mais elles se trouvent très proche de la direction générale de la route, et en dépensant de £25 à £30,000 sur les 115 milles depuis le lac Supérieur jusqu'à la première nappe d'eau navigable dont j'ai parlé, ce serait ouvrir de suite le territoire. On pourrait obtenir un accès graduel à un prix bien moindre encore en commençant l'établissement par la classe ordinaire des chemins gratuits. La route pourrait être de fait rendue accessible de suite à un coût de quelques mille louis, en déblayant les portages (sur lesquels l'artillerie et des magasins militaires ont passé avant au-

jourd'hui), qui ne sont plus fréquentés, ce qui aurait l'avantage de créer un commerce et un trafic suffisants pour donner une idée plus générale des ressources du pays. Je n'ai ici qu'à ajouter que mes vues sur cette partie du pays sont le résultat de conversations avec des personnes qui l'ont visité, et de la lecture des écrits d'autres personnes, et qu'elles ont été confirmées par le témoignage de sir George Simpson et du Dr. Rae, lesquels, tout en manifestant une grande tendance à condamner, ont établi les preuves les plus convaincantes de la possibilité de rendre cette route praticable. Ils admettent tous deux qu'à partir des hautes terres, près du lac Supérieur, à l'ouest du lac Winnipeg, la contrée est généralement unie.

La question qui se présente maintenant est qu'à cause de la nature impraticable de la rive nord du lac Supérieur, elle ne peut devenir qu'une route d'été, et qu'en conséquence il n'est pas sage de diriger une population anglaise dans des contrées auxquelles elle ne pourra avoir accès en hiver que par les Etats-Unis J'admets l'inconvénient, mais je demande ce qu'il advient du Canada durant l'hiver. Tout l'entrecourse entre l'Angleterre et ce pays est par les Etats-Unis pendant cette saison. Mais, peut-on dire, il y a une autre route *possible*, d'Halifax à Québec—n'y a-t-il donc pas d'autre route *possible* à la Rivière Rouge? Heureusement le Dr. Rae a récemment fourni des renseignements qui ont bien servi à éclaircir le sujet. Il dit que dans l'intérieur, en arrière des bords rocheux de la partie élevée du lac Supérieur, la contrée est basse et marécageuse, et rude et accidentée en approchant du lac. Le mot "*Marécageux*" on devra le remarquer, tel qu'usité en Canada créera une fausse impression chez les lecteurs anglais, qui ignorent que ce qu'on appelle un "*marécage*" en Canada, est une étendue unie avec un *fourré* qui garde le sol humide en dérobant les rayons du soleil ; qu'il y a généralement de six à dix-huit pouces de matière végétale à la surface avec un fond de glaise dure—qu'en un mot un *marécage canadien*, est à peu près le le meilleur terrain que la nature n'ait jamais offert pour une voie ferrée. Le Dr. Rae n'a pas été assez en arrière à l'extrémité inférieure du lac Supérieur pour voir cette contrée, mais nous avons les explorations de personnes engagées dans le commerce de bois à une grande distance dans l'intérieur à l'ouest du lac Temiscamingue, où se trouve une contrée, belle, unie et boisée—et j'ai appris d'autres personnes que la contrée continue à être unie à l'ouest jusqu'aux localités décrites comme telles par le Dr Rae, et que la neige n'y tombe pas aussi abondamment que dans le Bas-Canada.

Je ne pourrais affirmer rien de positif d'une route qui n'a pas été suffisamment explorée, mais d'après tout ce que l'on en sait, il n'y a pas raison de supposer que la route soit plus difficile dans sa nature même que celle entre Québec et les provinces d'en bas. Il n'y a pas besoin de cette route, cependant, auparavant qu'il y ait une population considérable à l'ouest.

Après avoir ainsi traité au long la question d'accessibilité de la contrée, je parlerai d'une manière succinte de son sol et de son climat, qui sont assez généralement connus pour rendre inutile toute réfutation des comptes-rendus erronés, faits par des parties intéressées, ou par des personnes sous leur contrôle.

J'ai été en communication avec des personnes en Angleterre qui prennent un bien grand intérêt à la question, et j'ai lu une grande partie des témoignages pris par le comité de la chambre des communes, auquel la question a été renvoyée. Les témoignages donnés en faveur de la compagnie seront finalement un sujet de regret pour ceux qui s'y trouvent concernés. Mais j'espère qu'ils seront bientôt publiés, et il m'est inutile de prévoir aujourd'hui l'accueil qui leur sera alors fait.

Je mentionnerai seulement quelques faits pour éclaircir mes observations sur le sol et le climat du pays. Sir George Simpson admet—ce que chacun sait—que le climat sur le même parallèle de latitude, s'améliore vers l'ouest. Je sais que du blé récolté dans le Canada Est, au nord du 48e parallèle de latitude,

obtint une mention honorable, comme prenant rang immédiatement après le blé qui a obtenu le prix à l'exposition universelle à Paris. Le lac à la Pluie se trouve aussi entre les 48e et 49e parallèles de latitude, mais cependant Sir George dit au comité que le sol immédiatement en arrière de la rive de la rivière est constamment gelé. Ainsi entre les mêmes parallèles de latitude nous trouvons un point à l'est, où nous savons qu'on peut y récolter le meilleur grain, et un autre point, treize cent milles à l'ouest, où, d'après ce que dit Sir George au comité, nous avons atteint les régions des gelées perpétuelles, bien qu'il dise que le climat s'améliore en gagnant vers l'ouest.

Le colonel Lefroy dit aussi que le climat s'améliore en allant vers l'ouest, mais que malgré cela dans la contrée depuis le lac Supérieur à l'ouest jusqu'aux Montagnes Rocheuses le sol et le climat ne sont pas favorables à la colonisation. Ses preuves sont curieuses néanmoins. Il dit qu'on cultive le blé avec succès au Fort Cumberland. Or, le Fort Cumberland est à plus de 300 milles nord de la frontière. En suivant le même méridien vers le sud, on devra donc rencontrer une des contrées où l'on cultive le blé avec le plus de succès ; au moins une ligne vrai nord et sud de plus de 300 milles, dans cette partie du monde, nous conduirait d'une contrée riche en blé à une autre qui serait très ordinaire. Il dit aussi que les chevaux vivent de la nourriture qu'ils trouvent eux-mêmes sur la branche nord de la Saskatchewan, et que le buffle y devient très gras en hiver. Il dit que l'orge est la seule céréale qui croisse bien au fort Simpson ; mais comme cet endroit se trouve à environ 62° de latitude nord (il se trompe en l'appelant 50°), le climat sur le même méridien à 49° doit être magnifique. Le fait est, que ceux qui ont été interrogés en faveur de la compagnie, parlent des territoires depuis le lac Supérieur jusqu'aux Montagnes Rocheuses, et depuis la latitude 49° jusqu'aux régions polaires, comme d'un tout, et c'est pour cette raison qu'on fait intervenir le Fort Simpson pour démontrer comme quoi la contrée n'est pas du tout propre à l'agriculture ; le fait que rien de mieux que l'orge ne peut être récolté à Archangel pourrait aussi servir à prouver que le blé ne réussirait pas en Pologne, ou dans les plus belles parties de l'Allemagne et on pourrait amener le sol inhospitalier de la Laponie comme un argument contre la culture des Isles Britanniques. A la vérité le colonel Lefroy condamne le sol et le climat, et attribue le succès de l'agriculture au Fort Simpson au fait que la métairie est située sur une île formée par des dépôts d'alluvion. Si donc une île avec un sol d'alluvion à 62° de latitude se trouve dans un climat assez pur pour " *produire des récoltes extraordinaires*," " du bien beau bois de construction," quoique " les plus gros arbres *atteignent rarement plus de trois pieds de diamètre*," il est bien certain que je suis incapable d'exprimer ma haute désapprobation du témoignage de ce même monsieur contre le climat en général, en y comprenant 13 degrés plus au sud, et à la même distance du Pacifique que le Fort Simpson.

Ma propre opinion sur le sujet, fondée sur les écrits de personnes désintéressées, est que la nature du climat est tout aussi bien connue que l'est celle du climat de l'Europe et de l'Asie. Il est précisément affecté par les mêmes causes, qui varient plus ou moins dans différentes localités à raison de circonstances particulières à chacune.

Le côté ouest du continent de l'Europe et de l'Asie est plus chaud sur le même parallèle de latitude que le côté est, parce que l'ouest a un océan vers le côté du vent qui souffle presque toujours dans la direction de l'ouest.

La cause et l'effet sont précisément les mêmes sur le continent de l'Amérique, seulement qu'ils se font plus sentir, vû que l'océan est plus large et plus chaud du côté du vent, et qu'il y a une mer plus froide pour rafraîchir les rivages de l'est.

Les grands froids de l'Atlantique nord, sur les rivages est de l'Amérique, sont causés par les masses de glace qui viennent annuellement vers le sud à travers le détroit de Davis. Je ne crois pas qu'il y ait de pareilles banquises de glace qui atteignent les mêmes latitudes dans le Pacifique.

Les lignes Isothermes de température égale courent en conséquence plus vers le nord sur la côte ouest d'Amérique sur le Pacifique, que sur la côte ouest d'Europe sur l'Atlantique.

Les observations sur lesquelles ce fait est basé, sont reconnues par toutes les autorités désintéressées, et contre un pareil témoignage, les avancés faits par les quelques intéressés de la compagnie de la Baie d'Hudson, ou par ses amis, n'ont pas la moindre valeur.

En supposant, néanmoins, qu'une latitude égale ne donne que la même température moyenne sur la côte ouest de l'Amérique, que sur la côte ouest de l'Europe, nous trouvons que quelques-uns des plus beaux pays du monde sont situés entre les 49e et 60e parallèles, y compris toutes les îles britanniques. Le 60e parallèle de latitude nord traverse Christiania, dans la Norwége, un peu au nord de Stockholm, la capitale de la Suède, ainsi que St. Pétersbourg ; mais en suivant le même parallèle à travers l'Europe et l'Asie, nous arrivons aux parties les plus au nord de Kamtschatka, qu'on ne peut pas considérer comme habitable dans le sens ordinaire du mot.

Il n'est donc pas impossible, sous le rapport du climat, qu'un nouveau St. Pétersbourg puisse se trouver à la latitude 60° nord sur la côte ouest de l'Amérique, pas plus que sur une anse de la côte ouest de l'Europe, bien qu'en suivant le parallèle Est à travers le continent jusqu'aux rives de la Baie d'Hudson, ou au confluent des détroits d'Hudson et de Davis, nous arrivions à des contrées dont les côtes stériles et la neige font disparaître tout espoir de les voir devenir les demeures d'hommes civilisés, excepté pour la pêche et pour la chasse.

Le 49e parallèle de latitude nord passe presqu'à un degré au sud du point le plus au sud de l'Angleterre, à travers les environs de Paris, à travers les provinces au sud de l'Allemagne, et moins qu'à un degré au nord de Vienne.

Il n'y a donc pas de raison, en ce qui a trait au climat, pour laquelle le cours inférieur de la rivière Fraser, ou le cours supérieur de la Colombie, sur le territoire anglais, et dans les mêmes latitudes, ne feraient pas rivalité aux rives du Rhin, de la Meuse ou de la Moselle ; il n'y a pas de raisons pour lesquelles les vallées de l'Unjiga, de l'Elk, de la Saskatchewan, de la Rivière Rouge et de l'Assiniboine, ne produiraient pas des produits dorés aussi riches que ceux du Weser, de l'Elbe, de l'Oder ou de la Vistule.

Les ressemblances géographiques entre ces localités, relativement aux influences qui affectent le climat, sont à la vérité telles, qu'il faudrait des faits bien forts, supportés par un concours de témoignages les plus dignes de foi, pour prouver que la comparaison que je viens de faire est trop favorable aux places que j'ai nommés sur ce continent. Néanmoins, les faits établis par toutes les parties intéressées prouvent le contraire.

De quoi se trouve donc composée cette immense région, égale en étendue et en climat à plusieurs des plus puissants royaumes de l'Ancien Monde ? De rochers nus, de montagnes couvertes de neige, de plaines sablonneuses, de marais et de marécages, voilà, du moins, ce que veulent nous faire croire les amis de la compagnie. Nous trouvons, cependant, que la construction de cette partie du globe ressemble beaucoup au reste du monde, variant depuis les formations primitives jusqu'aux formations secondaires et tertiaires, avec de la pierre à chaux, du charbon, etc., en abondance, et affirmer qu'une contrée ainsi formée et avec un tel climat, n'est pas propre à servir de demeure à l'homme, c'est simplement dire que les lois sont changées à son égard.

La compagnie et ses amis cherchent, néanmoins, à trop prouver ; d'après Sir George Simpson, immédiatement au sud du 49e parallèle sur la côte du Pacique il y a une magnifique contrée,—ce territoire appartient aux Etats-Unis,—et immédiatement au nord de ce parallèle la contrée est toute composée de rochers et de montagnes " et n'est pas du tout propre à la calonisation"—ce territoire appartient à l'Angleterre.—Suivant lui, le 49e parallèle forme une espèce de mu-

raille naturelle à travers le continent, c'est-à-dire, pas tout à fait à travers, car un des traits caractéristiques dans son témoignage c'est que les régions où il gèle constamment s'en éloignent vers le sud à un certain point, et ce qui n'est pas la partie la moins étrange du phénomène, c'est que cela a lieu juste au point où le parallèle du 49° cesse d'être la frontière, et où le territoire britannique s'en éloigne vers le sud, c'est-à-dire :—au lac à la Pluie.

La vie animale abonde, cependant, dans cette contrée : le buffle " *grouille* " à la lettre—fait admis même dans les témoignages en faveur de la compagnie.

On a aussi parlé des Montagnes Rocheuses dont les sommets couverts de neige, affectent beaucoup le climat à ce que l'on dit. Mais le fait que les montagnes couvertes de neige des autres pays n'empêchent pas les vallées d'être habitables est un argument suffisant pour renverser cet avancé ; il est même douteux que l'augmentation de la réflection des rayons du soleil qui se concentrent dans les vallées plus bas, ne fasse pas plus que compenser pour le froid communiqué par la neige à leurs sommets.

Je dois observer, en terminant, que la route du lac Supérieur à la Rivière Rouge n'a pas toujours été une solitude comme elle l'est aujourd'hui. La lutte entre les compagnies fut très regrettable sous beaucoup de rapports, mais le désordre et l'anarchie auraient pu aisément être appaisés—ils l'ont été à la vérité—mais ils auraient pu l'être bien plus promptement si les facilités d'accès eussent été aussi grandes qu'elles le sont aujourd'hui. Mais on doit se rappeler que la navigation par les canots à cette époque commençait à Lachine, et cependant, alors même, il y avait un grand chemin, pour la raison qu'il y avait de l'argent à faire, et des terres propres à la colonisation à une distance.

L'extrait suivant d'un livre publié par un monsieur qui avait traversé le Pacifique, donne une description de son arrivée au Fort William, le 16 août 1817 :

" Après m'être informé, je constatai que le nombre total des personnes dans " l'établissement et ses environs, venait des pays suivants : de l'Angleterre, l'Ir- " lande, l'Ecosse, la France, l'Allemagne, l'Italie, le Danemark, la Suède, la " Hollande, la Suisse, les Etats-Unis d'Amérique, la Côte d'Or d'Afrique, les " Isles Sandwich, le Bengal, le Canada, et qu'il y avait aussi plusieurs tribus " de Sauvages, et une race mêlée de créoles. Quel étrange mélange ! Ici " étaient assemblés, sur les rivages de cette mer intérieure, des épiscopaliens, " des presbytériens, des méthodistes, des adorateurs du soleil, hommes venus " de toutes les parties du monde, avec des croyances aussi éloignées que les " pôles du monde les unes et les autres, unis dans un but commun et se pros- " ternant devant la même idole."

Ross Cox,

Londres, 1831.

Tels étaient les principaux traits d'une cité en embryon. Bien étrange contraste avec la solitude qu'un monopole illégal y a faite de nos jours ! C'était l'entrepôt du commerce de la moitié d'un continent qui, sans ce monopole, enrichirait aujourd'hui le peuple canadien, remplirait ses canaux et multiplierait le trafic sur ses chemins de fer. Le remède à ce mal dépend de l'énergie qu'on est prêt à déployer.

Si j'ai dit quelque chose de dur ou d'injuste de quelque personne attachée à la compagnie de la Baie d'Hudson, je le regrette. J'ai formulé mes réponses à la hâte, et j'ai pu me servir d'expressions que je suis prêt à rétracter, vû que je n'ai pas été mû par d'autre motif que celui de dire la vérité, bien que j'aie eu le désir de la dire hautement pour le bien de mon pays, et l'intérêt de l'humanité.

$. 15.00
FROM
FRENCH JESUITS
TPL #3716

TORONTO:

IMPRIME PAR JOHN LOVELL, YONGE STREET.