

cet appauvrissement; malheureusement, en raison de la destruction des jeunes arbres, de la détérioration des forêts et du sol par les incendies répétés, il est peu probable que cette récupération s'opère actuellement dans nos forêts, bien que dans certaines parties le gain dépasse sensiblement la perte.

8.—Esquisse historique sur le commerce du bois au Canada.

L'Annuaire du Canada de 1925 a publié, pages 323-329, un article de M. A. R. M. Lower, M.A., du département des Archives, sur ce sujet.

IV.—COMMERCE DES FOURRURES.

Aperçu historique.—Le rôle que jouait le commerce des fourrures au Canada sous le régime français est bien connu; chacun sait que pendant un siècle et demi, il fut tout à la fois le mobile des découvertes et de l'expansion de la colonie et le fléau des autres industries. On peut dire que, plus tard, la compagnie de la Baie d'Hudson fut le principal moteur de la vie de l'ouest jusqu'à ce que la Puissance eut assez grandi pour l'absorber, léguant à la civilisation qui lui succéda, une race indigène accoutumée à l'homme blanc et un exemple d'organisation et de discipline dont l'influence fut durable. Résumons-en les principaux traits:

Depuis les temps les plus reculés, les Basques et les Bretons, venus pêcher sur les "grands bancs", s'adonnèrent au commerce des fourrures dans leurs moments de loisir. Les exigences de la mode qui régnait à la cour du royaume de France nécessitant de grandes quantités de fourrures, des traiteurs vinrent en ce pays en vue de ce commerce exclusivement. Pontgravé et Chauvin fondèrent Tadoussac en 1599 et en firent le centre de la traite avec les Indiens du Saguenay; plus tard, l'exploration ayant pénétré plus avant dans l'intérieur, Québec et Montréal furent fondées comme poste d'échange. Tout d'abord, le gouvernement français accorda le monopole du commerce des fourrures successivement à plusieurs compagnies, à la condition que celles-ci amenassent au Canada un nombre déterminé de colons. Mais la colonisation et le commerce des fourrures ne pouvaient marcher de pair, car l'apparition des colons et le défrichement des terres repoussaient au loin les animaux à fourrure; d'autre part, l'appât des grands bénéfices que procurait ce commerce, l'amour des voyages et le goût du romanesque détournaient les colons de la terre, pour peu qu'ils fussent portés vers les aventures. Le commerce s'étendit au sud et à l'ouest, en suivant le cours des rivières, et des convois amenaient tous les ans des fourrures à Montréal et à Québec. Au dix-septième siècle, la compagnie de Caen envoyait annuellement en France de 15,000 à 20,000 peaux. Le castor devint monnaie d'échange.

Pendant ce temps, des navigateurs anglais avaient cherché au nord-ouest un passage pour communiquer avec l'Orient. En 1632, ils abandonnèrent leurs infructueux efforts; toutefois, la baie d'Hudson avait été reconnue et son littoral relevé sur une carte marine, de telle sorte que les navires anglais qui vinrent environ trente ans plus tard pour se livrer à la traite, naviguèrent sur des routes tracées et entrèrent dans des ports sûrs. La première expédition fut organisée à l'instigation de Radisson et Groseilliers, deux Français, coureurs des bois, qui avaient longuement voyagé au nord du lac Supérieur, contrée riche en animaux à fourrure. Ils avaient cherché en France des commanditaires, mais n'y ayant pas réussi ils se tournèrent vers l'Angleterre. La charte des "Aventuriers d'Angleterre, faisant le commerce de la baie d'Hudson" fut obtenue en 1670, par le Prince Rupert, qui devint le premier gouverneur de la compagnie (d'où le nom de "terre de Rupert"). En 1676, des marchandises et denrées, d'une valeur de £650 furent envoyées à la Baie et échangées contre des fourrures qui se vendirent en Angleterre £19,500. Le dividende