Après la guerre de Sept Ans, les Français durent abandonner le commerce des fourrures auquel ils se livraient dans le sud, et, jusqu'en 1771, les Anglais furent occupés à redécouvrir les anciennes routes que suivaient les Français pour se rendre dans l'ouest. Ici se place une période de concurrence à outrance. Le découvreur d'une nouvelle région riche en animaux à fourrure était bientôt suivi par des concurrents; ces gens-là cherchaient à s'évincer mutuellement en vendant leurs peaux au-dessous du prix de leurs concurrents. Le premier d'entre eux qui était ruiné abandonnait la région, mais, parfois, les uns et les autres étaient gravement atteints dans leur fortune. Finalement, les concurrents faisaient la paix et s'associaient entre eux. C'est ainsi que prit naissance la Compagnie du Nord-Ouest, fondée en 1783-4. Nul argent ne fut versé, mais chaque associé fournit sa part des marchandises nécessaires aux échanges. La Compagnie du Nord-Ouest se mit vigoureusement à l'œuvre, fonda des postes au cœur des districts les plus riches en pelleteries. La Compagnie de la Baie d'Hudson ressentit bientôt les effets de cette rude concurrence et fut ainsi contrainte de déployer une plus grande activité, car il ne suffisait plus d'attendre que les fourrures fussent apportées à ses comptoirs. Dès 1816, les rivales avaient absorbé ou ruiné onze autres compagnies et se trouvaient elles-mêmes sur le bord de la ruine. Finalement, en 1821, ces deux compagnies se fusionnèrent en gardant le nom de la plus ancienne. Dans cette association, la Compagnie du Nord-Ouest apporta les droits qu'elles possédait sur les bassins de l'océan Pacifique et de l'océan Arctique, lesquels vinrent s'ajouter aux territoires arrosés par les cours d'eau se jetant dans la baie d'Hudson; sur cette immense étendue, la Compagnie de la Baie d'Hudson obtint une reconnaissance en bonne et due forme de son monopole du commerce des fourrures. Elle connut alors quarante années de grande prospérité. Le monopole de la compagnie pour l'exclusivité du commerce en territoire indien expira en 1859, et, dix ans plus tard, elle se dépouilla de ses autres privilèges. En retour, le Canada versa £300,000 à la compagnie et lui concéda des terres aux alentours de ses postes, plus un vingtième de la fertile région située entre le bras nord de la rivière Saskatchewan et la frontière des Etats-Unis. A partir de ce moment, la Compagnie de la Baie d'Hudson devint un simple négociant dépourvu de tout privilège.

**L'industrie moderne.** — De grands changements se sont produits dans le commerce des fourrures au Canada depuis quelques années. Partout où les chemins de fer font sentir leur influence, la situation s'est modifiée du tout au tout. Les bateaux à vapeur sillonnent maintenant les plus grands lacs et cours d'eau. La hausse des cours a déterminé l'adoption de nouvelles méthodes de préparation et l'utilisation de pelleteries autrefois dédaignées. La concurrence s'exerce avec une vigueur renouvelée; de nouveaux territoires de chasse sont recherchés comme avant 1821. La concurrence, quoiqu'elle s'exerce dans toute la Puissance, a son siège à Edmonton, au seuil des grandes réserves. Winnipeg est actuellement le point de concentration et de distribution de la Compagnie de la Baie d'Hudson; Montréal rassemble les fourrures de la vallée de l'Ottawa et de l'arrière-pays de Québec.

Durant la Grande Guerre cet important marché passa de Londres aux Etats-Unis. Sur $5,100,000 de pelleteries brutes exportées en 1914 en Angleterre ou aux Etats-Unis, l'Angleterre en avait reçu $3,000,000; en 1919, sur $13,300,000, la part de l'Angleterre se réduisait à $3,700,000. Le marché anglais reprend actuellement son ancienne place dans le commerce des fourrures et, en 1930, il y figure pour une valeur de $10,314,193, tandis que les Etats-Unis, sur des exportations s'élevant à