

de "Terre de Rupert"). Après l'obtention de la charte, une deuxième expédition s'organisa avec des navires bien chargés de marchandises devant servir au troc avec des Indiens, et d'approvisionnements pour les nouveaux postes de traite.

Des forts furent construits sur la baie d'Hudson et sur la baie James, aux embouchures des cours d'eau où la compagnie faisait l'échange avec les indigènes. Dès le début, les relations avec les Indiens furent amicales; ceux-ci accordèrent leur confiance à la compagnie à cause de sa loyauté dans les échanges et de l'assistance qu'elle leur donnait en cas de besoin. En conséquence, les Indiens apportaient aux postes de traite de grandes quantités de peaux et les navires retournaient en Angleterre chaque année bien chargés de fourrures, dont les produits récompensaient généreusement les "Gentlemen Adventurers" de leur perspicacité et des placements qui avaient permis l'utilisation de ce riche domaine. Pendant la guerre entre l'Angleterre et la France, qui commença vers 1685, la compagnie a subi de fortes pertes et les versements de dividendes cessèrent. La victoire des Anglais introduisit une nouvelle ère de prospérité; de nouveaux postes furent établis, les Indiens en nombre toujours croissant y vinrent traiter; des cargaisons considérables de fourrures furent expédiées en Angleterre et les actionnaires reçurent de nouveau des dividendes substantiels.

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. Le découvreur d'une nouvelle région riche en animaux à fourrure était bientôt suivi par des concurrents et, dans la concurrence qui s'ensuivait, plusieurs étaient ruinés et abandonnaient la région. De profonds changements se sont opérés dans le commerce des fourrures. D'abord le chemin de fer a révolutionné les conditions à travers le pays, puis plus récemment l'avènement de l'automobile a poussé les grandes routes jusqu'aux limites des terres colonisées et au delà. Des navires sillonnent les lacs et les rivières et l'avion est utilisé pour le transport des fourrures des régions les plus inaccessibles. Le progrès des établissements forestiers, miniers et agricoles, ajouté à des méthodes améliorées de piégeage, a repoussé de plus en plus les animaux à fourrure vers les endroits isolés et en a sérieusement diminué le nombre. Afin de prévenir un épuisement plus grave et de faire fructifier l'immense héritage que représente la faune du Canada, les gouvernements fédéral et provinciaux ont adopté d'un commun accord une politique sévère de préservation.

Section 2.—Fermes à fourrure*

Depuis les débuts du commerce des fourrures, c'était la coutume chez les trappeurs canadiens de garder des renards vivants jusqu'à ce qu'ils fussent dans leur plus beau pelage; de cette coutume naquit l'industrie vulpicole moderne. Le premier témoignage authentique de l'élevage des renards en captivité nous vient de l'Île du Prince-Edouard où, il y a environ 65 ans, un certain nombre de renards furent gardés sur une ferme près de Tignish. Les années après 1890 furent une période de hausse des prix des fourrures et l'industrie des fermes à fourrure se développa rapidement. La qualité de la fourrure du renard argenté et les profits élevés obtenus en conséquence, de la vente de ces peaux, ont attiré l'attention surtout sur cette variété, nuance du renard roux ordinaire, obtenue par les premiers vulpiculteurs au moyen de l'élevage sélectionné. Tandis que les expériences se poursuivaient dans l'Île du Prince-Edouard, d'autres provinces s'essayaient aussi à l'élevage des renards en captivité; l'entreprise réussit dans le Québec en 1898,

* Révisé à la Branche de l'Agriculture, Bureau Fédéral de la Statistique.