

d'Hudson, à différentes époques, je vais lire un extrait des pièces soumises par elle au gouvernement anglais, immédiatement après le traité d'Utrecht, mais avant que la ligne de frontière fut fixée. Le gouvernement avait nommé des commissaires chargés d'arranger la difficulté entre les deux couronnes. La compagnie de la baie d'Hudson fut invitée à déclarer ce qu'elle pourrait accepter comme frontière sud de son territoire, et elle adressa aux commissaires, la proposition suivante :

“ Les limites que la compagnie de la baie d'Hudson croit nécessaires pour servir de frontière entre elle et les Français, en cas d'échange de territoire, si on ne destitue pas à la compagnie tout le territoire entre les détroits et la baie auquel elle a droit, sont les suivantes :

“ 1^o Que les Français ne puissent faire le traité avec les coureurs des bois ou autrement, construire des maisons, des factoreries ou des postes au-delà du 53^e degré, ou du fleuve Albany, vulgairement appelé Checheouane, en allant vers le nord, sur la côte ouest ou côte principale.”

La région que la compagnie prétendait lui appartenir, était le pays situé entre le détroit et la baie d'Hudson ; elle prétendait avoir le droit de faire la traite sur le territoire à l'ouest et au sud de la baie ; et lord Dartmouth, après avoir donné des ordres pour que ce pays fût remis à la compagnie de la baie d'Hudson, faisait accompagner cette remise de la déclaration qu'on ne le lui remettait que pour les fins de la traite.

D'après ce qui est arrivé par la suite, on peut voir comment les deux gouvernements interprétaient le traité d'Utrecht. Les dispositions du traité indiquaient qu'une commission devait être chargée de fixer une ligne frontière conformément à l'esprit du traité. Lord Bolingbroke, qui était alors premier ministre en Angleterre, et son associé, M. Harley, furent tous les deux chassés du pouvoir après la conclusion du traité. Ils avaient eu la principale part dans les négociations de ce traité.

Il semble qu'on ait perdu de vue la correspondance qui avait été échangée entre le gouvernement anglais et le gouvernement français, on demanda une seconde fois à la compagnie de la baie d'Hudson, de déclarer quels étaient ses droits. Cela avait lieu immédiatement avant la réunion de la commission à Paris.

La compagnie de la baie d'Hudson rédigea un mémoire, dans lequel elle décrit la même ligne de frontière, partant du cap Perdrix, au 58^e degré de latitude nord, et se dirigeant vers le sud-ouest, jusqu'au lac Mistassini. Elle ne s'arrête pas cependant au point où elle s'était arrêtée dans la première description, mais elle prolongea la ligne jusqu'au 49^e degré de latitude nord, et prétendit que ce parallèle devrait être à l'avenir la frontière entre son territoire et celui des Français.

Il faut remarquer surtout ceci, que, antérieurement à la négociation de ce traité, on n'avait jamais prolongé la frontière au sud du lac Mistassini ; et que, après le traité conclu, la compagnie demanda une extension de territoire. Il est évident qu'on ne pouvait admettre cette prétention, mais quels que fussent les droits de la compagnie de la baie d'Hudson ou d'autres sujets anglais, ces droits devaient être déterminés par les dispositions du traité lui-même. On avait complètement oublié de quelle manière cette frontière avait été tracée.

Lord Bolingbroke, qui avait joué le principal rôle dans les négociations du traité d'Utrecht, était alors en exil, et on ne peut que supposer que le gouvernement de ses successeurs ignorait la correspondance privée qui avait été échangée entre M. Prior et le marquis de Torcy, et entre lord Bolingbroke et l'ambassadeur français en Angleterre.

La commission ne put aboutir, on ne s'entendit pas. On n'établit point de frontières conformes aux dispositions du traité, et les Français continuèrent à occuper les postes qu'ils avaient établis jusqu'à la cession du Canada à l'Angleterre, en 1750.

Prenons pour exemple le poste d'Abbitibi, qui est bien au nord de la ligne de partage des eaux ; le poste Saint-

Germain, sur le fleuve Albany, à quelque distance de l'embouchure de ce fleuve.

La compagnie occupait le poste situé à l'embouchure même de l'Albany. La traite des fourrures fut florissante sur les rives du fleuve Albany, depuis le traité d'Utrecht jusqu'à ce que tout le pays de la Nouvelle France fût cédé à la Couronne d'Angleterre.

D'autres postes avaient été subséquemment établis par les Français ; La Vérendrye, Lacorne, Saint-Pierre et d'autres y avaient été envoyés par les gouverneurs du Canada ; ils avaient établi des postes de traite à Winnipeg et sur la Saskatchewan. On y faisait la traite des fourrures sur une grande échelle, et d'après M. de Bougainville, au moment même où le Canada fut cédé à l'Angleterre, il y avait dans ces postes plus de 700 traiteurs.

Il est évident, d'après la correspondance échangée entre les gouvernements, et d'après les explorations qui furent faites sur tout ce vaste pays du Nord-Ouest que l'on appelle maintenant le territoire du Nord-Ouest, que tout le pays jusqu'au fleuve Albany au nord, excepté les postes sur la baie d'Hudson, appartenait à la France et continua à faire partie de la Nouvelle France et à être gouverné par les gouverneurs envoyés de France jusqu'à la prise de Québec. Pas un seul traiteur de la compagnie de la baie d'Hudson ne s'était encore aventuré dans le pays du nord, quarante ans après la conquête du Canada par l'Angleterre.

Il est absurde de supposer que la compagnie de la baie d'Hudson pût prétendre être propriétaire en vertu de sa charte d'un territoire dont un gouvernement étranger avait la possession, un territoire dont elle n'avait pas encore pris possession 100 ans après l'octroi de la charte. En examinant les dispositions de cette charte, on voit qu'elle est exactement la même que celles qui ont été données à la compagnie de Londres, aux Cabot, aux Gilbert, à Oglethorpe et à d'autres pour les états du sud.

Dans toutes ces chartes, le gouvernement anglais, suivant l'exemple des autres gouvernements européens, donnait à des compagnies la propriété pure et simple et sans réserves de territoires dont elles n'avaient pas encore pris possession ; et en réalité ce n'était pas tant une concession que l'autorisation de prendre possession des territoires concédés par la charte. Les personnes à qui ces concessions étaient faites formaient de puissantes corporations politiques dont les droits sur les pays concédés, même s'ils avaient un commencement d'exercice, dépendaient du plus ou moins de succès du gouvernement qui les avaient créées, dans l'entreprise de soumettre ces pays à la couronne d'Angleterre. Il y en a beaucoup d'exemples, parmi lesquels on peut citer la charte accordée à sir Walter Raleigh et à ses associés.

Le gouvernement ne regardait pas ces chartes comme concédant réellement une propriété, mais comme donnant le pouvoir si la corporation intéressée prenait possession du pays conformément aux principes du droit international, d'y exercer ses droits de propriétaire, et pas davantage. La concession accordée à la compagnie de la Baie d'Hudson, n'était valable que si la compagnie prenait possession. Pendant 120 ans, elle ne s'éloigna jamais de la Baie.

Une nation quelconque avait le droit, tout autant que l'Angleterre, d'occuper le territoire de l'Ouest et de s'y établir, pourvu que ses nationaux pénétrassent dans l'intérieur et en prissent possession conformément aux principes bien connus du droit international. Les Français l'ont fait ; ils ont occupé ce pays et l'ont gardé jusqu'à ce qu'il leur ait été enlevé par la conquête.

Les droits de l'Angleterre sur tout le pays situé au nord de la hauteur des terres, et jusqu'à proximité de la baie d'Hudson, sont ceux qu'elle avait acquis de la France. Quiconque veut se donner la peine d'aller à la bibliothèque et de consulter le troisième volume des documents Landsdowne, (qui n'avait pas encore été publié lorsque je fis mon rapport), et de consulter aussi la carte préparée par lord Landsdowne, verra par cette carte que tout le pays à l'orient