

tionnés, avaient aussi été retenus, l'un pour le passage du chevalier de Lévis et de sa suite, et l'autre pour les ingénieurs et les officiers de l'état-major. (B. I, p. 126.) Le 13, Amherst fit connaître les détails de l'arrangement pour l'embarquement, et communiqua aussi le même jour les arrangements pour le transport des troupes françaises qui se trouvaient alors à la baie des Chaleurs. Des officiers de l'état-major, ainsi que des détachements, furent envoyés de Québec à la baie des Chaleurs pour faire la garde lors de l'embarquement, et, dans sa dernière lettre, Amherst dit qu'il serait heureux si le bataillon de Béarn et les deux bataillons de De Berry pouvaient partir le même jour. (B. I, p. 130.) A la note E on trouvera d'intéressantes listes des navires, les noms des officiers embarqués, les noms des régiments, le nombre des soldats, etc. En outre, les listes donnent les noms de tous ceux qui exerçaient quelques fonctions dans le gouvernement du Canada à la date de la conquête, ainsi que d'autres renseignements. Je n'ai pas cru nécessaire de faire traduire ces listes. Les noms de ceux qui ont péri à bord de l'*Auguste* diffèrent peu de ceux mentionnés par St. Luc de la Corne dans son journal de voyage. Bien que la différence ne soit pas grande, la liste ci-jointe est publiée pour les fins de la comparaison :

L'essai de colonisation du pays de la Rivière-Rouge entrepris par lord Selkirk, en 1811, offre un intérêt particulier aujourd'hui que cette région ainsi que les territoires du Nord-Ouest sont témoins de changements si rapides. C'est un fait bien connu que la compagnie de la baie d'Hudson avait obtenu de Charles le Second, en 1670, une charte sous le nom de la Compagnie des aventuriers d'Angleterre faisant le commerce dans la baie d'Hudson, et qu'en vertu des dispositions de cette charte elle s'était livrée principalement au commerce des fourrures. Toutefois la compagnie ne contrôlait pas entièrement ce commerce et elle avait à soutenir la concurrence que lui faisaient les Français, les habitants de la Nouvelle-Angleterre, les Canadiens (anciens et nouveaux sujets) après la conquête, ainsi que les commerçants des Etats-Unis quand la guerre de la révolution fut terminée.

Toutefois il suffira de citer parmi ces associations rivales la compagnie du Nord-Ouest, car c'est la seule qui se soit trouvée en contact avec l'entreprise de Selkirk. Cette société avait été organisée en 1783-84 par des marchands de Montréal, mais elle fut dissoute en 1798 à la suite de différends qui existaient depuis sa fondation. A cette date (1798) les associés qui avaient rompu avec l'ancienne compagnie du Nord-Ouest formèrent la compagnie X. Y. Le nom de compagnie X. Y. paraît être celui sous lequel la compagnie fût habituellement désignée, et avait été choisi parce que ces lettres suivaient le W dans le titre de la compagnie primitive. En 1799 et pendant les quelques années suivantes les deux compagnies demandèrent des terres situées au Sault Sainte-Marie ; l'on trouvera la correspondance à ce sujet dans les Archives, dans la correspondance militaire, série C. Toutefois je me propose de parler de ces demandes dans une autre partie