

SPECIFIC CLAIMS TRIBUNAL		
F I L E D	TRIBUNAL DES REVENDEICATIONS PARTICULIÈRES	D É P O S É
Le 4 août 2020		
Isabelle Bourassa		
Ottawa, ON	11	

DOSSIER DU TRP no : SCT-2001-19

TRIBUNAL DES REVENDEICATIONS PARTICULIÈRES

E N T R E :

PREMIÈRE NATION DES PEKUAKAMIULNUATSH

Revendicatrice

c.

SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA

Représentée par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien

Intimée

DÉCLARATION DE REVENDEICATION AMENDÉE

Aux termes de la règle 41 des

Règles de procédure du Tribunal des revendications particulières

La présente déclaration de revendication est déposée en conformité avec les dispositions de la *Loi sur le Tribunal des revendications particulières* et des *Règles de procédure du Tribunal des revendications particulières*.

~~13 novembre 2019~~ 31 juillet 2020

Reçue par : _____
(agent du greffe)

DESTINATAIRE :

Sous-procureur général adjoint, Justice Canada
Édifce Banque du Canada
234, rue Wellington, Tour Est,
Ottawa, ONT, K1A 0H8

TABLE DES MATIÈRES

I	Présentation de la Revendicatrice	4
II	Conditions de recevabilité	4
III	Limite à l'égard de la revendication	4
IV	Loi sur le Tribunal des revendications particulières	4
V	Allégations de faits (règles, paragraphe 41(e))	5
1.	Introduction	5
2.	Création et développement de la Réserve	7
3.	Canadian Northern Railway	7
4.	La Commission des chemins de fer nationaux du Canada	8
5.	Les demandes d'autorisation de la CNR auprès de la Commission	9
6.	Le processus d'approbation du projet de chemin de fer et des traverses par la Couronne et la Commission des chemins de fer	10
6.1	La détermination de l'emprise de chemin de fer sur la Réserve	10
6.2	La détermination des indemnités	15
6.3	L'approbation par la Couronne en vertu de l'article 46 de la <i>Loi sur les Indiens</i>	22
6.4	Prise de terres additionnelles pour des traverses de chemin public	23
7.	Le projet de gare de la CNR	24
7.1	Le projet de gare initial	24
7.2	Le projet d'abri	26
8.	La ligne télégraphique	27
9.	La rétrocession de l'emprise de l'abri	27
10.	L'entretien des chemins et des traverses publics	31
11.	Les mesures de sécurité et la protection des intérêts de la Première Nation	33
11.1	Les panneaux de signalisation	33
11.2	L'accès aux eaux du Lac-Saint-Jean	34
11.3	L'installation de mécanismes de protection	34
11.4	<u>Autres dommages et inconvénients qui découlent du défaut de l'Intimée de protéger l'intégrité de la réserve, les droits de jouissance et les droits d'usage des membres de la Première Nation</u>	35
VI	Les fondements juridiques de la revendication et les fautes de la Couronne	36

VII	Fautes de l'Intimée.....	38
	1. Absence de consultation adéquate et de divulgation entière de l'information	38
	2. Absence de compensation juste et suffisante et manque de diligence	41
	3. Disposition sans droit de terres de réserve	42
	4. L'absence d'autorisation distincte et d'indemnité pour la ligne télégraphique	45
	5. Les travaux d'entretien et de sécurité à la charge de la Première Nation	46
	6. La fin de l'exploitation de l'abri et le retour des terres	47
VIII	Conclusions recherchées	49

I PRÉSENTATION DE LA REVENDICATRICE

1. La Revendicatrice Première Nation des Pekuakamiulnuatsh [aussi communément appelée les Montagnais du Lac-Saint-Jean à l'époque des faits pertinents, et ci-après appelée la « Bande » ou la « Première Nation »] confirme être une Première Nation au sens de l'article 2a) de la *Loi sur le Tribunal des revendications particulières* et être établie dans la province de Québec.

II CONDITIONS DE RECEVABILITÉ

2. Les conditions de recevabilité établies au paragraphe 16(1) de la *Loi sur le Tribunal des revendications particulières* sont respectées en ce que la revendication a été déposée auprès du ministre et que celui-ci a avisé la Première Nation de son acceptation de négocier partiellement un tel règlement, mais aucun accord définitif n'en a découlé dans les trois ans suivant l'avis du ministre.

III LIMITE À L'ÉGARD DE LA REVENDICATION

3. Concernant la présente revendication, le montant de l'indemnité réclamée n'excède pas la somme totale de cent cinquante millions (150 000 000 \$) de dollars.

IV LOI SUR LE TRIBUNAL DES REVENDICATIONS PARTICULIÈRES

4. En conformité avec l'article 14 de la *Loi sur le Tribunal des revendications particulières*, les faits qui suivent et qui constituent le fondement de la revendication particulière sont fondés sur :

4. (1) b) la violation d'une obligation légale de Sa Majesté découlant de la *Loi sur les Indiens* ou de tout autre texte législatif — relatif aux Indiens ou aux terres réservées pour les Indiens — du Canada ou d'une colonie de la Grande-Bretagne dont au moins une portion fait maintenant partie du Canada;

4. (1) c) la violation d'une obligation légale de Sa Majesté découlant de la fourniture ou de la non-fourniture de terres d'une réserve — notamment un engagement unilatéral donnant lieu à une obligation fiduciaire légale — ou de l'administration par Sa Majesté de terres d'une réserve, ou de l'administration par elle de l'argent des Indiens ou de tout autre élément d'actif de la Première Nation;
4. (1) d) la location ou la disposition, sans droit, par Sa Majesté de terres d'une réserve;
- 5 4.(1) e) l'absence de compensation adéquate pour la prise ou l'endommagement en vertu d'un pouvoir légal de terres d'une réserve par Sa Majesté ou un organisme fédéral.

V ALLÉGATIONS DE FAITS (RÈGLES, PARAGRAPHE 41(E))

1. INTRODUCTION

6. La présente revendication concerne la prise illégale de terres de réserve aux fins de la construction et de l'exploitation du chemin de fer de la James Bay and Eastern Railway dans la réserve Ouiatchouan [communément appelée Pointe-Bleue à l'époque des faits pertinents et maintenant appelée Mashteuiatsh].
7. Elle est fondée sur la violation des obligations légales et fiduciaires qui incombent à la Couronne à chacune des étapes de la vie du chemin de fer, soit :
- a. Lors du processus ayant mené à l'approbation de la prise de terres de réserve par la Couronne, en 1910 et 1911;
 - b. Lors de la détermination et de l'approbation par la Couronne de l'emprise de terres de réserve à être grevées d'un droit de passage, entre 1910 et 1911;

- c. Lors de la détermination et de l'approbation par la Couronne d'une indemnité non adéquate, complète et suffisante à être versée à la Première Nation pour cette prise de terres en 1911;
 - d. Lors de l'adoption le 27 septembre 1911 de l'arrêté en conseil # PC 2106 approuvant le transfert des terres pour la construction du chemin de fer « selon des conditions à négocier », suivi de l'émission le 12 octobre 1911 des lettres patentes prévoyant « l'achat absolu » de ces terres par une compagnie de chemins de fer, la James Bay and Eastern Railway, le tout sans y prévoir un droit de retour des terres à la réserve;
 - e. À la suite de l'émission de ces lettres patentes du 12 octobre 1911, la Couronne a également manqué aux obligations de fiduciaire qui lui incombent :
 - i. Lors de l'approbation par la Couronne de nouvelles traverses de chemin de fer;
 - ii. Lors de la détermination et de l'approbation par la Couronne d'un projet de gare et d'abri entre 1912 et 1917;
 - iii. Lors de la construction d'une ligne télégraphique en 1917;
 - iv. Lors de l'approbation par la Couronne à ce que l'argent de la Première Nation soit utilisé pour des travaux d'entretien;
 - v. Lors de travaux de sécurisation d'un passage à niveau;
 - vi. Lors de la fin de l'utilisation de l'abri et du rachat des terres de l'emprise par la Première Nation.
8. En raison de la construction et l'exploitation du chemin de fer et des manquements de la Couronne à ses obligations légales et fiduciaires à l'égard de la Première Nation, celle-ci a subi des dommages et des inconvénients.
9. En somme, la présente revendication vise également des éléments d'actifs de la Première Nation, conformément à *Loi sur le Tribunal des revendications particulières*, dont certains dommages subis individuellement par les

Pekuakamiulnuatsh pour lesquels l'Intimée s'est engagée à obtenir compensation au bénéfice de la Première Nation.

2. CRÉATION ET DÉVELOPPEMENT DE LA RÉSERVE

10. Par arrêté en conseil numéro 482, l'Intimée approuve la cédule de distribution de terres pour les Indiens du Bas-Canada du 7 juin 1853 prévoyant la création d'une réserve pour la Première Nation dans deux secteurs différents de la région du Lac-Saint-Jean (Métabetchouan et Péribonka) et totalisant près de 20 000 acres.
11. Par arrêté en conseil numéro 738 intervenu le 6 septembre 1856, l'Intimée autorise l'échange des terres mises à part à Métabetchouan et à Péribonka contre les terres situées à Pointe-Bleue (réserve Ouiatchouan).
12. La nouvelle réserve Ouiatchouan, située sur les rives du Lac-Saint-Jean, a alors une superficie de 23 040 acres selon le plan n° 6-A d'Alexander Wallace daté du 19 mars 1858.
13. À la suite des deux cessions de terres, à la prise de terres unilatérale et au lotissement, la réserve Ouiatchouan [ci-après la « Réserve »] est réduite à une superficie d'environ 3 289 acres, située dans les rangs A, B et C en façade du Lac-Saint-Jean. À ce jour, la réserve de la Revendicatrice est d'une superficie de 3760 acres.
14. Conformément aux instructions de l'Intimée, les Pekuakamiulnuatsh développent les terres de la Réserve afin d'y construire des habitations et développer l'agriculture.

3. CANADIAN NORTHERN RAILWAY

15. Le 4 mai 1910, la *Loi constituant en corporation la James Bay and Eastern Railway Company*, 9-10 Edouard VII, Chap. 113, est adoptée et a pour objet de fonder la

compagnie ferroviaire du même nom. La compagnie ferroviaire constituée ainsi est soumise à la *Loi sur les chemins de fer*, législation fédérale.

16. Les fondateurs de la James Bay and Eastern Railway Company détiennent également des intérêts dans la compagnie *Canadian Northern Railway* [ci-après appelée la « CNR »], une autre compagnie ferroviaire fondée en 1899.
17. Pour les fins de la présente affaire, la James Bay and Eastern Railway Company a majoritairement agi par l'entremise de la CNR à l'époque pertinente aux présentes.
18. La CNR sera nationalisée en 1918 suite à des difficultés financières, puis intégrée ultérieurement à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada après sa création en 1920. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada passera entre les mains de propriétaires privés en 1995.
19. Ainsi, de 1918 à 1995, la Couronne est dans une situation où s'opposent ses intérêts dans la CNR et la Compagnie de chemins de fer nationaux avec ceux de la Première Nation sur leurs terres de Réserve, tel que plus amplement détaillé ci-après.

4. LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

20. Conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, les compagnies de chemin de fer qui veulent construire un chemin de fer doivent d'abord obtenir une autorisation initiale de la part du ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada, puis soumettent ensuite les demandes d'autorisation auprès de la Commission des chemins de fer du Canada [ci-après appelée la « Commission »] pour les étapes subséquentes de la construction.
21. La Commission est une institution fédérale sous la responsabilité de l'Intimée. Conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, elle est formée de trois membres nommés par le Gouverneur en conseil du Canada.

5. LES DEMANDES D'AUTORISATION DE LA CNR AUPRÈS DE LA COMMISSION

22. Le 26 mai 1910, la CNR dépose au ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada une demande pour la construction du chemin de fer entre les milles 0 et 30 à partir de Roberval vers l'ouest.
23. C'est à ce moment que l'Intimée connaît ou est en mesure de connaître le projet de construction du chemin de fer et du passage sur les terres de la Première Nation.
24. La demande est accompagnée d'un plan du tracé proposé qui passe notamment dans le canton Ouiatchouan, longe les rives du Lac-Saint-Jean et traverse la Réserve de la Première Nation.
25. La demande prévoit aussi un tracé alternatif qui se situe davantage à l'intérieur de la Réserve. Ce tracé alternatif est plus éloigné des rives et ne traverse pas la zone de la Réserve où les membres de la Première Nation ont leurs habitations.
26. La Première Nation n'est pas consultée ou informée de cette demande et du plan de tracé qui est proposé.
27. Le 22 juin 1910, le ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada approuve néanmoins le plan déposé par la CNR le 26 mai 1910, et conséquemment le premier tracé passant sur les rives du Lac-Saint-Jean.
28. Le 25 juin 1910, le procureur en chef de la CNR soumet à la Commission des chemins de fer du Canada une demande pour obtenir une autorisation de construction, tel que le requiert l'article 159 de la *Loi sur les chemins de fer*.
29. La CNR soumettra à la Commission des chemins de fer du Canada diverses autres demandes d'autorisation :

- a. Les 7 et 13 octobre 1910, une demande est soumise pour obtenir l'autorisation de traverser un chemin public à deux endroits sur la Réserve, appelés les stations 726-50 et 605-63. La demande est approuvée par la Commission le 7 décembre 1910.
 - b. Le 23 novembre 1910, un plan du tracé révisé [ci-après appelé « Plan # 2 »] est préparé et déposé pour autorisation à la Commission des chemins de fer du Canada pour la section des milles 7,46 à 9,93 du trajet, soit à la sortie ouest de la Réserve. Les superficies de l'emprise demeurent les mêmes, mais le trajet est redirigé vers l'intérieur des terres pour cette section. La demande est approuvée le 12 décembre 1910 par la Commission.
 - c. Le ou vers le 2 octobre 1911, une demande est soumise pour obtenir l'autorisation de traverser à deux reprises un chemin public sur la Réserve, l'une entre les lots 16 et 17 du rang A et l'autre est située sur le lot 18 du rang A. La demande est approuvée le 7 décembre 1911.
 - d. Le ou vers le 12 août 1912, une demande est soumise pour obtenir l'autorisation de traverser deux chemins publics sur la réserve, situés sur les lots 10, 11, 12 et 13 du rang A, l'une menant à l'église et l'autre au monastère des Oblats. La demande est approuvée par la Commission le 12 septembre 1912.
30. Tout comme pour la demande initiale, la Première Nation n'est pas consultée ni informée de ces demandes.

6. LE PROCESSUS D'APPROBATION DU PROJET DE CHEMIN DE FER ET DES TRAVERSES PAR LA COURONNE ET LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER

6.1 La détermination de l'emprise de chemin de fer sur la Réserve

31. Le 16 septembre 1910, l'arpenteur et ingénieur civil de la CNR, Stuart S. Oliver, termine un plan de la partie du tracé qui passe sur la Réserve incluant le *Book of Reference* [ci-après appelé « Plan # 1 »]. Ce plan indique notamment que l'emprise du tracé sur la Réserve totalise une superficie de 61,68 acres, situe les lots traversés,

nomme les occupants et définit la largeur et longueur de l'emprise sur chaque lot touché.

32. Selon le Plan # 1, quarante-deux (42) emplacements de la Réserve se retrouvent sous l'emprise projetée. Sur 61,68 acres, 39,8 sont boisés, 20,07 en culture et 1,81 en pâturage. Vingt-sept (27) occupants sont ainsi affectés par la construction du chemin de fer [ci-après appelés les « Occupants »].
33. Le 19 septembre 1910, Oliver écrit au Département des Affaires indiennes [ci-après appelé le « DAI »] d'Ottawa pour demander un plan de la Réserve afin de pouvoir procéder à l'arpentage de l'emprise. Le 28 septembre 1910, le DAI fournit les plans à Oliver, sans requérir davantage d'informations sur le projet.
34. Le 4 novembre 1910, le procureur adjoint de la CNR transmet au DAI les plans projetés des traverses 726-50 et 605-63.
35. Le 11 novembre 1910, l'agent des Indiens en poste à cette époque, soit l'agent Armand Tessier, confirme au DAI avoir reçu aussi des documents concernant les traverses de la part de l'ingénieur de la CNR. Il demande à son supérieur si la compagnie peut procéder à des travaux d'arpentage et de mesurage dans la Réserve.
36. Quant à l'opinion de la Première Nation sur la construction du chemin de fer, l'agent Tessier admet ne pas avoir consulté la Bande :

« I have not had a consultation as to the opinion of the Indians as a band in regard to the building of this railway over their reserve but individually, and I have had occasion to speak of it to a large number, and no person seems to make any objection. »

37. Le 14 novembre 1910, l'agent Tessier écrit à nouveau au DAI pour lui confirmer la réception des plans des traverses du chemin public que celui-ci lui avait transmis et

qu'à la suite d'une visite des lieux, il n'a pas d'objection ou de modification à suggérer :

« [...] and after having examined the plans and the land, accompanied by two of the most interested members of the band of Indians of Pointe-Bleue, we came to the conclusion that these deviations were absolutely necessary and proper in the circumstances, and that we had no objection nor any modification to suggest, everything in the plans appearing to us to be correct and in the best public interest. »

38. Le 25 novembre 1910, le DAI informe l'agent Tessier qu'il ne détient toujours pas de plan exact du tracé. Le DAI admet également à l'agent qu'il ignore si l'emprise du chemin de fer sera située sur des terres cédées par la Première Nation dans le cadre de cessions précédentes ou sur des terres non cédées.
39. Malgré ces incertitudes et sans plan exact, le DAI demande tout de même à son agent d'évaluer les terres qui sont utilisées pour deux (2) traverses de chemin public ainsi que celles qui sont toujours sous le contrôle du Département. Il lui demande également de déterminer qui occupe ces terres, qui en a le contrôle et quelle portion de l'indemnité réclamée devrait être versée aux Occupants :

« we have not yet received from the James Bay and Eastern Railway Company a plan showing the location of its line across the Oujatchouan Indian Reserve. It is therefore not known whether surrendered or unsurrendered lands are affected. On the receipt of their regular plans a copy will be forwarded to you with instructions to make valuations of lands in the reserve still under the control of this Department.

With reference to the two deviations in the public road it is to be noted that small portions of land are taken. Compensation should be made to the owners of these two pieces of land. If they are situated in lots

under the control of the Department please state the sum that should be demanded from the Railway Company. Also state whether the lots have been located to individual Indians and what portions of the said sums should be paid to the Indian locatees. »

40. Le 28 novembre 1910, le DAI est de nouveau interpellé par la Commission des chemins de fer du Canada au sujet des deux (2) projets de traverse, les stations 726-50 et 605-63, ayant laissé sans réponse la première correspondance.
41. Le 7 décembre 1910, la Commission autorise ces deux (2) traverses en énonçant avoir obtenu le consentement du DAI. Toutefois, le DAI ne disposait pas d'un plan complet de l'emprise du chemin de fer et ni le Chef, ni le Conseil de bande, ni l'ensemble des membres de la Première Nation n'ont été consultés ou même informés. Le DAI consent conditionnellement à ce que la compagnie paye pour l'utilisation des terres pour ces traverses.
42. Le 12 décembre 1910, le DAI est informé de la décision de la Commission des chemins de fer du Canada de construire les deux (2) traverses de chemin public aux stations 726-50 et 605-63.
43. Le 30 novembre 1910, près de six (6) mois après les premières démarches de la CNR, le DAI informe la compagnie de chemin de fer qu'il n'a pas encore reçu les plans de l'emprise.
44. Le même jour, l'agent Tessier est avisé par son supérieur qu'il ne peut laisser entrer personne sur la Réserve, sauf pour des travaux d'arpentage, car la question du « *Right of way* » n'est pas réglée.
45. C'est le 6 décembre 1910 que la CNR transmet pour la première fois au DAI un plan de l'emprise traversant la Réserve et précise qu'il sera informé avant le début des travaux puisque son autorisation est requise. La CNR précise également qu'il s'agit du plan original de l'emprise (soit le Plan # 1) affichant un tracé révisé, mais

- ~~qu'une~~ laquelle demande de révision est en cours devant la Commission des chemins de fer du Canada. Pourtant, le Plan # 2 est déposé pour autorisation depuis le 23 novembre 1910 par la CNR.
46. Le 12 décembre 1910 ~~également~~, la Commission approuve le Plan # 2, mais à cette date, le DAI n'a entre les mains que le Plan # 1.
 47. Ce n'est que cinq (5) jours après l'avoir approuvé, soit le 17 décembre 1910, que la Commission des chemins de fer du Canada demande au DAI s'il a des objections par rapport au Plan # 2 de la CNR.
 48. Le 21 décembre 1910, le secrétaire du DAI, J.D. McLean, répond à la Commission des chemins de fer du Canada de valider le plan de l'emprise dans la Réserve et de confirmer que l'emprise de terres que l'on y retrouve est bel et bien requise pour le chemin de fer. Le 23 décembre 1910, J.D. McLean réécrit à nouveau à la Commission et mentionne que le DAI n'a pas d'objection au sujet du tracé du chemin de fer traversant la Réserve.
 49. Le 29 décembre 1910, la Commission des chemins de fer du Canada confirme avoir reçu la lettre du DAI approuvant la localisation de la ligne de chemin de fer dans la Réserve et lui transmet, le lendemain, une copie du Plan # 2 accompagnée de sa décision du 12 décembre où elle a approuvé le plan.
 50. La Commission des chemins de fer du Canada a donc approuvé le Plan # 2 sans avoir consulté au préalable le DAI, le Chef, le Conseil de bande et l'ensemble des membres de la Première Nation.
 51. Ainsi, ni le Plan # 1 ni le Plan # 2 n'auront fait l'objet d'une consultation valable auprès du DAI, du Chef, du Conseil de bande et des membres de la Première Nation. Il en est de même pour les traverses de chemin public 726-50 et 605-63 pour lesquelles le DAI aura consenti sans connaître le réel emplacement de l'emprise,

sans consulter ni le Chef, ni le Conseil de bande, ni l'ensemble des membres de la Première Nation et sans même les informer.

6.2 La détermination des indemnités

i. Échanges quant à la détermination des indemnités

52. Parallèlement aux échanges portant sur la détermination de l'emprise, des échanges et des démarches ont lieu quant à la détermination de l'indemnité à être versée à la Première Nation.

53. Le 3 janvier 1911, pour faire suite à ses premières démarches du 25 novembre 1910, le DAI demande à son agent en place d'évaluer les terres visées par le *Right of way* et les améliorations s'y trouvant. Le DAI y précise notamment que le Chef et le Conseil de bande devront être consultés ainsi que chaque occupant d'un lot traversé par le projet de chemin de fer :

« Referring to letter of the 30th Nov. last relating to the right of way of the James Bay and Eastern Railway through the Oujatchouan Indian Reserve, Quebec, I beg to inform you that there has been sent to you to-day, by registered mail, a copy of the plan of the said Right of way. You may retain this plan for use and reference in your office.

You will be good enough to make a careful valuation of the land, the damages thereto and separately, the value of the improvements of each occupant. The value of the land itself will be credited to the general funds of the Band, but the value of the improvements will be paid to each occupant.

The improvements consist of buildings, clearings, trees, fruit and ornamental trees, wells etc. The occupant is also entitled to special

damages, if any, of severance or great inconveniences that he may suffer. [...]

You should consult the Indian Chief and Council and each occupant interested in making these valuations and endeavour to obtain their concurrence with such reasonable valuations as you may arrive at. It might be well to reduce this in writing in each case. In order to save time and discussion hereafter it would be well to notify the proper officer of the Company and arrange with him, if possible, to accompany you in making the said valuations with which he should also concur. Please attend to this matter at as early a date as you reasonably can. »

54. Selon ces instructions, chaque occupant obtiendra la valeur des améliorations alors que la Bande recevra la valeur de la terre en soi.
55. La même date, soit le 3 janvier 1911, le DAI s'enquiert auprès de la CNR au sujet des lots 15 et 16, car la dimension de l'emprise y est différente sur le Plan # 1, notamment en ce qui a trait à la largeur. Il l'informe à cette même occasion du fait que le plan dont dispose le DAI ne semble pas être le même que celui transmis à la Commission des chemins de fer.
56. Le 3 février, la CNR répond que l'emprise sur les lots 15 et 17 est moins large, car il faut éviter la maison de l'agent du DAI et l'école. Quant au lot 16, l'emprise est plus large puisqu'on prévoit y installer une gare accessible à partir du chemin public.
57. Le 28 mai 1911, l'agent Tessier écrit au DAI pour faire suite aux instructions d'évaluation. Il mentionne avoir visité les terres, accompagné des principaux « Sauvages » intéressés.
58. L'agent poursuit en soulignant qu'il a rencontré un problème avec les lots 1 à 7 où l'emplacement déterminé par les ingénieurs ne concordait pas avec le plan qu'il

avait entre les mains lors de la visite. Il mentionne devoir recommencer pour ces lots. L'agent avait donc entre les mains le Plan # 1 et non le Plan # 2.

ii. La rencontre du 26 mai 1911

59. Selon la correspondance du 28 mai 1911, une rencontre aurait été tenue le 26 mai 1911 au bureau de l'agent Tessier en présence d'un représentant de la CNR, M. Edmond Giroux.

60. Tel qu'il appert du compte rendu de ladite rencontre joint à la correspondance du 28 mai 1911, il y aurait été décidé ce qui suit :

« Que les sauvages de cette bande n'ont aucune objection à céder, abandonner, vendre à la sudite compagnie de chemin de fer James Bay & Eastern les terrains requis et nécessaires à la construction de son chemin de fer dans les limites de la sudite réserve des Sauvages Montagnais de Pointe-Bleue, suivant le tracé à nous soumis par l'agent des sauvages sur un plan tracé et signé par l'ingénieur S.S. Oliver, et daté de Québec le 16 septembre 1910, terrains que les proposeurs et secondeurs ont visités en compagnie de l'agent des sauvages et qu'ils disent bien connaître. [...] »

61. Les proposeurs et les secondeurs en question, lesquels auraient visité les quarante-deux terrains affectés, sont au nombre de sept (7), sur un total de vingt-sept (27) Occupants. Ces sept (7) personnes sont donc les principaux intéressés mentionnés par l'agent Tessier dans sa correspondance.

62. L'agent termine sa lettre en mentionnant que tous les Sauvages consultés étaient en faveur de la construction du chemin de fer et il joint en annexe, en plus du compte rendu, la liste des indemnités calculées.

63. Aucun avis de convocation n'a été transmis aux Pekuakamiulnuatsh préalablement à cette rencontre qui a été tenue en présence d'uniquement sept (7) membres de la Bande.
64. De plus, l'objet de cette rencontre reposait sur un plan de l'emprise qui était erroné, ce que l'agent Tessier savait.
65. Contrairement à ce que requérait le DAI dans sa correspondance du 3 janvier 1911, rien n'indique que le Chef, le Conseil et les autres Occupants aient été consultés ou informés.
66. Malgré que l'agent réfère à plusieurs reprises dans sa correspondance au « consentement de la Bande », la rencontre du 26 mai 1911, avec 7 membres de la Bande (sur 31 occupants), est le seul exercice de consultation réalisé par l'Intimée et ses représentants.
67. Selon le compte rendu de la rencontre du 26 mai 1911, il fut déterminé que les acres de terres non cultivées seraient évalués et indemnisés à 5,00 \$ de l'acre et ceux cultivés à 50,00 \$ de l'acre. Avec les superficies inscrites au *Book of reference* inclus au Plan # 1 de la CNR, l'agent procède à un calcul de l'indemnité qui totalise 1 357,30 \$, comprenant 1 075,50 \$ pour les terres cultivées et 282,83 \$ pour les terres non cultivées.
68. Il fut également exigé, à titre de condition à la prise des terres de Réserve, que la compagnie assume les travaux de déviation du chemin public pour les traverses de chemin public avec compensation pour les terrains nécessitant un accès.
69. Cette rencontre fut la seule démarche entreprise auprès des Pekuakamiulnuatsh concernant les indemnités et la valeur des terres de l'emprise. Aucune autre rencontre n'a été tenue auprès du Chef, du Conseil de bande ou des membres de la Première Nation afin de les informer et de les consulter quant à la valeur de l'indemnité à recevoir et des indemnités particulières à réclamer.

iii. Les évaluations finales et le versement de l'indemnité à la Bande

70. Le 12 juin 1911, le DAI se dit satisfait des résultats de l'évaluation, sauf pour la valeur des terres améliorées, dont une partie doit être attribuée à la Première Nation. Quant à l'indemnité à être versée à celle-ci pour les terres améliorées, le DAI demande à l'agent à ce que le tarif de 5,00\$ par acre soit appliqué, soit le même tarif qui a été déterminé pour les terres non améliorées :

« Lands in an Indian reserve allotted to or occupied by individual Indians are not owned absolutely by them, the band as a whole has still a small interest in them. Your valuation should not have placed the whole value of the improved lands to the occupants a small rate per acre requires to be credited to the band for these lands as well as for the unoccupied lands. Your valuation will therefore be amended by crediting the occupants \$45.00 per acre and \$5.00 per acre will be credited to the funds of the band. »

71. Il mentionne également des oublis dans l'évaluation, notamment une partie des lots 22 et 25 du rang A ainsi que tous les lots touchés du rang C, soit du lot 1 au lot 7, dont la quasi-totalité des terres étaient améliorées.
72. Quelques jours plus tard, le DAI écrit aussi à la CNR pour lui transmettre la liste des évaluations et l'informer que le montant s'élève à 1 357,30 \$ sans la valeur des lots 1 à 7 du rang C ainsi qu'une partie des lots 22 et 25 du rang A, dont il demande le paiement. Des compensations particulières sont prévues à cette liste pour sept (7) occupants, dont six (6) d'entre eux faisaient partie de ceux qui appuyaient la prise de terres.
73. Le 23 juin 1911, la CNR accuse réception de la liste d'évaluation et répond avec l'envoi du Plan # 2, soit le plan révisé du 23 novembre 1910. Il admet également

que deux (2) lots auraient été oubliés par le DAI dans l'évaluation, soit une partie des lots 22 et 25 du Rang A.

74. À la même date, l'agent Tessier transmet une nouvelle liste d'évaluation au DAI, où il ajoute le 5,00 \$ demandé pour les terres améliorées, mais contrairement à la directive du DAI, il fait augmenter ce taux de 50,00 \$/acre à 55,00 \$/acre. Son évaluation est fixée à 1 574,40 \$ et comprend cette fois-ci les lots 1 à 7 du rang C, mais pas celles des parties de lots 22 et 25 du rang A. Les indemnités particulières y figurent toujours.
75. Le 30 juin, le DAI écrit à son agent pour faire ajouter à son évaluation une partie des lots oubliés dans le rang A, mais sans attendre sa réponse, le DAI demande, le 5 juillet, le paiement immédiat de la somme de 1 574,40 \$ à la CNR joignant la liste reçue le 23 juin de l'agent Tessier.
76. Le même jour, le DAI sonde son agent à savoir s'il y a des arbres présents sur les terres, car le taux de 5,00 \$/acre est normalement celui payé pour des terres non améliorées ou avec des buissons. Six (6) jours plus tard, soit le 11 juillet 1911, l'agent Tessier répondra qu'il n'y a pas d'arbres de valeur sur la Réserve.
77. Cette information est toutefois erronée, car quelques mois plus tard, du bois sera coupé sur la Réserve pour les fins de la construction de la ligne télégraphique. De plus, le Plan #1 fait état de 39,8 acres boisés sur les 61,68 acres de l'emprise.
78. En réponse à la correspondance du 5 juillet 1911, la CNR transmet, le 17 août 1911, un chèque de 1 574,40 \$ au DAI, montant qui ne prévoit aucune indemnité pour les parties des lots 22 et 25 du Rang A.
79. Le 31 août 1911, un montant de 451,40 \$ sera versé en capital dans le compte de la Bande, pour la valeur des terres traversées par le chemin de fer, et un montant de 1 123,00 \$ en intérêts dans le compte pour les améliorations effectuées. Le

5 octobre 1911, un retrait en intérêts de ce compte laisse croire que les montants calculés pour les Occupants sont versés à ces derniers.

80. À la liste d'évaluation, faisant le décompte des individus compensés, on remarque que les Oblats reçoivent une compensation de l'ordre de 142,00 \$ alors qu'ils ne sont que de simples occupants, tel que l'a mentionné le DAI lui-même dans sa correspondance du 3 janvier 1911 :

« The Department has no knowledge of any title that the Oblate Fathers may have to the lands in the Indian Reserve occupied by them. It would appear that they simply have permission of occupancy. You might interview the Reverend Gentlemen, who may be in charge, on this subject. In any case value the lands and improvements in precisely the same manner as if the occupants were Indians. It is however to be understood that in the event of the Reverend gentlemen being able to prove a valid title, they will have to deal directly with the Railway Company. »

81. Comme six (6) des sept (7) proposeurs et secondeurs à la résolution du 26 mai 1911 bénéficient de compensations particulières et qu'une seule autre personne n'ayant pas appuyé la prise de terres en obtient une, tout porte à croire que seuls ceux ayant été consultés et ayant visité le terrain ont pu soumettre une demande de compensation particulière.
82. D'ailleurs, le 23 mai 1913, une entente individuelle particulière interviendra entre un membre de la Première Nation et la CNR pour la vente, la cession et le transport d'une partie des lots 4 et 5 du Rang A, octroyant un montant de 57,50 \$ pour le passage du chemin de fer. Toutefois, ces lots avaient déjà été indemnisés lors des procédures d'évaluation, ce qui indique que cette première indemnité était à tout le moins insuffisante, incomplète et/ou inadéquate.

83. En somme, outre le décret fédéral pour la prise de terres, cette entente individuelle est le seul acte qui concerne l'emprise du chemin de fer qui fut publié au Registre des terres indiennes.

6.3 L'approbation par la Couronne en vertu de l'article 46 de la *Loi sur les Indiens*

84. Le 27 septembre 1911, l'Intimée adopte l'arrêté en conseil # PC 2106 qui approuve le transfert d'un *right of way* (« to dispose of the above mentioned right-of-way ») par le *Superintendent General of Indian Affairs* en faveur de la James Bay and Eastern Railway dans la Réserve indienne de Pointe-Bleue selon des conditions à négocier.

85. Le 12 octobre 1911, le Canada émet des lettres patentes en faveur de la James Bay and Eastern Railway en contrepartie du paiement d'une somme de 1 574,40 \$ pour « l'achat absolu » (« *absolute purchase* ») d'une superficie de 61,68 acres désignée au Plan # 1, soit le plan du 16 septembre 1910.

86. Les lettres patentes mentionnent expressément ce qui suit :

« *Whereas we have thought fit to authorize the sale and disposal of the lands [...] »*

« *[...] for the absolute purchase [...] of the Lands and Tenements »*

« *grant, sell, alien, convey, and secure unto the said The James Bay and Eastern Railway Company their successors and assigns for ever; all those parcels or tracts of Lands [...] »*

87. Les lettres patentes ne font aucune référence au Plan # 2, soit le plan révisé et approuvé par la Commission le 12 décembre 1910.

88. Ces lettres patentes sont enregistrées au Registre des terres indiennes le 22 novembre 1911.

89. Ni l'arrêté en conseil ni les lettres patentes n'incluent les traverses de chemins de fer. D'une part, aucune mention de ces traverses n'y est faite expressément, et d'autre part, ces deux actes ont pour objet l'emprise de terres désignées au plan de Stuart S. Oliver du 16 septembre 1910, qui exclut les traverses de chemin de fer de l'emprise.

6.4 Prise de terres additionnelles pour des traverses de chemin public

90. Le 13 octobre 1911, la Commission des chemins de fer du Canada demande l'avis du DAI au sujet de deux (2) nouveaux projets de traverses, l'une située entre les lots 16 et 17 du rang A et l'autre sur le lot 18 du rang A.

91. Le 6 novembre 1911, l'agent Tessier donne son accord au DAI pour les deux (2) nouvelles traverses, et ce, sans avoir consulté ni le Chef, ni le Conseil de bande, ni les membres de la Première Nation, ni même les informer. En aucun temps il n'exige que la CNR assume la responsabilité des travaux de construction des traverses et qu'elle paye la compensation pour les dommages causés, tel qu'il a été requis lors de l'assemblée du 26 mai 1911.

91.1. Le 25 novembre 1911, la Commission des chemins de fer du Canada approuve la construction de ces deux nouvelles traverses.

92. Le 20 août 1912, l'avis du DAI est demandé par la Commission des chemins de fer du Canada au sujet de nouveaux projets de traverses pour deux (2) chemins publics, situés sur les lots 10, 11, 12 et 13 du rang A, l'une menant à l'église et l'autre au monastère des Oblats.

93. Le 26 août 1912, l'agent Tessier donne son accord au DAI pour les deux nouvelles traverses en écrivant que ce sont les Montagnais qui les ont demandées et qu'ils n'ont probablement pas d'objection à ces traverses. Encore une fois, il ne reprend pas les conditions énoncées lors de l'assemblée du 26 mai 1911. Outre cette

mention, aucune autre formalité d'information ou de consultation de la Première Nation n'a été accomplie.

94. Le 4 septembre 1912, le DAI d'Ottawa informe la CNR de son accord concernant les deux (2) nouvelles traverses et, le 12 septembre 1912, la Commission des chemins de fer du Canada approuve les deux (2) traverses tel que demandé.

94.1. En septembre 1961, la CNR est autorisée à élargir une ou des traverses de chemin public dans la réserve par la Commission des transports du Canada et ce, sans avoir informé et consulté ni le Chef, ni le Conseil de bande, ni les membres de la Première Nation.

7 LE PROJET DE GARE DE LA CNR

7.1 Le projet de gare initial

95. Le 5 septembre 1912, la Commission des chemins de fer du Canada écrit au DAI au sujet d'un projet de gare de train dans la Réserve. Le plan accompagnant la correspondance montre une gare sur le lot 16 du rang A ainsi qu'une voie double qui s'étend entre les lots 9 à 16 impliquant une largeur variable de l'emprise sur les lots 13 à 16.

96. Dix (10) jours plus tard, soit le 16 septembre 1912, l'agent Tessier informe le DAI avoir reçu des plans pour la gare de la part de la CNR et lui donne son accord pour le projet. Voici ce que la lettre traduite en anglais mentionne :

« No person has any objection here that the land of the said station be not modified in any manner whatsoever from what is shown on the plan, because it was agreed between the members of the band and the company at the time of the handing over of the land that the station was to be absolutely as indicated on the plan ».

97. La version originale de la lettre de l'agent Tessier, écrite en français, fait plutôt référence à une « cession » du terrain :

« Personne n'a d'objection ici à ce que le terrain de la susdite station ne soit modifié en quelque manière que ce soit de ce que comporte le plan, car il avait été convenu entre les membres de la bande lors de la cession du terrain que la station devrait être absolument ce qui est indiqué sur le plan. »

98. Le 22 septembre 1912, l'agent Tessier transmet au DAI un plan révisé de la gare qui change uniquement la largeur de la « *crossing siding* » qui sera plus courte que prévu initialement. Il réitère « *l'approbation de toute la Bande* » et le fait que « *nous n'ayons absolument aucune objection à faire valoir* », malgré qu'il ne réfère à aucune démarche de consultation ou d'information effectuée auprès de la Première Nation, le Chef ou le Conseil de bande.

99. Puis, le 26 septembre 1912, avant d'approuver la localisation de la gare, le DAI vérifie avec son agent si une traverse est prévue pour relier l'église et le cimetière, alors que le 4 du même mois, le DAI avait lui-même donné son approbation auprès de la Commission pour deux (2) projets de traverse, l'une menant à l'église.

100. Le 1^{er} octobre 1912, la Commission des chemins de fer du Canada demande à nouveau l'avis du DAI, considérant le fait que sa première demande était restée sans réponse.

101. Le 12 octobre 1912, le DAI informe la Commission « *there appears to be no objection on the part of this Department to the location of this station as indicated on the plan accompanying the said application* ».

102. Bien que l'agent Tessier réfère à plusieurs reprises au consentement de la Première Nation, aucune démarche de consultation, d'information auprès des Occupants, des membres de la Première Nation, du Chef ou du Conseil de bande n'a été complétée

relativement à ce projet de gare sur le lot 16 du Rang A ni sur la variation de largeur de l'emprise des lots 9 à 16 du même rang.

103. Le 17 octobre 1912, la Commission approuve la localisation de la gare, tel que demandé par la CNR.

7.2 Le projet d'abri

104. Cinq (5) ans plus tard, alors que les travaux pour la construction du chemin de fer ne sont toujours pas terminés et que la CNR connaît des difficultés financières, celle-ci soumet à la Commission des chemins de fer un nouveau plan pour la gare de Pointe-Bleue. Elle souhaite la remplacer par un abri. La CNR réduit unilatéralement le projet de gare de Pointe-Bleue à un simple abri et sans consultation auprès des membres de la Première Nation.
105. Le 28 août 1917, la CNR transmet le nouveau plan à l'agent Tessier et lui demande de faire apposer la signature du « *Mayer or Secretary-Treasurer* » de la communauté à titre d'accusé-réception. Aucune suite à cette demande n'a été répertoriée.
106. Le 19 septembre 1917, la Commission consulte le DAI sur ce nouveau projet d'abri, n'ayant pas reçu de réponse de l'agent Tessier. Le DAI répondra le 9 octobre suivant après un second rappel, que « *the station building proposed to be erected at Pointe-Bleue by the James Bay and Eastern Railway Company is sufficiently large for the present requirements; there are therefore no objections to its construction* ».
107. À nouveau, aucune démarche de consultation ou d'information n'est effectuée auprès de la Première Nation, le Chef ou le Conseil de bande bien que l'on remplace la gare projetée en simple abri.

108. Le 15 octobre 1917, la Commission des chemins de fer du Canada approuve la construction de l'abri sur le lot 16 du rang A.
109. Le 3 décembre 1917, le tronçon entre Saint-Félicien et Roberval est officiellement inauguré.

8. LA LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE

110. Suite à la fin des travaux, en 1917, une ligne télégraphique est installée tout le long de la voie ferrée entre Saint-Félicien et Roberval, passant sur la Réserve.
111. La Première Nation n'a jamais été consultée ni informée quant à l'installation de cette ligne télégraphique de même que de la coupe de bois provenant de la Réserve, nécessaire pour la construction de cette ligne.
112. Aucun permis en vertu de la *Loi sur les Indiens* n'a été accordé pour ces coupes ni aucune compensation ou indemnité n'aurait été versée à la Première Nation pour cette utilisation non autorisée des terres de réserve.
113. Tout au plus, il appert de la correspondance au dossier que le 10 octobre 1911, soit quelques jours suivant l'adoption du décret autorisant la prise de terres, le DAI avait informé l'agent Tessier qu'il pouvait autoriser les Indiens de la Réserve à couper du bois pour des « *telegraph poles, railway ties, fence posts* » sur deux (2) acres de terre de la Réserve.

9. LA RÉTROCESSION DE L'EMPRISE DE L'ABRI

114. Le 6 janvier 1965, la CNR offre à l'agent du DAI de lui remettre le terrain de l'abri se trouvant dans l'emprise du chemin de fer et que la compagnie n'utilise plus et qu'elle souhaite abandonner.

115. Le 19 janvier 1965, le Conseil de bande adopte une résolution qui accepte la « remise cadastrale » proposée pour les fins de la construction de bureau, d'entrepôt et pour toutes les utilités nécessaires pour l'agence indienne de Pointe-Bleue.
116. Le 22 janvier 1965, l'agent du DAI recommande au bureau régional du DAI la résolution adoptée le 19 janvier par le Conseil de bande. Il propose également la construction d'un bâtiment pour l'agence du DAI, d'un entrepôt et même d'un bureau.
117. Le 26 janvier 1965, le bureau régional du DAI demande au bureau du DAI d'Ottawa d'accepter ladite résolution du Conseil de bande datée du 19 janvier et de faire le nécessaire pour le transfert des terres au Registre des terres indiennes.
- 117.1. Le 6 avril 1965, l'agent du DAI confirme au bureau régional du DAI que le lot sera bientôt disponible pour l'Agence :

« Furthermore, we have had a request from the CNR to remove their Railway-Station in order for them to build a shelter only, as there are no more traffic going through their Pointe-Bleue Railway-Station. This Request was accepted by band council resolution no. 43/1965-66 dated February 23 1965, they will start the demolition in a very near future. Once this is done, the whole lot will be available to the Agency without any problem. »

118. Le 23 avril 1965, le DAI du bureau d'Ottawa écrit à la CNR pour lui annoncer que la Première Nation souhaite reprendre n'importe quelle partie de terrain que la compagnie veut abandonner et lui demande une confirmation de ses intentions d'abandon.
119. Le 14 juin 1965, la CNR offre officiellement de vendre le terrain, d'une superficie d'environ 46 700 pieds carrés, soit 1,072 acre, pour la somme de 250,00 \$, en sus des frais d'arpentage et de notaire.

120. Le 20 septembre 1965, le DAI d'Ottawa informe son agent que le DAI n'assumera pas les frais d'arpentage reliés à l'achat du terrain. Pour s'assurer que la Bande reçoive un titre valable, le DAI demande à ce que les services d'un arpenteur soient retenus et précise que si le souhait de la Bande est d'acquérir le terrain, c'est à elle d'acquitter tous les frais liés à l'acquisition.
121. Le 13 octobre 1965, le DAI d'Ottawa transmet une seconde lettre à son agent en lui mentionnant que les frais liés à l'acquisition semblent très élevés et que la Bande devrait abandonner l'idée d'acheter ce terrain pour cette raison.
122. Le DAI n'informe pas la Première Nation qu'elle dispose en sa faveur d'un intérêt à reprendre gratuitement les terres abandonnées de l'emprise puisque légalement la CNR n'a jamais acquis un droit de propriété.
123. Le 3 novembre 1965, le Conseil de bande adopte une résolution aux termes de laquelle il est convenu d'acheter le terrain faisant partie du lot 42 pour une somme de 250,00 \$, en plus des frais d'arpentage et légaux (environ 600,00 \$), qui devront être prélevés en capital dans le compte de la Bande.
124. Le même jour, l'agent du DAI transmet la résolution au bureau régional en soulignant que ce n'est pas la Bande qui devrait payer en raison de l'insuffisance du compte en capital et que ces bureaux serviront au DAI. Il recommande plutôt que les coûts devraient être pris à partir des « appropriated funds ».
125. Le 9 novembre 1965, le bureau régional recommande au DAI d'Ottawa que le paiement provienne du fonds de Bande et que si le DAI utilise plus tard le terrain pour la construction d'un bâtiment de l'agence, une compensation sera alors versée à la Première Nation.

126. À peine dix (10) jours plus tard, le bureau régional demande au DAI d'Ottawa d'entreprendre la construction du bâtiment de l'agence, estimée à 36 000,00 \$, sur ledit lot que s'apprête à acquérir la Première Nation.
127. Le 29 décembre 1965, en réponse à une demande du DAI d'Ottawa, l'arpenteur général du Canada transmet une description technique du terrain en question dont la superficie est de 0,91 acre.
128. Bien que la superficie annoncée par la CNR était de 1,072 acre, et que la description technique de l'arpenteur général du Canada démontre plutôt une superficie de 0,91 acre, le DAI ne demande et n'obtient aucune réduction du prix.
129. Le 18 janvier 1966, le DAI d'Ottawa donne son accord à ses instances inférieures pour compléter l'achat des terres, les coûts d'achat étant assumés à même le fonds de Bande.
130. Le 28 janvier 1966, le Conseil de bande adopte une résolution qui autorise l'agence du DAI « à construire ses bureaux sur le terrain cadastral LOT No 42 recédé par le C.N.R. ».
131. Un arpentage du terrain se déroule enfin au cours de l'été 1966, menant au dépôt d'un rapport d'arpentage qui conclut à une superficie de 39 324 pieds carrés, soit 0,902 acre. Encore une fois, aucun intervenant ne se préoccupe de la réduction de superficie et du prix à payer pour celle-ci.
- 131.1. Le 7 juin 1968, le sous-ministre du DAI recommande au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien d'autoriser l'achat des terres par la Revendicatrice, considérant qu'elles faisaient autrefois partie des terres de la réserve :

«As the land was formerly part of the reserve, the Band wish to acquire it. They have passed a resolution agreeing to meet all costs from their trust funds. »

132. Le 30 août 1968, l'acte de vente est signé entre la CNR et le Canada pour une superficie de 0,902 acre avec un prix de vente de 250,00 \$, soit une valeur de 277,00 \$/acre.
133. La Première Nation assume tous les frais liés à l'acquisition : les honoraires juridiques pour une somme de 244,80 \$ et les frais d'arpentage, en plus de l'installation d'une clôture entre le terrain vendu et l'emprise du CNR.
134. Le 28 janvier 1969, l'Intimée adopte le décret 1969-171 pour approuver l'ajout du terrain nouvellement acquis à la Réserve indienne de Pointe-Bleue.
- 134.1. En 1996, la CNR a de nouveau offert de vendre un terrain faisant partie de l'emprise du chemin de fer sur les lots 13 à 16 de la réserve à la Revendicatrice pour la somme de 13 000 \$. L'offre fût refusée par la Revendicatrice.
135. En aucun temps, l'Intimée n'a informé la Première Nation de son intérêt réversif dans les terres abandonnées par la CNR, lui permettant d'en retrouver la possession sans frais.

10. L'ENTRETIEN DES CHEMINS ET DES TRAVERSES PUBLICS

136. Le 4 novembre 1910, le procureur adjoint de la CNR s'interroge sur l'identité du responsable de la réparation des chemins et des traverses dans les circonstances.
137. Le 9 novembre 1910, le DAI répond à la CNR que non seulement la construction des traverses est sous la responsabilité de la CNR, mais également leur entretien.
138. Quelques jours plus tard, la CNR confirme sa responsabilité de voir à ce que tous les chemins publics de la Réserve demeurent en bon état pendant les travaux de la CNR et que l'entretien des traverses lui appartient :

« The practise with reference to the construction of a crossing or a deviation is that the Railway Company construct the crossing and leave the road surface in as good condition as it was before the work commenced. Thereafter the Municipality maintain the road the same as formerly with the exception of that portion of the road within the right of way fences. I think if you will look at the plans you will see that the Department or the Municipality will not have any greater road surface to maintain than they had formerly considering the area of the road between the right of way fences which will be maintained by the Railway. »

139. Le 23 novembre 1910, la CNR revient sur ses propos relativement à l'entretien des traverses du chemin public : son procureur adjoint informe le DAI que l'ingénieur résidant de la municipalité a confirmé que le chemin public, où sont situées les traverses, est plutôt la responsabilité du DAI.
140. En tout temps pertinent aux présentes et encore à ce jour, la Première Nation ignore qui est cet ingénieur, et aucune réponse à cette lettre n'a été retrouvée.
141. Le 22 juin 1912, le DAI répond à une plainte de l'agent Tessier qui rapporte que le chemin public s'est fortement détérioré en raison des camions lourds utilisés pour la construction du chemin de fer. Le DAI demande à son agent de faire adopter une résolution du Conseil de bande à la fin des travaux pour faire état de l'évaluation des dommages qu'aura assumés la Bande, mais qui devront être remboursés par la CNR.
142. Le 5 juillet 1912, la CNR écrit au DAI pour mentionner que son ingénieur examinera le mauvais état du chemin public.
143. La Bande ne recevra aucun rapport d'ingénieur sur l'état du chemin ni de fonds pour la réparation du chemin.

144. Les 25 et 28 août 1961, la Commission des transports du Canada approuve la demande du DAI d'élargir deux (2) traverses du chemin public. On y note que le DAI assume 60 % des coûts de construction et des coûts d'entretien, le 40 % restant étant réservé pour la CNR.

145. En automne 1964, la CNR effectue des travaux d'entretien d'un passage à niveau et transmet la facture au DAI, totalisant un montant de 135,77 \$, pour en obtenir le paiement. Les fonds seront pris à même le compte en fiducie de la Première Nation.

145.1. En 1961, la Commission des transports du Canada ordonne que la Première Nation assume 60 % des frais d'entretien du passage à niveau situé au croisement de la rue Mahikan.

146. En 1985, le Comité des transports par chemin de fer ordonne que la Première Nation assume 55 % des frais d'entretien du passage à niveau situé au croisement de la rue Côte-de-l'Église.

11. LES MESURES DE SÉCURITÉ ET LA PROTECTION DES INTÉRÊTS DE LA PREMIÈRE NATION

11.1 Les panneaux de signalisation

147. Le 16 novembre 1945, le DAI demande à la CNR de procéder à l'installation de signaux d'arrêt de chaque côté d'une traverse de chemin public en lien avec des recommandations de la Commission des transports du Canada à cet effet, faisant suite à un grave accident causant la mort de deux (2) personnes et des blessures à deux (2) autres personnes.

148. Le 21 novembre 1945, la CNR refuse de payer et informe le DAI que, comme l'endroit où seront installés ces signaux est de sa juridiction, il en va de sa responsabilité.

149. C'est donc de cette façon que procède le DAI, soit en installant les signaux près du passage à niveau, mais à l'extérieur de l'emprise du chemin de fer. Aucun des mécanismes permettant l'occupation de la Réserve en vertu de la *Loi sur les Indiens* n'est utilisé par le DAI.

11.2 L'accès aux eaux du Lac-Saint-Jean

149.1. La cession de l'emprise du chemin de fer a créé une barrière physique entre les eaux du Lac-Saint-Jean et la quasi-totalité des terres de la réserve, destinées au profit collectif de la Revendicatrice.

150. De surcroît, Le 28 juin 1956, huit (8) occupants de certains lots du rang B et du rang C de la Réserve se plaignent au DAI de l'absence de traverse du chemin de fer qui nuit à l'approvisionnement de leurs bêtes dans les eaux du Lac-Saint-Jean. Le 26 juillet 1956, la CNR refuse d'assumer les coûts des travaux à moins que les cultivateurs de la Réserve veuillent s'engager à rembourser les coûts à la CNR.

11.3 L'installation de mécanismes de protection

151. En novembre 1957, le DAI essuie un refus après une demande auprès de la CNR pour l'installation d'un mécanisme de protection pour la traverse du chemin public sur le lot 24 et se voit référé à la Commission des transports du Canada. Le DAI régional écrit ceci à son agent :

« Technically, there would be no objection to approach the Board of Transport Commissioners in this regard. However, we do not intend to do so, at least not at the moment, with the information on hand. We know for a fact that automatic signals are installed where absolutely necessary, and in most cases the necessity has to be proven by a record of costly accidents. We do not believe that such is the case for the railway crossing on the reserve ».

152. Le DAI refuse donc de procéder à une demande auprès de la Commission des transports du Canada pour l'installation de mécanisme de protection pour une traverse de chemin public dans la Réserve sous le motif qu'aucun accident n'est encore survenu.
153. Le 2 septembre 1980, le Comité des transports par chemin de fer ordonne, à la demande de la Première Nation, l'installation d'un système de protection automatique au passage à niveau situé au croisement de la voie ferrée et de la rue Mahikan. Il ordonne également que 15 % des coûts d'installation soient assumés par la Première Nation et que celle-ci soit responsable des frais d'entretien et du fonctionnement de ce système de protection à la hauteur de 50 %.

11.4 Autres dommages et inconvénients qui découlent du défaut de l'Intimée de protéger l'intégrité de la réserve, les droits de jouissance et les droits d'usage des membres de la Première Nation

153.1. Pendant les travaux de construction du chemin de fer, au moins une centaine de travailleurs étrangers occupent la réserve, laissant craindre à l'agent Tessier des conflits avec les membres de la Revendicatrice, menant même jusqu'à une demande d'embauche d'un constable pour prévenir et calmer les tensions. La demande est toutefois refusée par le DAI.

153.2. L'occupation de la réserve par un travailleur de la CNR à titre de gardien, incluant même parfois les membres de sa famille, s'est d'ailleurs poursuivie au moins jusqu'en 1968.

153.3. Le 23 novembre 1966, la Revendicatrice adopte une résolution demandant le ralentissement du passage du train dans la réserve :

« demande aux autorités du C.N.R. d'avertir leur conducteur de train, de modérer un peu la vitesse des trains dans les limites du village de Pointe-Bleue, vu qu'il y a beaucoup d'enfants qui doivent traverser la

ligne de chemin de fer pour se rendre à l'école de même que les autobus scolaires qui doivent traverser aussi, à peu près en même temps que vos trains passent à toute vitesse. Nous voulons prévenir une catastrophe toujours possible, à ces endroits-là. »

153.4. Dans sa lettre datée du même jour, transmettant la résolution à la CNR, l'agent du DAI admet que la réserve comporte de « nombreuses traversées de voies » par le chemin de fer.

VI Les fondements juridiques de la revendication et les fautes de la Couronne

154. L'ensemble des agissements de la Couronne en lien avec la prise de terres de la Réserve de la Première Nation aux fins de la construction et de l'exploitation du chemin de fer a été dans le cadre de pouvoirs discrétionnaires qu'elle avait à l'égard des terres de la Réserve de la Première Nation.

155. En vertu de la *Loi sur les Indiens* en vigueur aux époques pertinentes à la présente revendication, l'Intimée était en tout temps investie du contrôle et de l'administration des terres et de la propriété des Indiens au Canada.

156. Plus spécifiquement, en vertu de l'article 46 de la *Loi sur les Sauvages*, SRC, c. 81, tel que modifié par la *Loi modifiant la Loi sur les Sauvages*, S.C. 1911, c. 14, l'Intimée possédait l'autorité requise afin de consentir à la prise de terres de Réserve pour un chemin de fer, une route ou des travaux publics à condition qu'une indemnité soit payée à la Bande pour les dommages subis :

« Nulle partie d'une réserve ne doit être prise pour les besoins d'un chemin de fer, d'une route, d'un ouvrage public ou d'un ouvrage destiné à quelque utilité publique sans le consentement du Gouverneur en conseil, mais toute compagnie ou toute autorité municipale ou provinciale possédant le pouvoir statutaire soit fédéral, soit provincial, de prendre et d'utiliser des terres ou quelque intérêt dans des terres, sans le consentement du propriétaire, peut, avec le consentement du Gouverneur en conseil comme susdit, et subordonnément aux termes et conditions imposés par ce consentement, exercer ce pouvoir statutaire à l'égard de toute réserve ou partie d'une réserve et dans tout pareil

cas une indemnité doit être versée aux sauvages de la bande, et l'exercice de ce pouvoir et la prise des terres ou d'un intérêt dans des terres ainsi que la détermination et le versement de l'indemnité doivent, à moins de dispositions contraires dans l'arrêté du conseil qui fait preuve du consentement du Gouverneur en conseil, être régis par les prescriptions applicables à des procédures similaires prises par cette compagnie ou cette autorité municipale, ou provinciale dans des cas ordinaires.

2. Dans tous les cas où un arbitrage a lieu, le surintendant général nomme l'arbitre de la part des sauvages et agit pour eux en toute chose relative au règlement de cette indemnité.

3. La somme adjugée dans chaque cas est remise au ministre des Finances pour l'usage de la bande de sauvages au profit de laquelle la réserve est affectée et pour le profit de tout sauvage qui y a fait des améliorations. »

157. En vertu de l'article 37 de la *Loi sur les Sauvages* de 1906, tel que modifié par la *Loi modifiant la Loi sur les Sauvages*, S.C. 1910, c. 28, l'Intimée possédait également l'autorité requise afin de réclamer, devant la Cour de l'Échiquier au nom des Indiens, toute indemnité en regard des dommages causés à leurs propriétés ainsi que pour faire cesser tout empiétement dans la Réserve.

158. À l'instar de la *Loi sur les Indiens*, l'article 175 de la *Loi sur les chemins de fer* de 1906 prévoyait l'obligation pour la compagnie de chemin de fer de verser une indemnité lors de la prise de Réserve :

« 175. Nulle compagnie ne peut s'emparer ni prendre possession d'une partie d'une réserve ou de terres des sauvages sans le consentement du Gouverneur en conseil.

2. Lorsqu'avec ce consentement, une compagnie prend possession de quelques parties d'une réserve ou de terrains de ce genre, l'occupe ou l'utilise, ou lorsque cette réserve ou ces terrains sont détériorés par la construction d'un chemin de fer, elle lui paye une indemnité, comme dans le cas de terrains pris sans le consentement de leurs propriétaires. »

159. En raison de l'article 172 de la *Loi sur les chemins de fer* de 1906 qui interdit à la compagnie de chemin de fer d'aliéner les terres de la Couronne qu'elle occupe ou

utilise pour les fins du chemin de fer, la Couronne ne pouvait valablement accorder un droit de propriété à une compagnie de chemin de fer.

160. De plus, toutes les lettres patentes de la Couronne fédérale ayant pour objet de transférer un droit de propriété sur une terre de Réserve étaient nulles en vertu des principes de la décision « *Star Chrome* » (*A.-G. Québec v. A.-G. Canada* [1920] 1 A.C. 401).

161. Concernant la ligne télégraphique, l'article 12 de la *Loi constituant en corporation la James Bay And Eastearn Railway Company*, sanctionnée par le Parlement du Canada le 4 mai 1910, interdisait la construction d'une ligne télégraphique sans avoir obtenu une autorisation distincte pour ce faire :

« Rien dans la présente loi, ni dans la Loi des chemins de fer, ni dans la Loi des télégraphes, n'autorise la Compagnie à construire ou à mettre en service des lignes télégraphiques ou téléphoniques [...] soit le long ou à travers d'une voie publique ou d'un endroit public, sans avoir préalablement obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève cette voie publique, cette rue ou cet autre endroit public ni autrement qu'aux conditions arrêtées avec ladite municipalité. »

162. En outre, la Couronne avait un pouvoir discrétionnaire sur les intérêts fonciers de la Première Nation dans la Réserve à toutes les étapes de la vie du chemin de fer et était ainsi soumise aux obligations fiduciaires correspondantes à ces pouvoirs identifiées par la jurisprudence et décrites à la prochaine rubrique.

VII Fautes de l'Intimée

1. Absence de consultation adéquate et de divulgation entière de l'information

163. Le processus d'approbation par la Couronne et la Commission des chemins de fer et particulièrement les méprises quant à l'identification de l'emprise exacte du tracé de chemin de fer démontrent que la Couronne n'a pas agi avec la diligence requise par le rôle de fiduciaire qu'elle assumait à l'égard de l'intérêt de la Première Nation sur ses terres de Réserve.

164. Ce faisant, la Couronne a également manqué à son obligation de protéger l'intégrité territoriale de la Réserve et de veiller à ce que soit approuvé un plan d'emprise qui affecte le moins possible les intérêts de la Première Nation. Un tracé alternatif ne traversant pas la zone habitée de la Réserve était envisageable, mais n'a pas été retenu ni même discuté avec la Première Nation.
165. En tant que fiduciaire, la Couronne devait s'assurer que la Première Nation avait à sa disposition en temps opportun tous les renseignements pertinents qui concernaient ses terres.
166. En raison de ce manque de diligence dans le processus d'approbation du chemin de fer, l'Intimée n'a pu s'acquitter de cette obligation et fournir toute l'information utile et pertinente aux membres de la Première Nation et à leurs représentants.
167. Ainsi la Couronne a failli à son obligation de fiduciaire :
- a. En ne procédant pas à la consultation ni des membres de la Première Nation ni du Chef ou du Conseil de bande quant aux modalités pertinentes de l'ensemble du projet de chemin de fer de la CNR;
 - b. En ne leur diffusant pas d'une quelconque manière l'information quant à l'ensemble du projet de chemin de fer;
 - c. En ne leur présentant pas la version définitive du tracé du chemin de fer;
 - d. En ne leur présentant pas les modifications subséquentes apportées au tracé du chemin de fer;
 - e. En ne les informant pas des impacts prévus et prévisibles de l'implantation du chemin de fer sur les terres de Réserve.
168. L'Intimée a également été négligente en ne qualifiant pas adéquatement les droits à être « achetés » par la CNR : à aucun moment précédent la prise de terres la

Première Nation ou ses membres n'ont été informés que la CNR ne pouvait acquérir un droit de propriété.

169. Le manque de diligence dans la gestion du processus menant à l'approbation de la prise de terres par la Couronne s'est ultimement matérialisé dans les lettres patentes émises à la CNR le 12 octobre 1911, qui ont été émises sur la foi d'une description de l'emprise de chemin de fer qui était erronée, puisque référant au Plan # 1 du 16 septembre 1910.
170. Cette négligence dans l'identification de l'emprise de chemin de fer est contraire à l'obligation de fiduciaire de la Couronne d'agir avec diligence dans l'administration des terres de la Première Nation, et ce, comme s'il s'agissait de ses propres affaires.
171. La Couronne a également manqué à cette même obligation de fiduciaire en ne veillant pas à informer adéquatement la Première Nation, à la consulter et à lui fournir tous les renseignements utiles en ce qui concerne :
 - a. Le projet de gare approuvé par la Commission le 17 octobre 1912 et son remplacement par un projet d'abri le 15 octobre 1917;
 - b. Les chemins de traverse de chemins publics;
 - c. Les lignes télégraphiques.
172. Quant aux traverses de chemin de public, elle a de plus fait défaut de prévoir et d'assurer un accès adéquat et sécuritaire au Lac-Saint-Jean pour les récoltes, le bétail et la pratique d'activités ancestrales.
173. De plus, à compter de 1917, la Couronne s'est placée dans une situation de conflit entre les intérêts de la CNR, dans laquelle elle avait des intérêts financiers, et les intérêts de la Première Nation, desquels elle était fiduciaire.

174. En somme, les correspondances entre les différents intervenants ainsi que les nombreux rappels de la Commission effectués auprès du DAI démontrent que tout le processus d'information et de consultation menant à l'approbation du chemin de fer par la Couronne a été négligé, voire chaotique, et ce, quant à l'identification de l'emprise, la nature des droits requis pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, le projet de gare, l'identification des chemins de traverse et les impacts du projet.

2. Absence de compensation juste et suffisante et manque de diligence

175. L'Intimée a manqué à ses obligations légales et fiduciaires en acceptant une compensation pour la Première Nation et les occupants des terres qui soit insuffisante, inadéquate et incomplète, notamment pour les motifs suivants :

- a. Elle a été déterminée de manière arbitraire, sans comparables et sans connaître la nature exacte du droit concédé;
- b. Elle a été déterminée sans consulter ou informer la Première Nation, les Occupants, le Chef et le Conseil de bande;
- c. Elle a fait fi des *effets préjudiciables* affectant les terres résiduelles;
- d. Les lots 22 et 25 du Rang A ont été oubliés;
- e. Les lots 4 et 5 du Rang A ont été insuffisamment compensés;
- f. Les lots 1 à 7 du Rang C ont été évalués inadéquatement;
- g. Elle a été faite sur la foi d'un plan inexact;
- h. La valeur du bois sur l'emprise n'a pas été évaluée ni compensée;
- i. Elle ne prévoyait pas de terres de remplacement.

176. En approuvant une transaction sans s'assurer qu'une compensation complète, adéquate et suffisante soit payée à la Première Nation, la Couronne a failli à son

obligation de fiduciaire de ne pas consentir à une transaction qui ne soit pas dans le meilleur intérêt de la Première Nation.

3. Disposition sans droit de terres de réserve

177. L'Intimée a commis des manquements à ses obligations légales et fiduciaires en disposant illégalement de l'emprise du chemin de fer sur les terres de Réserve de la Première Nation et en permettant incidemment l'occupation sans droit de la Réserve jusqu'à ce jour.

178. En effet, en vertu des principes de la décision « *Star Chrome* » (*A.-G. Québec v. A.-G. Canada* [1920] 1 A.C. 401), la vente de terres de Réserve à la compagnie de chemin de fer était nulle *ab initio*.

179. Or, la Couronne a néanmoins prévu illégalement l'aliénation totale des terres de la Réserve dans les lettres patentes à la CNR : les lettres patentes prévoient l'intention de la Couronne de vendre un droit de propriété en utilisant les expressions : « sale and disposal » « absolute purchase », « sell, alien, convey and secure » et « assign for ever ».

179.1 La Couronne a également toujours confirmé au fil des années que le droit accordé à la CNR était un droit de propriété, tel qu'en fait notamment foi une lettre du 17 mai 1983 du ministère des Affaires indiennes et du Nord à l'attention de la Revendicatrice :

« La parcelle de terre ci-haut mentionnée [la traverse à niveau située au point milliaire 15.74] fait partie du lot cadastral no. 42 qui est l'entière propriété du Canadien National, compagnie de chemin de fer.

Ci-joint, vous trouverez copie de l'acte de vente enregistré à Ottawa le 14 novembre 1911 par lequel la compagnie « The James Bay and

Eastern Railway Compan y» se portant acquéreur pour la somme de 1,574.40\$ d'un terrain couvrant la superficie de 61.68 acres de superficie et qui est maintenant identifié comme étant le lot 42 qui est le secteur traversé par la ligne de chemin de fer.»

179.2 Deux autres lettres du ministère des Affaires indiennes et du Nord dans le même échange de correspondances, datées respectivement du 24 mai 1983 et du 9 juin 1983, réitèrent le fait que la CNR est propriétaire de l'emprise. La correspondance du 9 juin est d'autant plus éloquente :

« En ce qui concerne la possession du territoire, lot 42, canton de Ouiatchouan, supportant la voie ferrée à Pointe-Bleue, nous croyons que le terme «Right-of-way» utilisé dans le document de la transaction doit être interprété dans son sens anglais coutumier le plus couramment utilisé à l'époque, lequel confère un droit foncier réel important et pour un temps infini.

Ceci, d'autant plus, alors qu'on se réfère à l'article 46 (aujourd'hui 35) de la Loi sur les Indiens dans l'Arrêté en conseil anglais #2106, qu'autant que nous sachions, jamais dans leur histoire les chemins de fer nationaux n'ont acquis du territoire autrement que par l'obtention de titres comportant le maximum possible de droits, que la compensation en cause représentait bien la valeur totale de cette terre à ce moment-là et que, de plus, jamais depuis ce transfert de 1911 quelqu'un n'ait vu de matière suffisante à se décider de s'opposer formellement à la possession d'un titre complet de propriété par ladite Compagnie de chemin de fer.

En conséquence, nous continuons de comprendre que la propriété de ladite terre, présentement occupée par le C.N.R. à Pointe-Bleue, et bien distraite de la superficie de la réserve Ouiatchouan, fut entièrement remise à la Compagnie de chemin de fer par les effets de l'Arrêté en conseil #2106 et

de la Lettre patente favorisant « The James Bay and Eastern Railway
Compagny ».

Croyez que l'esprit du contenu desdits documents ne peut nous inciter à
conclure autrement.»

180. Ainsi, face à l'invalidité des lettres patentes émises par la Couronne à la CNR, cette dernière a en tout temps occupé sans droit les terres de Réserve de la Première Nation.
181. De plus, en vertu de ses obligations de fiduciaire, la Couronne avait l'obligation première de s'assurer que la transaction était légale et conforme à toutes les lois applicables, et ce, de la même manière que s'il s'agissait de ses propres affaires. Or, la *Loi sur les chemins de fer* de 1906 n'autorisait pas les compagnies de chemins de fer à acquérir un plein droit de propriété sur les terres de la Couronne pour les fins du chemin de fer. Ainsi, en vertu de l'article 46 de la *Loi sur les Sauvages*, la Couronne ne pouvait octroyer davantage que les intérêts fonciers permis par la *Loi sur les chemins de fer*.
182. En plus de cette impossibilité légale d'un transfert de plein droit de propriété sur les terres de la Couronne, cette vente constitue une violation de la Couronne à son obligation de fiduciaire consistant à n'accorder sur les terres de Réserve que l'intérêt nécessaire à la construction, l'entretien et l'opération du chemin de fer.
183. L'intérêt nécessaire pour la construction, l'entretien et l'opération du chemin de fer était un droit de passage ou une servitude préservant ainsi l'intérêt foncier de la Première Nation sur les terres et, incidemment, le retour des terres dans la Réserve à la fin d'exploitation de celles-ci pour le chemin de fer.
184. De plus, le **droit** de propriété accordé à la CNR lui consent une plus grande sécurité qu'une servitude de passage.

185. En prévoyant l'expropriation « absolue », de façon invalide de surcroît, la Couronne a accepté de transférer davantage que l'intérêt minimal requis et violé son obligation de fiduciaire envers la Première Nation.
186. Subsidiairement, si l'arrêté en conseil du 27 septembre 1911 et les lettres patentes du 12 octobre 1911 sont interprétés de façon à octroyer une servitude de passage à la CNR, la Couronne a failli à son obligation de fiduciaire en ne le prévoyant pas expressément, en n'y protégeant pas de quelque façon que ce soit le droit de retour des terres de Réserve à la fin de l'exploitation de tout ou partie de l'emprise (l'intérêt réversif de la Première Nation) et en induisant la Première Nation en erreur sur la nature réelle de ses droits.
187. En date des présentes, la Couronne n'a toujours pas pleinement éclairé la Première Nation quant à la nature et l'étendue des droits détenus tant dans l'emprise du chemin de fer que dans l'emprise des chemins de traverse, ce qui cause encore des dommages à ce jour.

4. L'absence d'autorisation distincte et d'indemnité pour la ligne télégraphique

188. L'Intimée a également manqué à ses obligations légales et fiduciaires à l'égard de la Première Nation en permettant sans consentement ni consultation avec celle-ci l'implantation d'une ligne télégraphique le long de l'emprise du chemin de fer ainsi qu'en autorisant la coupe de bois sur la Réserve aux fins de la construction de cette ligne et l'érection d'une clôture.
189. L'Intimée a de plus manqué à ses obligations légales et fiduciaires à ne pas verser d'indemnité à la Première Nation et aux Occupants en compensation pour l'installation de la ligne télégraphique le long de l'emprise du chemin de fer et pour le bois ayant été coupé sur la réserve pour cette fin.

5. Les travaux d'entretien et de sécurité à la charge de la Première Nation

190. En ne prévoyant pas les enjeux de sécurité probables et en n'adoptant pas les mesures de sécurité requises au moment de la prise de terres, l'Intimée a manqué à son obligation fiduciaire d'agir dans le meilleur intérêt de la Première Nation.
191. Dans les négociations menant à l'approbation de la prise de terres par la Couronne et ultérieurement, la Couronne aurait dû s'assurer que la CNR se chargeait de l'entretien des emprises de traverse des chemins publics dans la Réserve.
192. L'Intimée a manqué à son obligation fiduciaire de s'assurer que la CNR adoptait et aménageait les mesures de sécurité requises concernant l'ensemble de l'emprise du chemin de fer incluant les emprises de traverse des chemins publics.
193. L'Intimée a manqué à son obligation fiduciaire en utilisant de manière inappropriée les fonds de la Première Nation pour payer une facture de 135,77 \$ pour les frais d'entretien d'un passage à niveau à l'automne 1964.
194. L'Intimée a manqué à son obligation fiduciaire en accédant à la position de la CNR selon laquelle l'installation des signaux de sécurité à l'extérieur de l'emprise de chemin de fer ne relevait pas de sa responsabilité, mais de celle du DAI.
195. En tant que fiduciaire, la Couronne avait le pouvoir et l'obligation d'exiger que cette installation soit assumée par la CNR et qu'elle soit soumise à l'un ou l'autre des mécanismes prévus par la *Loi sur les Indiens* afin qu'une telle occupation de la Réserve soit valide (permis, cession ou prise de terres).
196. La Couronne devait également exiger une indemnité pour l'installation des signaux.

197. En acceptant la position de la CNR, la Couronne a favorisé les intérêts d'un tiers au détriment des intérêts de la Première Nation. Ce faisant, elle a également favorisé ses propres intérêts ayant des intérêts financiers dans la CNR, qui fut intégrée ultérieurement à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.
198. La Couronne a finalement manqué à son obligation de fiduciaire de minimiser l'impact du chemin de fer sur la Réserve et sur les membres de la Première Nation :
- a. En ~~1945~~1956, en ne veillant pas à installer la traverse de chemin de fer requise afin de permettre l'approvisionnement des bêtes dans les eaux du Lac-Saint-Jean;
 - b. En 1956 et 1957, en ne voyant pas à s'assurer que les mécanismes de protection opportuns soient installés en temps utiles;
 - c. En 1980, en accédant à l'ordonnance du Comité de transports par chemin de fer d'installer un système de protection automatique au passage à niveau aux frais de la Première Nation.

6. La fin de l'exploitation de l'abri et le retour des terres

199. Tel que mentionné précédemment, les lettres patentes prévoyant « l'achat absolu » des terres de Réserve par la compagnie de chemin de fer étaient invalides tant en vertu des principes de la décision *Star chrome* que de la *Loi sur les chemins de fer*.
200. Ces lettres patentes étaient également contraires à l'obligation de fiduciaire de la Couronne de n'autoriser que la prise d'un intérêt foncier minimal nécessaire au chemin de fer.

201. L'occupation de l'emprise de chemin de fer par la CNR était donc illégale et sans droit ou, subsidiairement, fondée sur une servitude de passage et la Première Nation maintenait un intérêt réversif sur ses terres, renouvelé à la fin de l'exploitation pour laquelle elles ont été requises.
202. L'inscription à tort d'un « achat absolu » a eu pour effet de garder la Première Nation dans l'ignorance de ses droits sur les terres et causer le rachat par celle-ci de terres occupées illégalement ou qui, subsidiairement, lui revenaient à la fin de l'utilisation de l'emprise par la compagnie de chemin de fer.
203. La Première Nation ignorait en tout temps que l'occupation de l'emprise était sans droit ou subsidiairement fondée sur une simple servitude de passage.
204. Dans les deux cas, lors de l'abandon d'une partie de l'emprise de chemin de fer par la CNR, la Couronne avait l'occasion de corriger son erreur et d'assurer la protection de l'intérêt de la Première Nation dans les terres de Réserve dont on ne l'avait jamais validement dépossédée et qui était de surcroît maintenue dans l'ignorance quant à la nature exacte de ses droits.
205. La Couronne avait donc le pouvoir et l'obligation de corriger ses erreurs et de s'opposer à ce que la Première Nation ait à « racheter » les terres de Réserve.
206. En tant que fiduciaire, la Couronne devait faire valoir l'illégalité de l'occupation par la CNR, et ce, dans le meilleur intérêt de la Première Nation. En conflit d'intérêts, elle a plutôt choisi de ratifier son erreur et laissé la Première Nation racheter les terres de Réserve.
207. Subsidiairement, si les lettres patentes sont interprétées de façon à octroyer une servitude de passage, la Couronne devait également s'opposer au rachat des terres de Réserve et défendre l'intérêt réversif de celle-ci dans ses terres.

208. Dans les faits, l'Intimée ne s'est pas acquittée de son obligation de fiduciaire et a laissé la Première Nation acquérir, à ses frais, les terres de l'ancienne gare abandonnée en 1968 sur une partie du lot 42 pour ensuite les lui louer afin de procéder à l'installation du bureau de l'Agence régionale du département des Affaires indiennes.
209. En outre, la Première Nation a dû payer un prix de vente qui correspondait à une superficie erronée de 1,072 acre et non à la superficie réelle de 0,91 acre.
210. Finalement, la Première Nation n'a reçu aucune redevance pour l'utilisation des terres de Réserve par les bureaux administratifs du DAI à compter de 1969.

VIII Conclusions recherchées

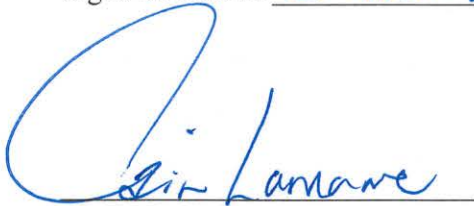
211. Pour l'ensemble de ces raisons, la Première Nation des Pekuakamiulnuatsh réclame les indemnités décrites ci-après.
212. Principalement, comme les lettres patentes sont invalides, l'occupation de la Réserve par le chemin de fer n'est fondée sur aucune autorisation légale valide et la Première Nation a droit à ce qui suit :
- i. Une indemnité égale à la valeur marchande actuelle des terres visées par l'emprise du chemin de fer;
 - ii. Une indemnité égale à la perte d'usage par la Première Nation et ses membres des terres de la Réserve prises pour la construction et l'exploitation du chemin de fer et dont la Première Nation a perdu l'usage jusqu'à ce jour.
213. Subsidiairement, si les lettres patentes sont interprétées de façon à octroyer une servitude de passage, la Première Nation a droit à une indemnité égale à la valeur actualisée de l'indemnité suffisante, complète et adéquate qui aurait dû être versée

à la Première Nation et ses membres pour la prise de cette servitude sur leurs terres de Réserve.

214. De plus, tant principalement que subsidiairement, la Première Nation a droit à ce qui suit :

- i. Une indemnité pour tous les dommages et inconvénients subis par la Première Nation des Pekuakamiulnuatsh qui découlent du défaut de l'Intimée de protéger l'intégrité de la Réserve, les droits de jouissance et les droits d'usage des membres de la Première Nation;
- ii. En raison de l'émission de lettres patentes invalides quant à « l'achat absolu » de l'emprise du chemin de fer et du rachat inutile de terres dont la CNR n'était pas propriétaire, une indemnité représentant :
 1. Le remboursement du prix payé pour l'acquisition des terres abandonnées par la CNR, soit la partie du lot 42 y compris tous les frais liés à cette acquisition;
 2. Le paiement des redevances annuelles que le DAI s'était engagé à payer et devait payer pour l'utilisation de la partie du lot 42 pour l'installation de ses bureaux.
- iii. Une indemnité égale à la valeur marchande actuelle des terres visées par les panneaux de signalisation et la ligne télégraphique;
- iv. Une indemnité pour la valeur du bois coupé sur la réserve pour l'érection de la ligne télégraphique;
- v. Une indemnité pour le remboursement des sommes prises dans le fonds de la Première Nation pour l'entretien et la réparation du chemin public ainsi que toutes autres dépenses encourues au fil des ans en raison de la présence du chemin de fer;
- vi. Les intérêts;
- vii. Les dépens;
- viii. Tout autre remède que le Tribunal pourra estimer juste.

Signé en date du 3 août 2020



CAIN LAMARRE

Me ~~Benoît Amyot~~ Christina Caron

Christina.caron@cainlamarre.ca

Benoit.amyot@cainlamarre.ca

Me Léonie Boutin

leonie.boutin@cainlamarre.ca

Procureurs de la Première Nation

814, boul. Saint-Joseph

Roberval, Québec, G8H 2L5

Tél : (418) 275-2472

Fax : (418) 275-6878