

TRIBUNAL DES REVENDICATIONS PARTICULIÈRES

SPECIFIC CLAIMS TRIBUNAL	
TRIBUNAL DES REVENDICATIONS PARTICULIÈRES	
F I L E D	D É P O S É
2 octobre 2020	
Guillaume Phaneuf	
Ottawa, ON	15

ENTRE :

PREMIÈRE NATION DES PEKUAKAMIULNUATSH

Revendicatrice

c.

SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA

Représentée par la ministre des Relations Couronne-Autochtones

Intimée

RÉPONSE AMENDÉE
Aux termes de la règle 42 des
Règles de procédure du Tribunal des revendications particulières

La présente réponse amendée 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*.

DESTINATAIRE :

PREMIÈRE NATION DES PEKUAKAMIULNUATSH

Représentée par :

CAIN LAMARRE

Me Benoit Amyot

Me Christina Caron

814, Boulevard Saint-Joseph

Roberval (Québec) G8H 2L5

Téléphone : (418) 275-2472

Télécopieur : (418) 275-6878

benoit.amyot@cainlamarre.ca

christina.caron@cainlamarre.ca

I. Survol

1. L'Intimée, Sa Majesté la Reine du Chef du Canada (Canada) reconnaît que la Première Nation des Pekuakamiulnuatsh (Pekuakamiulnuatsh ou bande) est une « bande » au sens de l'article 2(1) de la *Loi sur les Indiens* et une « Première Nation » au sens de l'article 2 de la *Loi sur le tribunal des revendications particulières* (LTRP), en réponse au paragraphe 1 de la déclaration de revendication.
2. Le Canada reconnaît que la présente revendication vise à déterminer si l'Intimée a manqué à ses obligations légales et fiduciaires quant à la prise de terres ou d'un intérêt dans les terres de la réserve de Mashteuiatsh aux fins de la construction et de l'exploitation du chemin de fer de la James Bay and Eastern Railway (JBER) en 1911.
3. À l'époque des faits en question, la *Loi sur les Sauvages* et la *Loi sur les chemins de fer* autorisaient le Canada à consentir à la prise de terres ou d'un intérêt dans les terres de la réserve de Mashteuiatsh pour les besoins d'un chemin de fer et de ses ouvrages, sans consultation de la bande. Une indemnité devait toutefois lui être versée.
4. Par l'arrêté en conseil du 27 septembre 1911 et les lettres patentes du 12 octobre 1911, conformément à la *Loi sur les Sauvages* et la *Loi sur les chemins de fer*, le Canada a octroyé une servitude de passage à la JBER pour une superficie de 61,68 acres sur les terres de la réserve de Mashteuiatsh. Une indemnité de 1574,40\$ a été versée par la compagnie ferroviaire à la bande et aux occupants desdites terres.
5. Le Canada n'a jamais transféré ou accordé de droit de propriété à la JBER sur les terres de la réserve de Mashteuiatsh. Les terres formant le corridor du chemin de fer de même que les passages à niveau ont en tout temps, et jusqu'à ce jour, fait partie de la réserve. Conséquemment, aucun droit de retour n'avait à être prévu.
6. Le Canada admet avoir manqué à ses obligations légales en exigeant le rachat, le 30 août 1968, d'une partie du lot 42 par la bande, lequel constituait alors une partie du lot 16 du rang A incluse dans les 61,68 acres de terres sur lesquelles la JBER s'est vue octroyer des droits en 1911.
7. Le Canada admet que le paiement de 250,00\$ par la bande le 30 août 1968, soit le prix d'achat d'une partie du lot 42, constitue un dommage indemnifiable, de même que les frais juridiques et d'arpentage y étant liés, sous réserve des conditions décrites plus amplement aux présentes quant à ces derniers frais.
8. Le Canada n'a manqué à aucune autre obligation légale ou fiduciaire dans cette affaire.
9. Le Canada est engagé dans un processus de réconciliation et une relation renouvelée de nation à nation avec les peuples autochtones basée sur la reconnaissance des droits, le respect, la coopération et le partenariat. Le Canada reconnaît ces principes dans

son désir d'assister le Tribunal des revendications particulières (Tribunal) dans l'adjudication des affaires portées devant lui.

II. État d'avancement de la revendication (règle 42a)

10. La présente revendication a été déposée auprès du ministre des Affaires autochtones et du Nord canadien et, le 2 juin 2011, ce dernier a avisé la bande de son acceptation de négocier un règlement.
11. Aucun accord définitif n'en a découlé dans les trois ans suivant l'avis du ministre.
12. En réponse au paragraphe 2 de la déclaration de revendication, le Canada reconnaît donc que les conditions de recevabilité établies au paragraphe 16(1) de la LTRP sont respectées.

III. Bien-fondé (règles 42b) et c)

13. Le Canada reconnaît avoir manqué à ses obligations légales en exigeant le rachat, le 30 août 1968, d'une partie du lot 42 par la bande, lequel constituait alors une partie du lot 16 du rang A incluse dans les 61,68 acres de terres sur lesquelles une servitude de passage a été accordée à la JBER en 1911, alors que ces terres faisaient déjà partie de la réserve, et que cela constitue une revendication admissible en vertu de l'alinéa 14(1)c) de la LTRP.
14. Le Canada reconnaît que le Tribunal peut se fonder sur les alinéas (1) a), b), c), d), e) et i) de l'article 20 de la LTRP pour accorder une indemnité relativement à ce manquement.
15. Sauf lorsqu'expressément admis dans cette réponse, et en réponse au paragraphe 4 de la déclaration de revendication, le Canada ne reconnaît pas le bien-fondé de cette revendication.
16. Le Canada ajoute que la Commission des chemins de fer du Canada (ou subséquemment la Commission des transports du Canada) n'est pas « Sa Majesté » au sens de la LTRP et aucune action, omission ou décision de cette Commission ne lie ou n'engage la responsabilité du Canada dans le cadre de cette revendication.
17. Le Canada estime qu'une décision dans cette affaire pourrait avoir des répercussions importantes sur les intérêts du Canadien National (CN), aux droits de la JBER, et qu'un avis devrait lui être transmis conformément à l'article 22 de la LTRP.

IV. Allégations de fait acceptées, niées ou ignorées (règle 41d)

18. En réponse au paragraphe 6 de la déclaration de revendication, le Canada accepte que la présente revendication concerne la prise d'un intérêt dans les terres pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de la JBER dans la réserve de Mashteuiatsh, mais nie qu'une telle prise d'un intérêt dans les terres ait été illégale.
19. Le Canada nie le paragraphe 7 de la déclaration de revendication, sauf en ce qui concerne une partie du sous-alinéa e)vi) concernant le rachat des terres de l'emprise par la Première Nation lequel elle admet.
20. Le Canada nie le paragraphe 8 de la déclaration de revendication sauf en ce qui concerne le paiement de 250,00\$ par la bande le 30 août 1968, soit le prix d'achat d'une partie du lot 42, de même que les frais juridiques et d'arpentage y étant liés et décrits plus amplement aux paragraphes 126 et 127 de la présente, et sous réserve des conditions y étant énoncées, lesquels constituent des dommages subis par la bande en raison d'un manquement de la Couronne à ses obligations légales.
21. Le Canada nie le paragraphe 9 de la déclaration de revendication et ajoute que la LTRP ne permet pas la compensation des dommages subis individuellement par des membres de la bande.
22. Le Canada admet les paragraphes 10 à 12, 15, 20, 22, 24, 29, 32, 35, 37, 38, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 70, 88, 91.1, 115 à 125, 127 à 132, 134 à 137, 145.1, 146, ~~et~~ 150, 153.3 et 153.4 de la déclaration de revendication.
23. Le Canada ignore les paragraphes 14, 16 à 18, 26, 31, 34, 46, 63, 79, 80, 83, 108 à 110, 114, 133, 140, 143, 149, ~~et~~ 153 et 153.2 de la déclaration de revendication.
24. Le Canada nie les paragraphes 13, 19, 21, 23, 25, 27, 28, 30, 33, 36, 39 à 41, 43, 45, 48 à 53, 55, 58, 64 à 66, 69, 71 à 78, 81, 82, 89 à 94.1, 104 à 107, 111 à 113, 126, 138, 139, 141, 142, 144, 145, 147, 149.1, 151, 152, 153.1, 179.1, 179.2, 211, 212 à 214 (à l'exclusion du sous-alinéa ii.1. du paragraphe 214 qu'elle admet) de la déclaration de revendication.
25. Quant aux paragraphes 59 à 62 et 67 et 68, le Canada réfère à la résolution du 26 mai 1911 adoptée lors d'une assemblée générale de la bande et nie tout ce qui n'y est pas conforme.
26. Quant au paragraphe 84 de la déclaration de revendication, le Canada réfère à l'arrêté en conseil P.C. 2106 daté du 27 septembre 1911 et nie tout ce qui n'y est pas conforme.
27. Quant aux paragraphes 85 à 87 de la déclaration de revendication, le Canada réfère aux lettres patentes émises le 12 octobre 1911 et nie tout ce qui n'y est pas conforme.

28. Les faits allégués aux paragraphes 95 à 103 de la déclaration de revendication ne sont pas pertinents en l'espèce – le projet de gare ne s'étant jamais réalisé. À tout événement, le Canada nie ces paragraphes.
29. Finalement, le Canada nie les paragraphes 154 à 210, d'autant plus qu'il s'agit d'argumentation juridique et non de faits.

V. Exposé des faits (règle 42e)

Octroi d'une servitude de passage à la JBER

30. Le 4 mai 1910, est fondée la JBER en vertu de la *Loi constituant en corporation la James Bay and Eastern Railway Company*, 9-10 Edouard VII, Chap. 113.
31. En vertu de sa loi constitutive, la JBER est autorisée à construire un chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, partant de quelque endroit sur la ligne autorisée du Canadian Northern Ontario Railway, près du lac Abitibi, et allant de là, en passant par le sud du lac Saint-Jean, jusqu'à un endroit situé à ou près de l'embouchure de la rivière Saguenay.
32. Elle est aussi autorisée, de par sa loi constitutive, à construire et tenir en service sur son chemin de fer des lignes de télégraphe.
33. Le 26 mai 1910, la JBER dépose auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada une demande pour approbation d'un plan de route sur la rive sud du lac Saint-Jean entre les milles 0 et 30 à partir de Roberval vers l'ouest.
34. Cette demande est approuvée le 22 juin 1910 par le ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada en vertu de l'article 157 de la *Loi sur les chemins de fer*.
35. Le 25 juin 1910, conformément à l'article 159 de la *Loi sur les chemins de fer*, la JBER s'adresse à la Commission des chemins de fer du Canada pour obtenir l'autorisation de la localisation du chemin de fer à l'ouest de Roberval, passant notamment à travers le canton de Ouatshouan (Mashteuatsh).
36. À cette même date, la JBER indique qu'elle doit faire une demande auprès du Département des Affaires indiennes (DAI ou Département) pour obtenir un plan de la réserve sur laquelle passera le chemin de fer entre les milles 3 et 8 à partir de Roberval.
37. Cette demande est soumise au Département le 19 septembre 1910 par Stuart S. Oliver, arpenteur et ingénieur civil, conformément aux instructions de la JBER, pour réaliser l'arpentage du droit de passage requis sur la réserve. Il demande également à connaître la largeur des chemins publics sur la réserve.

38. Trois jours auparavant, soit le 16 septembre 1910, un plan du droit de passage du chemin de fer sur la réserve de Mashteuiatsh avait été préparé par Stuart S. Oliver. Selon ce plan, la superficie de l'emprise du chemin de fer est de 61,68 acres sur un total de 42 lots situés dans les rangs A, B et C de la réserve.
39. Le 28 septembre 1910, le DAI transmet deux copies du plan de la réserve de Mashteuiatsh à la JBER et, le 21 octobre 1910, l'informe que la largeur de la voie publique dans la réserve est de 30 pieds et qu'il n'est pas de l'intention du Département de l'élargir autrement.
40. Le 4 novembre 1910, la JBER soumet une demande pour obtenir l'autorisation de la Commission des chemins de fer du Canada de dévier et traverser deux routes sur la réserve, soit les stations 726-50 et 605-63, le tout conformément à l'article 237 de la *Loi sur les chemins de fer*.
41. À la même date, elle transmet au DAI les plans et profils des deux traverses de routes envisagées ne sachant pas qui, du Département ou du Comté du Lac-St-Jean, est responsable de l'entretien de ces routes.
42. Le 9 novembre 1910, le DAI accuse réception de cette correspondance et informe la JBER avoir demandé un rapport à l'agent des Indiens et que, considérant que ces déviations seront faites dans le seul intérêt de la compagnie de chemin de fer, il lui reviendra d'en assurer l'entretien.
43. Le 11 novembre 1910, l'agent des Indiens écrit au DAI confirmant avoir reçu les mêmes documents et afin de savoir si les ingénieurs de la compagnie de chemin de fer sont autorisés à faire des travaux d'arpentage et de mesurage sur la réserve.
44. L'agent indique également que la construction du chemin de fer est la question du jour à Mashteuiatsh et qu'il a eu l'occasion d'en parler à un grand nombre de personnes et que personne n'y voit d'objection.
45. Selon lui, la construction du chemin de fer à Mashteuiatsh sera à l'avantage des Indiens à tous les égards, notamment en leur permettant de se déplacer plus rapidement et au cinquième du coût sur leur territoire de chasse, en leur permettant de vendre leurs fourrures et les produits qu'ils cultivent beaucoup plus facilement de par l'accès facilité à la réserve et finalement en augmentant la valeur des terres de la réserve.
46. Le 14 novembre 1910, tel que demandé par le DAI, l'agent des Indiens soumet son rapport concernant la demande de la JBER pour la traverse de deux routes publiques sur la réserve. Il explique s'être déplacé aux endroits indiqués où les déviations des routes publiques sur la réserve étaient proposées et qu'après avoir examiné les plans et les terres, accompagné de deux des membres les plus intéressés de la bande des

Indiens de Mashteuiatsh, qu'ils en étaient venus à la conclusion que ces déviations des routes publiques étaient absolument nécessaires et appropriées dans les circonstances et qu'ils n'avaient aucune objection ou modification à suggérer, en ce que tout dans les plans leur semblait correct et dans le meilleur intérêt public.

47. Le 25 novembre 1910, le DAI a donné instructions à l'agent des Indiens afin qu'une compensation soit fournie par la JBER pour les terres prises pour ces deux déviations de chemin, lesquelles seront autorisées par la Commission des chemins de fer du Canada le 7 décembre 1910.
48. Le 23 novembre 1910, un tracé révisé du droit de passage de la JBER des milles 7.46 à 9.93 à partir de Roberval est préparé par Stuart S. Oliver. Cette révision du tracé vise seulement les lots 1 à 7 du rang C de la réserve ainsi que d'autres lots situés dans le comté d'Ahsuapmouchouan, adjacent à la réserve. Le tracé original identifié au plan du 16 septembre 1910 demeure donc pour tous les autres lots nécessaires à l'emprise du chemin de fer et situés dans les rangs A et B.
49. Le 30 novembre 1910, le DAI écrit à la JBER pour l'informer que les plans concernant le droit de passage du chemin de fer sur la réserve de Mashteuiatsh n'ont toujours pas été reçus par le Département et que, l'entrée sur la réserve pour la construction du chemin de fer n'est pas autorisée jusqu'à ce que la question du droit de passage ait été réglée.
50. Le même jour, le DAI émet des instructions à l'agent des Indiens de ne pas permettre l'entrée sur la réserve jusqu'à ce qu'il ait été notifié par le Département que le droit de passage a été prévu. Le DAI indique toutefois que la compagnie de chemin de fer est autorisée à faire les arpentages requis à travers la réserve afin de permettre de situer la ligne de chemin de fer.
51. Le 6 décembre 1910, le JBER transmet au DAI copie du plan de la localisation du tracé du chemin de fer sur la réserve daté du 16 septembre 1910, prend note que la compagnie n'est pas autorisée à entrer sur la réserve aux fins de la construction, informe le DAI que la construction de cette voie n'est pas prévue avant un certain temps et qu'avant d'en débiter la construction, la JBER demandera l'autorisation du Département.
52. Le 21 décembre 1910, le DAI accuse réception de cette correspondance et confirme que le tracé reçu est suffisant aux fins requises par le Département et que les plans seront transmis à la Commission des chemins de fer du Canada pour être certifiés par l'ingénieur en chef – tel que le requiert le DAI, ce qui est fait le jour même.
53. Le 29 décembre 1910, la Commission des chemins de fer du Canada certifie que les terres apparaissant sur le plan et y étant décrites sont requises aux fins du chemin de fer.

54. Le 3 janvier 1911, le DAI informe la JBER que les plans soumis concernant la largeur du droit de passage sur le lot 16 du rang A semblent incorrects et qu'un plan amendé montrant la largeur du passage requis sur ce lot devrait être déposé. De plus, le DAI informe la JBER avoir reçu confirmation verbale que les plans soumis au DAI ne coïncident pas avec les plans déposés auprès de la Commission concernant ce lot de même que le lot 15.
55. À cette même date, le DAI demande à son agent des Indiens de préparer une évaluation précise des terres, des dommages à celles-ci, et de façon séparée, de la valeur des améliorations apportées par chaque occupant. Le DAI indique que la valeur des terres elles-mêmes sera créditée aux fonds de la bande, mais que la valeur des améliorations apportées sur les lots sera payée à chacun des occupants.
56. Le DAI précise que les améliorations consistent par exemple aux bâtiments et au défrichage des arbres, aux fruits, arbres ornementaux et puits. Le DAI prévoit que les occupants ont droit à des dommages spéciaux, le cas échéant, s'ils subissent d'importants inconvénients.
57. Aussi, le DAI suggère à son agent de consulter le chef et le conseil de bande ainsi que chacun des occupants intéressés à préparer ces évaluations et de tenter d'obtenir leur accord quant aux évaluations qui seront établies. Il est également suggéré de prendre arrangement avec un officier de la JBER pour qu'il accompagne l'agent dans la préparation de ces évaluations avec lesquelles il devra être en accord, si possible.
58. Le 3 février 1911, la JBER répond au DAI qu'une emprise plus large sur le lot 16 du rang A est nécessaire afin de permettre d'accéder à la bâtisse de la station à partir de la route. En ce qui concerne les lots 15 et 17, l'emprise est plus étroite afin d'éviter la maison de l'agent des Indiens ainsi que l'école. Considérant ces explications, la JBER précise qu'il n'est pas nécessaire de soumettre d'autres plans à la DAI. Le DAI informe son agent de ces faits.
59. Le 26 mai 1911, une assemblée générale de la bande indienne des Montagnais est tenue au bureau de l'agent des Indiens situé sur la réserve en présence d'un représentant de la JBER pour discuter des indemnités payables pour le passage du chemin de fer sur la réserve.
60. Les décisions prises lors de cette assemblée sont consignées par une résolution détaillée signée par les membres de la bande Ned Robertson, Olivier Launière, William Connelly, Edmond Launière, Noé Nepton et les conseillers David Philippe et Charles Siméon.
61. Cette résolution indique notamment 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, aux conditions suivantes : [...] »

62. La principale condition prévue à la résolution concerne les indemnités payables par la JBER, soit un montant de 50,00\$ par acre pour les terres cultivées, sous pâturage ou améliorées et de 5,00\$ par acre pour les terres non-cultivées ou non améliorées.
63. D'autres indemnités sont également convenues lors de l'assemblée générale et rapportées à la résolution, notamment en faveur de membres individuels ou pour le bénéfice de la bande en général. Par exemple, une compensation devra être versée par la JBER à la veuve Angélique Laurent Nabiche pour la destruction de sa grange située sur le lot 23 du rang A. Aussi, il est convenu que la JBER achète la grange située sur le lot 18 du rang A, au montant de 100,00\$, laquelle est à l'usage des Indiens en général. À ce dernier sujet, l'agent note que la JBER payera beaucoup plus que la valeur actuelle de la grange car celle-ci est vieille et partiellement pourrie.
64. Finalement, il est noté que les participants à l'assemblée générale n'ont pas en leur possession les plans d'une correction apportée par la JBER concernant la direction de la ligne de chemin de fer croisant les lots 1 à 7 du rang C. Il est toutefois convenu que tous ceux qui ont apporté des améliorations à ces lots auront droit aux mêmes indemnités que celles convenues à l'assemblée.
65. Le 28 mai 1911, l'agent des Indiens fait rapport au DAI et confirme avoir procédé à l'évaluation des terres de la réserve requises par la JBER pour le droit de passage du chemin de fer, laquelle inclut une description du type de terre et de bois sur chaque lot, tel que requis par le DAI dans sa correspondance du 3 janvier 1911.
66. Dans cette correspondance, l'agent des Indiens confirme qu'une résolution a été adoptée à l'unanimité à l'assemblée générale de la bande tenue le 26 mai 1911, laquelle est jointe à l'envoi, et que tous les Indiens qu'il a consultés sont en faveur de la construction de ce chemin de fer.
67. Finalement, il confirme avoir été dans l'impossibilité de terminer l'évaluation des lots 1 à 7 du rang C n'ayant pas le plan modifié en sa possession. Il indique qu'il fera les démarches pour obtenir l'information nécessaire afin de compléter son rapport.
68. En effet, le tracé de l'emprise pour les lots 1 à 7 du rang C a été modifié par le plan du 25 novembre 1910. Quant aux autres lots visés par l'emprise du chemin de fer sur la réserve, soit les lots des rangs A et B, ils sont reflétés sur le tracé du plan du 16 septembre 1910.

69. Ceci étant, lors de l'assemblée générale du 26 mai 1911 et de la visite des lots, l'agent des Indiens avait en sa possession le bon plan pour les lots des rangs A et B visés par l'emprise du chemin de fer, soit le plan du 16 septembre 1910. Il s'agit du plan officiel préparé par le JBER et approuvé par le Commission des chemins de fer du Canada pour l'emprise du chemin de fer sur ces lots.
70. Quant aux lots du rang C, bien que l'agent n'avait pas le plan révisé en sa possession au moment de la visite des lieux, cela n'a eu aucune incidence car la différence entre les deux plans quant à ces lots est infinitésimale : il s'agissait des mêmes lots (soit les lots 1 à 7) et ceux-ci étaient occupés par les mêmes membres, soit Tommie Cleary pour les lots 1 à 4 et Alfred Philippe pour les lots 5 à 7. Nous y reviendrons.
71. Le 12 juin 1911, le DAI se déclare satisfait de l'évaluation préparée par son agent pour le droit de passage de la JBER. Il demande toutefois à ce que les indemnités à être versées pour les terres améliorées de la réserve tiennent compte de l'intérêt de la bande dans ces terres. Le DAI indique donc que le montant de 50,00\$ par acre évalué par l'agent devrait être réparti de la façon suivante, soit 45,00\$ par acre à être versé à l'occupant et 5,00\$ par acre à être versé à la bande.
72. Le DAI prépare donc lui-même une évaluation révisée des terres le même jour, à un taux de 45,00\$ par acre pour les occupants et de 5,00\$ par acre pour la bande.
73. Le 16 juin 1911, le DAI transmet à la JBER l'évaluation révisée des terres requises sur la réserve pour le droit de passage du chemin de fer et demande paiement d'un acompte de 1357,30\$. Le DAI indique clairement que les lots 1 à 7 du rang C ont été omis de cette évaluation jusqu'à ce que les plans faisant état du changement de tracé apporté par l'ingénieur concernant ces lots aient été fournis à l'agent des Indiens.
74. Le 23 juin 1911, la JBER transmet copie du tracé révisé daté du 25 novembre 1910 concernant les lots 1 à 7 du rang C tel que demandé par le DAI. La JBER indique également que la N^{1/2} du lot 25 du rang A et la N^{1/2} du lot 22 ne sont pas mentionnés à l'évaluation soumise par le DAI et demande qu'ils y soient ajoutés. De plus, la JBER souhaite attendre l'évaluation finale afin de faire un seul paiement.
75. À cette même date, tel que demandé par le DAI, l'agent des Indiens soumet son évaluation finale des terres et améliorations pour le droit de passage de la JBER sur la réserve, incluant les lots 1 à 7 du rang C ainsi que les lots 22 et 25 du rang A, pour un montant total de 1574,40\$, soit 451,40\$ payable à la bande et 1123,00\$ payable aux occupants, pour une superficie totale de 61,68 acres de terres.
76. Dans cette évaluation finale, l'agent a considéré une valeur augmentée de 55,00\$ par acre pour les terres améliorées, soit 5,00\$ par acre pour la bande et 50,00\$ par acre pour les occupants. Ces valeurs sont supérieures à celles qui avaient été suggérées

par le DAI, mais sont conformes aux taux convenus lors de l'assemblée générale du 26 mai 1911 pour les améliorations faites par les occupants.

77. Aussi, il est admis que l'agent a calculé les indemnités payables concernant les lots du rang C en se fondant sur la superficie établie au plan du 16 septembre 1910 plutôt qu'au plan du 25 novembre 1910. Cela n'a toutefois causé aucune perte pour la bande.
78. En effet, selon le plan du 16 septembre 1910, l'emprise sur les lots du rang C est d'une superficie de 12,38 acres pour une indemnité payable à la bande de 61,90\$. Selon le plan du 25 novembre 1910, l'emprise est plutôt de 12,37 acres pour une indemnité payable de 61,85\$. La bande a donc reçu 0,05\$ de plus en vertu du plan du 16 septembre 1910 que ce qu'elle aurait normalement dû recevoir en vertu du plan révisé du 25 novembre 1910. Aucun dommage n'a donc été subi par la bande à cet égard.
79. Le 5 juillet 1911, le DAI transmet l'évaluation révisée à la JBER demandant paiement d'un montant de 1574,40\$ pour l'ensemble des terres visées par le droit de passage pour le chemin de fer, incluant les lots 22 et 25 du rang A, représentant un total de 61,68 acres de terres.
80. Le 11 juillet 1911, à la demande de la DAI, l'agent des Indiens confirme qu'il n'y a aucun bois de valeur quelconque sur les terrains visés pour le passage du chemin de fer. Il réfère à son rapport d'évaluation du 28 mai 1911 dans lequel il est indiqué quelle essence de bois se trouve sur chacun des lots en question. Il termine en disant que là où il y a du bois, ce n'est que de jeunes taillis de tremble et qu'à d'autres endroits, la voie ferrée traverse plutôt des terrains sablonneux ou rocheux. Cela est confirmé par le plan du 16 septembre 1910 qui indiquait seulement la présence de buissons ou taillis (« bush ») sur les lots en question.
81. La valeur du bois sur l'emprise du chemin de fer a donc été considérée par le DAI dans le cadre de l'évaluation de l'indemnité payable.
82. Aussi, l'évaluation finale des indemnités complétée par l'agent des Indiens en date du 23 juin 1911 incluait la compensation pour toutes les terres utilisées par la JBER dans la réserve pour la construction du chemin de fer jusqu'à cette date.
83. Rien n'indique que les terres requises pour les deux déviations du chemin public aux stations 726-50 et 605-63 autorisées en décembre 1910 ont été omises de l'évaluation finale des indemnités préparée par l'agent.
84. Le 17 août 1911, tel que demandé par le DAI, la JBER transmet un chèque au montant de 1574,40\$ en paiement des indemnités pour l'emprise du chemin de fer sur la réserve de Mashteuiatsh. La JBER ne remet pas en question l'évaluation finale des indemnités préparée par le DAI.

85. La revendicatrice ne conteste pas que cette somme a effectivement été payée par la JBER et répartie entre la bande, pour un montant de 451,40\$ et les occupants, pour un montant de 1123,00\$.
86. Au total, des indemnités pour les améliorations apportées aux lots ont été versées à 14 des 17 occupants des lots visés par l'emprise du chemin de fer démontrant ainsi que les intérêts de tous les occupants ont été considérés au-delà des seuls intérêts des membres ayant visité les lots et appuyé la résolution lors de l'assemblée générale de la bande du 26 mai 1911.
87. Finalement, la preuve soumise ne permet pas de démontrer que les taux de 55,00\$ par acre pour les terres améliorées et de 5,00\$ par acre pour les terres non améliorées étaient déraisonnables dans les circonstances.
88. Le 6 septembre 1911, une demande est soumise au gouverneur en conseil par le surintendant général du DAI aux termes duquel :

« The Minister recommends that, under the provisions of section 46 of the *Indian Act*, as amended by section 1 of « *An Act to amend the Indian Act* », 1 Geo. V., the Department of Indian Affairs be authorized to dispose of the above mentioned right-of-way upon such terms as may be agreed upon. »

89. Le 27 septembre 1911, cette autorisation est accordée aux termes du décret du gouverneur en conseil portant le numéro P.C. 2106.
90. Le 12 octobre 1911, des lettres patentes portant le numéro 16448 sont émises en faveur de la JBER.
91. Toutes les exigences de l'article 46 de la *Loi sur les Sauvages* ont été respectées.
92. Le DAI n'avait pas l'obligation de consulter la bande ou le conseil de bande avant de consentir à la prise d'un intérêt dans les terres de la réserve pour le passage du chemin de fer, ni pour convenir des indemnités payables.
93. La prise d'une servitude de passage sur 61,68 acres de la réserve de Mashteuiatsh est donc valide, s'agissant notamment de la prise d'un intérêt foncier minimal aux fins du chemin de fer, et le Canada n'a commis aucun manquement à cet égard.

Traverses de chemin public

94. Le 25 novembre 1911, La revendicatrice soutient qu'en décembre 1911, la Commission des chemins de fer du Canada a ~~aurait~~ autorisé la construction de deux autres traverses de chemin public, soit l'une entre les lots 16 et 17 du rang A et l'autre sur le lot 18 du rang A pour accéder à l'église anglicane. Les décisions de la Commission approuvant ces traverses n'ont toutefois pas été soumises pour analyse.

95. ~~À tout évènement,~~ Le DAI a été informé de cette demande et avait déjà indiqué que ces traverses ne nécessitaient pas de déviation du chemin public, mais qu'il s'agissait seulement d'autoriser la JBER à traverser les chemins avec sa voie ferrée – ce à quoi il n'avait aucune objection.
96. Le tracé du chemin de fer dans la réserve avait déjà été approuvé par la Commission des chemins de fer du Canada et rien n'indique que de nouvelles superficies de terres aient été requises pour ces deux traverses qui n'auraient pas été calculées dans l'évaluation finale des indemnités complétée en juin 1911 par l'agent des Indiens. Ceci étant, aucune compensation additionnelle n'était requise pour ces deux traverses de chemin de fer.
97. Le 12 septembre 1912, la Commission des chemins de fer du Canada a aussi autorisé deux traverses additionnelles de chemins publics, à la demande des membres de la bande, situées sur les lots 10, 11, 12 et 13 du rang A pour accéder à l'église et au monastère des Oblats pour les services religieux en hiver.
98. Le DAI avait déjà indiqué n'avoir aucune objection à ces traverses, notant qu'elles avaient été demandées par les membres de la bande.
99. En 1912, ce sont les missionnaires Oblats qui occupaient les lots en question et ces derniers ont été compensés par la JBER en 1911 pour les améliorations qu'ils avaient apportées aux terres requises pour l'emprise du chemin de fer. La bande a également été indemnisée pour ces lots.
100. Selon la preuve, rien n'indique que la bande ait subi des dommages ou des pertes découlant de ces deux traverses additionnelles construites à la demande des membres de la bande. Ces traverses ont été construites pour l'usage général de la bande et à l'avantage des membres et non pour les fins du chemin de fer.
101. Aussi, il est sous-entendu que les coûts des travaux de construction de l'ensemble des traverses ont été à la charge de la JBER. D'ailleurs, la revendicatrice ne soumet aucune preuve à l'effet que les coûts de ces travaux auraient été imputés à la bande.
102. Finalement, le DAI n'avait pas l'obligation de consulter la bande ou le conseil de bande avant de répondre à la Commission des chemins de fer du Canada.
103. Dans ces circonstances, le Canada n'a manqué à aucune obligation légale concernant les traverses de chemins publics par le chemin de fer de la JBER.
104. Le 28 juin 1956, 8 cultivateurs occupant des lots sur les rangs B et C de la réserve présentent une pétition demandant à la compagnie de chemin de fer de procéder à la construction d'une traverse pour accéder au lac St-Jean pour se procurer l'eau nécessaire pour leurs animaux, aux frais de la compagnie.

105. Le 24 juillet 1956, le DAI transmet cette pétition à la compagnie de chemin de fer, tel que demandé par les cultivateurs, mentionnant l'utilité de cette traverse et les services quasi-ineestimables de cette amélioration.
106. Le 26 juillet 1956, la compagnie de chemin de fer répond qu'elle n'a pas d'objection à accorder ce privilège aux cultivateurs, mais qu'ils devront en assumer les coûts en remboursant le chemin de fer des dépenses encourues pour l'érection de cette traverse.
107. Nous ignorons ce qui est advenu de cette demande en ce qu'aucune autre preuve n'a été soumise à ce sujet.
108. Dans tous les cas, le DAI a porté la pétition des cultivateurs à l'attention de la compagnie de chemin de fer tel que requis par ces derniers et ne pouvait faire davantage s'agissant d'une demande de traverse privée.
109. Par ailleurs, il s'agit d'une réclamation individuelle par certains membres de la bande et non d'une réclamation soumise par la bande pour des dommages subis à titre de collectivité. Cette réclamation est irrecevable en vertu de la LTRP. À tout événement, le Canada n'a manqué à aucune obligation légale à son égard et aucun dommage n'en a découlé.

Ligne télégraphique

110. Les deux seuls documents soumis par la revendicatrice à ce sujet démontrent que le 10 octobre 1911, le DAI a autorisé les Indiens de la réserve à couper du bois pour des « telegraph poles, railway ties and fence posts for sale » et a informé l'agent des Indiens que des permis pouvaient leur être émis pour procéder à ces coupes et ce sur une superficie de 2 acres. Il est donc probable que de tels permis de coupe aient été émis, mais aucun n'a été soumis pour analyse. De plus, nous ignorons sur quels lots les Indiens se proposaient de faire ces coupes.
111. Aussi, le 19 novembre 1917, l'ingénieur et directeur des chemins de fer du Ministère des Travaux publics et du travail du Québec fait rapport à son ministre de l'inspection menée sur le chemin de fer entre Roberval et St-Félicien pour déterminer si le chemin de fer peut être ouvert au trafic pour le transport des passagers et des marchandises. Dans ce rapport, il note que « les poteaux et les fils pour une ligne télégraphique sont posés sur tout le parcours entre Roberval et St-Félicien. »
112. À tout événement, la construction et la mise en service d'une ligne télégraphique par une compagnie de chemin de fer pour les fins de son entreprise de chemin de fer est permise et régie par les dispositions de la *Loi concernant les chemins de fer*.

113. La compagnie de chemin de fer doit obtenir l'approbation de la Commission des chemins de fer du Canada après lui avoir soumis les plans indiquant l'emplacement des lignes. Elle doit aussi obtenir le consentement de toute autre autorité concernée, le cas échéant.
114. Tel que mentionné précédemment, la JBER était autorisée, de par sa loi constitutive soit la *Loi constituant en corporation la James Bay and Eastern Railway Company*, à construire et tenir en service sur son chemin de fer des lignes de télégraphe.
115. La documentation soumise par la revendicatrice à ce jour est toutefois limitée et ne permet pas de déterminer s'il y a eu mise en service d'une ligne télégraphique par la JBER sur la réserve, et si oui, quand et à quel endroit cette ligne a été construite et si la JBER a obtenu l'autorisation requise pour procéder à son installation.
116. Ceci étant, la revendicatrice n'a pas démontré un quelconque manquement du Canada à cet égard.

Projets de gare et d'abri

117. Bien que le projet de gare ait été approuvé par la Commission des chemins de fer du Canada en 1912, cette gare n'a jamais été construite par la JBER.
118. Aucun manquement ne peut donc être reproché au Canada quant à l'approbation du projet de gare en 1912 et aucun dommage n'en a découlé – ce projet ne s'étant jamais réalisé.
119. Ce n'est que 5 ans plus tard, soit en août 1917, en raison du trafic très peu élevé, que la JBER transmet au DAI et à la Commission des chemins de fer du Canada un plan d'un abri, plus petit que la gare proposée au départ, mais située sur le même terrain.
120. Le 10 septembre 1917, la JBER transmet copie des plans de l'abri réceptionnés par l'agent des Indiens et informe la Commission des chemins de fer du Canada avoir été informé par l'agent des Indiens qu'il n'y a pas de maire ou secrétaire-trésorier dans la communauté de Mashteuiatsh, mais plutôt 3 conseillers nommés par la bande pour administrer les affaires :

« The Indian Agent will [SIC] three Councillors appointed by the Tribe handle the affairs, under the supervision of the Indian Department. »
121. Le 9 octobre 1917, le DAI confirme à la Commission des chemins de fer du Canada que, selon l'agent des Indiens, la station suggérée paraît suffisante pour le trafic actuel et qu'il n'y a pas d'objection à sa construction.

122. Le 15 octobre 1917, la Commission des chemins de fer du Canada autorise la construction de l'abri sur le lot 16 du rang A. La preuve soumise à ce jour ne permet toutefois pas de déterminer la date à laquelle l'abri a été érigé sur ce lot.
123. La bande a été indemnisée pour le passage du chemin de fer sur le lot 16 du rang A. D'ailleurs, la JBER avait confirmé au DAI, le 3 février 1911, que l'emprise était plus large sur le lot 16 justement pour construire et accéder à la bâtisse de la station initialement prévue. Toute la largeur de l'emprise a donc été indemnisée par la JBER en 1911.
124. Le DAI n'avait pas l'obligation de consulter la bande ou le conseil de bande avant de répondre à la Commission des chemins de fer du Canada concernant le projet d'abri.

Rachat d'une partie du lot 42 par la bande

125. Le Canada admet avoir manqué à ses obligations légales en exigeant le rachat, le 30 août 1968, d'une partie du lot 42 par la bande, lequel constitue une partie du lot 16 du rang A incluse dans les 61,68 acres de terres sur lesquelles la JBER s'est vue octroyer des droits en 1911.
 126. Le Canada admet que le paiement de 250,00\$ par la bande le 30 août 1968, soit le prix d'achat d'une partie du lot 42, constitue un dommage indemnifiable.
 127. Le Canada admet également que les frais d'arpentage réalisés par l'arpenteur Marcel Leblanc et les frais légaux du notaire Me Guy Lévesque, engagés pour la conclusion de la transaction d'achat d'une partie du lot 42 constituent des dommages indemnifiables dans la mesure où il est démontré que ces frais ont été payés par la bande. Le Canada offre de négocier cette partie de la revendication.
- 127.1 En 1997, la revendicatrice a refusé d'acheter le lot 42 à la compagnie de chemin de fer étant d'avis, comme l'Intimée le soumet en l'espèce, que celui-ci fait toujours partie des terres de la réserve de Mashteuiatsh.

Entretien des chemins et traverses

128. Tel que mentionné précédemment, le 4 novembre 1910, la JBER transmet copie au DAI d'une demande soumise à la Commission des chemins de fer du Canada pour être autorisée à construire deux traverses de voies publiques sur la réserve de Mashteuiatsh. La JBER se questionne à savoir qui, du Département ou du Comté du Lac St-Jean, a la responsabilité d'entretenir les routes dans la réserve, aux fins de transmettre copie de cette demande.
129. Le 9 novembre 1910, le DAI répond que dans la mesure où ces traverses seront construites aux seules fins de la compagnie de chemin de fer, celle-ci est responsable de leur entretien subséquent.

130. Le 14 novembre 1910, la JBER informe le DAI que la *Loi sur les chemins de fer* les oblige à faire approuver toute traverse de route par la Commission des chemins de fer du Canada et que celle-ci exige que de telles demandes soient signifiées aux officiels ou à la municipalité en charge de l'entretien de ces routes. Elle indique que l'entretien des routes dans l'emprise du chemin de fer lui appartient.
131. Le 18 novembre 1910, le DAI répond à la JBER lui indiquant que sur réception du plan mentionné dans une correspondance précédente, le DAI sera possiblement en mesure de confirmer si la route en question est sous la responsabilité du Département.
132. Le 23 novembre 1910, la JBER mentionne avoir transmis copie de la demande soumise à la Commission des chemins de fer du Canada pour la traverse de voies publiques sur la réserve de Mashteuiatsh à son ingénieur local qui a confirmé que la route était sous le contrôle du DAI et que, conséquemment, celui-ci avait signifié la demande d'autorisation à l'agent des Indiens.
133. Ces correspondances visaient à déterminer qui, du Département ou du Comté du Lac-St-Jean, avait la responsabilité de la route en question.
134. Le reste de la documentation soumise quant à l'entretien des routes et traverses du chemin de fer sur la réserve de Mashteuiatsh est fragmentaire.
135. Le 5 juillet 1912, suite à une plainte du DAI concernant le mauvais état des routes sur la réserve en raison de camions lourds utilisés pour la construction du chemin de fer, la JBER dit avoir donné instructions à son département d'ingénierie « to have these matters put right with as little delay as possible. »
136. Le 4 octobre 1912, l'agent des Indiens confirme au DAI que les travaux réalisés par la JBER pour la traverse vers l'église catholique sont de première qualité. Il indique que la pente est moins abrupte qu'auparavant et que la population est satisfaite des travaux.
137. Aucune autre documentation concernant l'entretien des routes et traverses n'a été soumise pour les années entre 1912 et 1961. Nous ignorons donc les ententes qui pourraient avoir été prises entre le DAI, la compagnie de chemin de fer et la bande à ce sujet durant ces années, le cas échéant.
138. Toutefois, en 1961, il appert que le partage des coûts pour l'entretien de certaines traverses n'est plus seulement à la charge de la compagnie de chemin de fer, mais est plutôt partagée entre celle-ci et le DAI et conséquemment la bande, par ordonnance de la Commission des transports du Canada.
139. En effet, le 25 août 1961, la Commission des transports du Canada approuve la demande présentée par le DAI pour élargir la route à la traverse du millage 16,94

dans l'emprise du chemin de fer. La Commission détermine que les coûts pour l'entretien de cette traverse élargie seront partagés à 55% par le Département et 45% par la compagnie de chemin de fer.

140. Trois jours plus tard, soit le 28 août 1961, la Commission des transports du Canada approuve une autre demande présentée par le DAI pour élargir la route à la traverse du millage 16.74 dans l'emprise du chemin de fer. La Commission détermine que les coûts pour l'entretien de cette traverse élargie seront cette fois-ci partagés à 60% par le Département et 40% par la compagnie de chemin de fer.
141. Aucune documentation concernant les frais d'entretien des routes et traverses n'a été soumise pour les années entre août 1961 et 1965. Nous ignorons donc les ententes qui pourraient avoir été prises entre le DAI, la compagnie de chemin de fer et la bande à ce sujet durant ces années, le cas échéant.
142. Toutefois, le 22 janvier 1965, la compagnie de chemin de fer (le CN aux droits de la JBER) transmet une facture au montant de 135,77\$ au DAI pour une réparation effectuée sur une traverse du chemin de fer sur la réserve de Mashteuiatsh au millage 17.15.
143. Questionné à ce sujet par le DAI, la compagnie de chemin de fer répond le 24 février 1965 que, selon leurs archives, les frais d'entretien de ce passage à niveau sont payables par le DAI. Le CN indique que, « comme auparavant en de telles circonstances, nous avons fait parvenir le relevé des dépenses à votre Ministère à Ottawa. »
144. Le 17 mars 1965, le conseil de bande adopte la résolution no. 44/1965/66 autorisant « qu'un montant de 135,77\$ soit voté à même les revenus du fond de Bande afin de payer le Canadian National pour le coût des réparations à un passage à niveau dans la réserve de Pointe-Bleue, lesquelles réparations relèvent de la responsabilité de la Bande. »
145. D'ailleurs, le 3 mai 1985, la Commission des transports du Canada ordonne que les frais d'entretien du passage à niveau situé au croisement de la rue Côte de l'Église et de la voie ferrée de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au millage 16.94 (soit le passage visé par l'ordonnance du 25 août 1961) soit maintenant assumés à 55% par la bande et 45% par la compagnie de chemin de fer. La Commission indique avoir été avisée que la responsabilité de ce passage à niveau était maintenant celle de la bande.
- 145.1 En 1991 et 1992, la compagnie de chemin de fer écrit à la bande pour l'informer que des travaux de réfection des passages à niveau des rues Mahikan et de l'Église à Mashteuiatsh sont nécessaires et que les frais reliés à ces travaux seront partagés entre la bande et la compagnie de chemin de fer conformément aux ordonnances rendues les 28 août 1961 et 3 mai 1985 par la Commission des transports du Canada. Nous

ignorons toutefois si ces travaux ont été réalisés et, le cas échéant, quels en ont été les coûts et comment ils ont été partagés.

146. Copie des documents d'archives du CN à ce sujet n'ont pas été soumis pour analyse.
147. Le Canada se réserve d'ailleurs le droit de parfaire sa position dans l'éventualité où plus d'information serait disponible à cet égard.

Mesures de protection aux abords du chemin de fer

148. La preuve relative à l'installation de mesures de protections aux abords de l'emprise du chemin de fer est fragmentaire. Aucune documentation n'a été soumise à ce sujet, sauf pour les années 1917, 1945, et 1956-1957.
149. Le 19 novembre 1917, l'ingénieur et directeur des chemins de fer du Ministère des Travaux publics et du travail du Québec fait rapport que des gardes-bestiaux en bois et des enseignes ont été placés à tous les chemins publics sur la voie ferrée entre Roberval et St-Félicien, incluant donc à Mashteuiatsh.
150. En 1945, la preuve indique qu'un accident fatal serait survenu le 3 octobre à une traverse située au millage 15.80. À la suite d'une enquête, la Commission des transports du Canada a suggéré au DAI, considérant que la route semblait relever de sa juridiction, d'installer des signaux d'arrêt (« stop signs ») de chaque côté de cette traverse, pour des fins de sécurité.
151. Le 16 novembre 1945, le DAI transmet cette suggestion à la compagnie de chemin de fer croyant que l'installation de tels signaux d'arrêt devrait lui incomber. Le DAI indique par ailleurs autoriser l'installation de ces signaux d'arrêt sur la réserve.
152. Le 21 novembre 1945, la compagnie de chemin de fer répond au DAI indiquant que la responsabilité pour l'installation de tels signaux revient à l'autorité qui a la juridiction sur les terres sur lesquelles ils seront installés.
153. Quelques jours plus tard, soit le 1^{er} décembre 1945, le DAI donne instructions à l'agent des Indiens de procéder à l'installation de ces signaux d'arrêt sur la route à l'extérieur de l'emprise du chemin de fer.
154. Le DAI a agi avec prudence et a procédé à l'installation des signaux d'arrêt tel que suggéré par la Commission des transports du Canada.
155. Le Canada n'a manqué à aucune obligation légale à cet égard.
156. Finalement, le 7 octobre 1957, le Conseil de bande a adopté une résolution demandant l'installation de signaux lumineux automatiques à la traverse située sur le lot 24 du rang A.

157. Le 6 novembre 1957, le DAI a acheminé cette demande à la compagnie de chemin de fer.
158. Le 8 novembre 1957, cette dernière a répondu qu'une telle demande devait être soumise à la Commission des transports du Canada qui avait seule juridiction pour décider de la nécessité d'installer des protections automatiques aux traverses de chemins publics.
159. Le 12 novembre 1957, le DAI a informé l'agent des Indiens qu'il n'avait pas l'intention de déposer une telle demande auprès de la Commission des transports du Canada car elle n'avait pas de chance d'être approuvée. Le DAI indique que de telles protections automatiques ne sont installées que lorsqu'absolument nécessaire et que cela requiert la preuve d'un historique d'accidents graves, ce qui n'est pas le cas à cette traverse en question.
160. Le DAI a agi de façon raisonnable dans les circonstances.
161. Le Canada n'a manqué à aucune obligation légale à cet égard.

VI. Réparation (règle 42f)

162. Le Canada demande le rejet de la présente revendication, sauf en ce qui concerne la revendication portant sur le rachat d'une partie du lot 42 par la bande, et ce sous réserve des conditions énoncées aux présentes.
163. Le Canada réfère à l'article 20 de la LTRP en ce qui a trait aux conditions et modalités entourant la détermination de l'indemnité, le cas échéant.
164. Tout autre remède jugé approprié par le Tribunal.

VII. Communication (règle 42g)

Les coordonnées de l'Intimée aux fins de signification sont les suivantes :

Ottawa, le 30 septembre 2020

Procureur Général du Canada

PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA

Ministère de la Justice Canada

Bureau régional du Québec (Ottawa)

284, rue Wellington, TSA-6

Ottawa (Ontario) K1A 0H8

Télécopieur : (613) 952-6006

Par : Mes Marie-Emmanuelle Laplante et Mélyne Félix

Téléphone : (418) 648-5853

Courriel : marie-emmanuelle.laplante@justice.gc.ca

Courriel pour notification :

NotificationPGC-AGC.Civil@justice.gc.ca

Procureures de l'Intimée