

SPECIFIC CLAIMS TRIBUNAL	
F I L E D	TRIBUNAL DES REVENDICATIONS PARTICULIÈRES
July 23, 2020	
Isabelle Bourassa	
Ottawa, ON	1

Dossier du TRP n° : SCT-2003-20

**TRIBUNAL DES REVENDICATIONS PARTICULIÈRES**

ENTRE :

PREMIÈRE NATION DES INNUS DE PESSAMIT

Revendicatrice

c.

SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA  
Représentée par la ministre des Relations Couronne-Autochtones

Intimée

---

**DÉCLARATION DE REVENDICATION**  
**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*.

**23 juillet 2020**

Reçue par : Isabelle Bourassa

(Agent du greffe)

DESTINATAIRE :

Sous-procureur général adjoint, Justice Canada

Édifice Banque du Canada

234, rue Wellington, Tour Est,

Ottawa, ONT, K1A 0H8

## Table des matières

I.	Présentation de la Revendicatrice .....	3
II.	Conditions de recevabilité.....	3
III.	Limite à l'égard de la revendication.....	3
IV.	Loi sur le Tribunal des revendications particulières .....	3
V.	Allégation de faits (règles, paragraphe 41 e)).....	4
	A. Résumé .....	4
	B. La réserve de Pessamit.....	6
	C. Début du projet de route à travers la réserve .....	6
	D. Le DAI finance le projet de route provinciale.....	8
	E. Fin de la contribution financière du DAI et achèvement de la route par Québec .....	16
	F. Le DAI renonce à exiger une compensation et tente en vain de régulariser l'illégalité de la route.....	20
	G. Construction d'un pont et d'un nouveau tronçon de la route provinciale.....	22
VI.	Fondements juridiques de la revendication.....	26
VII.	Manquements de l'Intimée.....	30
	A. Occupation illégale continue de la réserve par la route provinciale et les assises du pont .....	30
	B. Absence de consultation et consentement de la Revendicatrice.....	31
	C. Financement de la route par l'Intimée et conflit d'intérêts.....	32
	D. Permission de construire et contournement volontaire de la <i>Loi sur les Indiens</i> .....	34
	E. Renonciation à obtenir une compensation pour l'occupation illégale et les dommages.....	35
VIII.	Conclusions recherchées .....	36

## **I. Présentation de la Revendicatrice**

1. La Revendicatrice Première Nation des Innus de Pessamit [aussi communément appelée les Montagnais de Bersimis ou de Betsiamites à l'époque des faits pertinents, et ci-après appelée la « Bande » ou la « Revendicatrice »] 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)d 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 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. En conformité avec le paragraphe 20(1)b de la *Loi sur le Tribunal des revendications particulières*, le montant de l'indemnité réclamée dans la présente revendication 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 présente revendication particulière sont fondés sur :

- a. 14b) : 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;
- b. 14c) : la violation d'une obligation légale de Sa Majesté découlant [...] 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;
- c. 14d) : la location ou la disposition, sans droit, par Sa Majesté, de terres d'une réserve;
- d. 14e) : 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. Allégation de faits (règles, paragraphe 41 e))

### A. Résumé

- 5. La présente revendication concerne l'occupation illégale et sans compensation de la réserve indienne de Pessamit par une route provinciale, autrefois appelée « route 15 » et aujourd'hui connue sous le nom de « route 138 » ainsi que des assises du pont de la rivière Betsiamites.
- 6. Elle est fondée sur la violation par l'Intimée des obligations légales prévues à la *Loi sur les Indiens* pour le passage d'une route provinciale à travers la réserve et de la construction d'un pont dont l'extrémité est repose sur la réserve de la Revendicatrice ainsi que sur la violation des obligations de fiduciaire de l'Intimée à l'égard des terres de la réserve et des intérêts de la Revendicatrice sur celles-ci.
- 7. Elle a également pour fondement la violation des obligations légales et fiduciaires de l'Intimée dans l'administration de l'argent de la Revendicatrice.

8. La présente Revendication expose en quoi l'Intimée a violé ses obligations légales et fiduciaires envers la Revendicatrice :
- a. En autorisant la construction de la route provinciale et du pont de la rivière Betsiamites sur la réserve de la Revendicatrice sans que soient respectées les exigences de la *Loi sur les Indiens*;
  - b. En entreprenant le dégagement et le nettoyage d'un tracé de l'emprise en l'absence d'un plan précis de celui-ci;
  - c. En rendant conditionnel l'octroi de « secours » à la Revendicatrice et ses membres à la réalisation des travaux de construction de la route;
  - d. En se plaçant en situation de conflit d'intérêts, pour les motifs suivants :
    - i. En s'impliquant financièrement dans les travaux de construction alors que le pouvoir discrétionnaire d'autoriser l'occupation de la réserve en vertu de la *Loi sur les Indiens* relève du gouverneur en conseil;
    - ii. En utilisant illégalement les fonds de la Bande pour payer une partie des travaux de construction de la route provinciale.
  - e. En permettant l'occupation de la réserve par des travailleurs allochtones, notamment sans que soient respectées les exigences de la *Loi sur les Indiens*;
  - f. En renonçant à exiger une compensation pour la route provinciale et les assises du pont en temps opportun et faire valoir avec diligence et prudence les intérêts de la Revendicatrice;
  - g. En ne communiquant pas les informations nécessaires et en ne consultant pas la Revendicatrice afin d'obtenir son consentement éclairé relativement aux modalités et conséquences de l'occupation de la réserve par la route provinciale;
  - h. En n'exigeant pas une compensation pour tous les dommages et inconvénients causés par la présence illégale de la route provinciale à travers la réserve et du pont depuis le début de leur construction jusqu'à aujourd'hui, notamment pour l'occupation et l'utilisation des terres de la réserve pendant les travaux, la

valeur du bois coupé, les impacts sur la pêche commerciale et la contamination des terres;

- i. En tolérant l'utilisation des ressources minérales provenant des terres de la réserve pour les travaux de construction et d'entretien de la route sur la réserve et même à l'extérieur de celle-ci, sans exiger de compensation juste et suffisante;
- j. En utilisant dans un autre dossier entre l'Intimée et la province le fait qu'aucune compensation n'ait été réclamée pour la construction de la route à Pessamit afin de marchander un accord;
- k. En ne corrigeant pas ses erreurs durant plusieurs décennies.

## **B. La réserve de Pessamit**

9. Le 9 août 1853, un décret du gouverneur en conseil approuve la description de terres du commissaire des terres de la Couronne figurant dans sa liste de distribution des terres du 8 juin 1853, pour former la réserve de Manicouagan, d'une superficie de 70 000 acres.
10. L'actuelle réserve de Pessamit, alors appelée réserve de Bersimis, est créée le 20 avril 1861 suite à l'approbation par le gouverneur en conseil de l'échange des terres de la réserve de Manicouagan contre celles de la nouvelle réserve de Bersimis d'une superficie de 70 000 acres et telle que décrite dans le plan du commissaire des terres de la Couronne du 13 avril 1861.

## **C. Début du projet de route à travers la réserve**

11. Le projet de route provinciale et publique à travers la réserve de Pessamit naît entre 1917 et 1923 de demandes de la Municipalité des Sept-Cantons-Unis-du-Saguenay (ci-après la « Municipalité ») auprès du Département des Affaires Indiennes (ci-après le « DAI »), puis au ministre de la Colonisation, afin de permettre et poursuivre l'ouverture de la région à la colonisation.

12. Le 10 mars 1924, la Municipalité interpelle le ministre provincial de la Colonisation du Québec : « [...] Comme ce chemin s'impose vu l'augmentation de la population dans ces cantons, nous implorons votre haut patronage pour que vous fassiez tout en votre pouvoir pour nous obtenir cette amélioration, ce chemin traversant la réserve ».
13. Le 18 mars 1924, le ministre provincial de la Colonisation donne suite à la demande de la Municipalité et demande au DAI d'avoir « l'obligeance de faire faire ce chemin ».
14. Le 9 avril 1924, le DAI répond au ministre provincial de la Colonisation et y énonce les positions suivantes :
  - a. La route ne bénéficiera pas aux Indiens et le DAI n'est conséquemment pas justifié d'engager des dépenses pour ce chemin;
  - b. Il demande un plan de l'emprise du droit de passage requis pour la route;
  - c. Si le ministre de la Colonisation fournit ce plan, des démarches seront entreprises pour « obtenir le consentement des Indiens et l'approbation du Conseil à ce que soit transféré le droit de passage » (« to secure the consent of the Indians and approval of Council to have such right-of-way transferred to your Department ») au ministère provincial de la Colonisation.
15. Le 11 août 1924, le Conseil de bande de la Revendicatrice adopte une résolution ayant pour objet de consentir à ce que le gouvernement du Québec construise une route de colonisation à travers la réserve et de demander au DAI de prendre les arrangements nécessaires dans leur meilleur intérêt :

*« WE the undersigned Chief, Principal men and members of the Bermisis band hereby consent to permitting the Provincial*

*Government of Quebec to construct a colonisation road across our Reserve at Bersimis and request the Department of Indian Affairs to make such arrangements in connection with the granting of right-of-way of such road as may be best in our interests »*

16. Le contenu de la résolution, uniquement rédigé en anglais, ne permet pas de savoir si une réunion de la Revendicatrice s'est effectivement tenue, comment elle a été convoquée, l'identité précise des personnes présentes et le nombre, ni la teneur des discussions qui s'y sont tenues. De plus, la résolution ne rapporte pas la tenue d'un vote.
17. Toutefois, le 23 août 1924, alors que le DAI informe le sous-ministre de la Colonisation que les Indiens « ont donné leur consentement à la construction de la route » (« the Indians of the Band owning this reserve have given their consent to the construction of this highway »), il demande une fois de plus d'obtenir un plan de l'emprise.
18. Ainsi, ni le DAI, ni la Revendicatrice n'avait un plan lors de l'adoption de la résolution du 11 août 1924.
19. En outre, aucun des mécanismes prévus par la *Loi sur les Indiens* autorisant légalement l'occupation de la réserve pour la construction d'une route provinciale n'est suivi.

**D. Le DAI finance le projet de route provinciale**

20. La construction de la route provinciale hors réserve débute à la fin de l'année 1924 et l'entrepreneur responsable du projet de construction est le maire de la Municipalité, M. Georges Bhérier.



21. Le 16 avril 1926, le DAI n'a toujours pas reçu le plan de l'emprise projetée et le requiert auprès du sous-ministre de la Colonisation. De plus, le DAI ignore si la construction de la route provinciale a atteint la réserve de Pessamit.
22. Le 10 mai 1926 et le 14 juin 1927, malgré la position de départ du DAI du 9 avril 1924 selon laquelle la route provinciale ne bénéficiera pas à la Revendicatrice et que la procédure de la *Loi sur les Indiens* pour obtenir le droit de passage doit être suivie, le DAI offre de payer lui-même 50 % du montant de construction de la route provinciale à travers la réserve et informe le ministère provincial de la Colonisation que la somme de 2000,00 \$ est disponible à cet effet.
23. Le 22 septembre 1927, le ministère provincial de la Colonisation informe le DAI que, faute de fonds nécessaires, la construction de la route provinciale à travers la réserve de Bersimis n'ira pas de l'avant cette année.
24. Malgré cette décision de Québec de ne pas poursuivre les travaux cette année-là, le 16 décembre 1927, le DAI informe le ministre fédéral de l'Intérieur que si le député fédéral de Saguenay le requiert, le DAI souhaite avoir l'autorisation de débloquer la somme annoncée de 2000,00 \$ pour entreprendre, indépendamment de Québec, la construction de la route provinciale sur la réserve :

*« If Mr. Casgrain (député fédéral de Saguenay) wishes us to begin independently to construct a road through the Bersimis reserve which will be of the same type and character as the road proposed by the provincial Government, if you authorize it, I will be very glad to put an item in the Supplementary Estimates . »*

25. Face à la demande du DAI d'engager la somme de 2000,00 \$ pour la construction de la route provinciale à travers la réserve de Pessamit, le ministre fédéral de l'Intérieur lui répond que c'est plutôt la Province qui doit décider si les routes sont construites et ajoute :

*« [...] the 2000,00\$ for the Bersimis reserve is merely to keep existing roads in good shape but when a Provincial highway is constructed it is a different matter and we invariably provide the necessary funds to extend the road accross the reserve . If it is the intention of the Provincial Governement to construct highways to the boundaries of the Reserves, we will follow the same procedure as has been adopted in other parts of the Province. »*

26. Ainsi, les 2000,00 \$ disponibles le seraient pour l'entretien des routes de la réserve et le ministre de l'Intérieur rappelait au DAI que la construction de la route provinciale devrait quant à elle être régie par une procédure distincte.
27. Le DAI autorise tout de même l'utilisation de la somme de 2000,00 \$ pour dégager le tracé de l'éventuelle route provinciale à travers la réserve pour une largeur de 35 pieds.
28. Le 15 juin 1929, les travaux de la route débutent sur la réserve de Pessamit par le dégagement et le nettoyage de l'emprise projetée, malgré que ni le DAI ni la Revendicatrice n'ont reçu de plan précis de l'emprise.
29. Des membres de la Revendicatrice sont engagés pour ces premiers travaux.
30. L'année suivante, en 1930, un montant additionnel de 4000,00 \$ provenant du DAI est encore une fois utilisé pour faire construire la route provinciale à travers la réserve alors que le ministère provincial de la Voirie ne prévoit toujours pas poursuivre les travaux sur la réserve cette année-là.
31. Pour l'année 1930-1931, le DAI demeure le seul à payer pour l'avancement des travaux et n'a toujours pas reçu de plan sur la localisation de la route provinciale à travers la réserve.

32. Le 20 février 1932, l'agent des Indiens pour la Revendicatrice, Dr. E. Lavallée, fait de nouvelles pressions auprès du DAI pour que des sommes additionnelles soient investies dans la poursuite des travaux sur la réserve afin que la route provinciale ne soit pas « bloquée » par la réserve de Pessamit et que celle-ci ne soit pas une « barrière » à l'ouverture de la route provinciale.
33. Le 3 mai 1932, le Chef de la Revendicatrice écrit au DAI pour demander de l'aide craignant la « misère noire » pour la majorité des familles qui ont eu une chasse non productive cette année-là.
34. Le Chef demande une aide en nourriture, en travaux routiers ou en argent et précise que si sa demande d'aide est refusée, un grand nombre de personnes mourront de faim.
35. Le 11 mai 1932, le DAI émet un *memorandum* recommandant que la « construction of the main highway which goes through the above mentioned reserve » soit considérée comme « means of relief to the Indians of the Bersimis reserve ».
36. La Municipalité relance ensuite le DAI pour qu'il fournisse un montant de 10,000 \$ pour continuer la route provinciale à travers la réserve.
37. Le 23 mai 1932, le DAI fait suite à cette demande de la Municipalité en demandant au sous-ministre provincial de la Voirie s'il est désormais prêt, lui aussi, à contribuer financièrement à 50 % des coûts des travaux pour la route provinciale à travers la réserve. Le ministère de la Voirie répond le 26 mai 1932 qu'il n'y a pas eu d'entente à cet effet (« there is no understanding ») et qu'il n'y aura probablement même pas de travaux de construction sur la Côte-Nord cette année-là.
38. Le 28 juin 1932, l'inspecteur du DAI, C.C. Parker, recommande ce qui suit :

*« During the coming summer it will be necessary to issue relief to a number of able bodied Indians and I think that for this we should have some return. There is considerable road work to be done on the reserve and the Indians are willing to undertake it if provisions are supplied. This we will be compelled to do in any case and I think that the Indian Agent should be instructed to issue no direct relief to able bodied Indians unless they are willing to, and do, work on the reserve roads. »*

39. Le 29 juillet 1932, l'agent Lavallée explique au DAI que le Conseil de bande a accepté les conditions de travail qu'il leur a soumises, soit que les Indiens recevraient le salaire payé aux chômeurs et que ce salaire serait payé en vêtements, en nourriture et en acomptes sur les provisions dont ils auront besoin pour leur prochaine saison de chasse.
40. Ainsi, la construction d'une route provinciale à travers la réserve était le choix retenu par le DAI pour « secourir » les Indiens et accordait au DAI un rôle de financier et de partenaire dans le projet de construction de la route, avec le département provincial de la Colonisation.
41. Toutefois, ce rôle enlevait au DAI tout levier de négociation pour protéger les intérêts fonciers de la Revendicatrice et le plaçait en flagrante situation de conflits d'intérêts. En effet, le DAI, en participant financièrement, s'est positionné dans une situation où il ne pouvait plus s'opposer à la construction de la route provinciale sur les terres de la réserve ni imposer des conditions respectant les droits et les intérêts de la Revendicatrice.
42. En plus du fait que le DAI payait lui-même une partie des travaux de la route provinciale, le 9 août 1932, l'ingénieur du DAI recommande qu'une somme de 2000,00 \$ soit prise directement dans le fonds de la Bande pour la poursuite des travaux. Le 15 août 1932, l'agent Lavallée informe le DAI qu'une résolution a été

adoptée par la Revendicatrice pour autoriser la dépense de 2000,00 \$ à même le fonds de la Bande.

43. Le 16 septembre 1932, le DAI recommande au gouverneur en conseil d'émettre un décret pour autoriser cette dépense de 2000,00 \$ directement du fonds de la Bande « for the purpose of performing certain necessary road work on the reserve », et ce, en vertu de l'article 92 de la *Loi sur les Indiens*, S.R.C, 1927, c. 98.
44. Cette disposition prévoit notamment que le gouverneur en conseil peut autoriser l'emploi des deniers de la Bande « pour l'établissement ou la réparation de chemins, ponts, fossés et cours d'eau dans les réserves ».
45. Ainsi, en se référant à l'article 92 de la *Loi sur les Indiens*, l'Intimée opère donc une confusion entre la route provinciale publique qui traversera la réserve, devant être régie par l'article 46 de la *Loi sur les Indiens* et les autres chemins sur la réserve (« road work »), qui n'ont pas une vocation de route provinciale, contrairement à sa position exprimée le 16 décembre 1927.
46. Le 29 octobre 1932, le gouverneur en conseil autorise ainsi cette dépense de 2000,00 \$ à partir du fonds en capital de la Bande en vertu de l'article 92 de la *Loi sur les Indiens* « for certain necessary road work on the reserve ». Sur ces 2000,00 \$, une somme de 1042,58 \$ est effectivement utilisée entre 1932 et 1933.
47. Même si le dégagement de l'emprise de la route provinciale n'était pas terminé, elle servait déjà toutefois comme chemin d'hiver, notamment au transport du courrier.
48. Le 26 octobre 1933, suite à un éboulis causant des dommages sur l'emprise de la route provinciale, le DAI recommande que ces dommages soient réparés avec les fonds de la Bande :

*« In view of the importance of the road in question I beg to recommend that the expenditure be authorized and paid for by the Interest Account of the band [...]. »*

49. Le 28 octobre 1933, le DAI autorise une fois de plus la dépense de 225,00 \$ du fonds de la Bande pour réparer la route provinciale, sans autorisation du Conseil de bande ni décret du gouverneur en conseil.
50. Le 15 août 1934, de nouveaux éboulis ont lieu et endommagent une fois de plus la route provinciale. Le 28 août suivant, le DAI autorise une nouvelle dépense de 200,00 \$ du fonds de la Bande sans autorisation du Conseil ni décret du gouverneur en conseil.
51. Le 4 octobre 1934, suite à des inondations, le DAI autorisa une autre dépense des fonds de la Bande pour réparer la route provinciale endommagée, au montant de 300,00 \$. 299,80 \$ ont été dépensés, et ce, toujours sans autorisation du Conseil et sans décret du gouverneur en conseil.
52. Le 8 juin 1935, les membres de la Revendicatrice étant « plus que jamais dans la misère », l'agent Lavallée relance le DAI avec l'idée de faire travailler les Indiens notamment à la construction de la route provinciale et précise : « [qu]'il est fortement question que la route doit être complétée au cours de l'été de Portneuf à la rivière aux Outarde[s]. Il faudra nécessairement que la partie [de la route provinciale] traversant la Réserve se fasse ».
53. Une fois de plus, l'Intimée, via l'agent Lavallée, exerce une pression pour la construction de la route provinciale avant même que les exigences de la *Loi sur les Indiens* ne soient rencontrées.

54. Le 26 juin 1935, le DAI annonce à l'agent Lavallée qu'un montant de 1000,00 \$ est disponible pour les « road work ». Du 2 au 20 juillet 1935, ce montant supplémentaire de 1000,00 \$ est dépensé.
55. Au printemps 1936, le maire de la Municipalité, M. Bhérier, demande 4000,00 \$ au DAI pour la poursuite de la route provinciale à travers la réserve. Le 3 avril 1936, le DAI répond à cette demande en écrivant au député fédéral de Saguenay, M. Pierre F. Casgrain que seulement 1500,00 \$ sont prévus pour cette année pour « the maintenance and repairing of roads and bridges on the Bersimis Indian Reserve ».
56. D'aucune façon le DAI ne distingue alors la route provinciale des autres routes ni n'exprime une intention d'exiger que soit suivi le processus particulier prévu à la *Loi sur les Indiens* pour octroyer un droit de passage à la province, incluant la nécessité d'un arpentage, d'une indemnité et d'un décret.
57. À deux reprises en juillet 1936, le DAI informe le député fédéral du Saguenay qu'un montant total de 1500,00 \$ est disponible avec une possibilité de 1000,00 \$ supplémentaires pour les travaux routiers sur la réserve.
58. Le 7 juillet 1936, l'agent Lavallée informe le DAI que la route provinciale dégagée par les Indiens n'était pas encore carrossable. C'est le 10 août 1936 que les travaux pour rendre la route carrossable débutent et après deux semaines de travail, environ 5 miles et demi de route ont été construits (de « Bersimis à Papinachois »). Seuls des travaux d'assèchement restent à faire pour la rendre carrossable.
59. À l'été 1937, des travaux sont exécutés avec un montant de 2500,00 \$ provenant du DAI, mais cette somme s'avère insuffisante et les travaux se limitent à couper des arbres, arracher des souches, niveler le terrain et creuser des fossés.

60. Des pressions constantes sont exercées sur le DAI et il est toujours le seul à payer pour l'avancement des travaux sur la route provinciale.
61. À l'été 1938, des travaux supplémentaires de 1000,00 \$, toujours payés exclusivement par le DAI, sont effectués sur la route provinciale traversant la réserve.
62. En tout temps durant les travaux de dégagement de l'emprise et ensuite, aucune compensation ne fut versée à la Revendicatrice pour la valeur du bois coupé.

**E. Fin de la contribution financière du DAI et achèvement de la route par Québec**

63. Le 7 novembre 1938, l'agent des Indiens, Dr.W. Barolet, argue auprès du DAI que, puisque le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont donné leur « consentement » pour la construction de la route, la présence d' « étrangers » est nécessaire et recommande donc qu'on autorise les ouvriers non-Indiens à louer des maisons sur la réserve.
64. Le 1er décembre 1938, le DAI autorise l'agent Barolet à permettre ces locations tout en lui donnant l'instruction de voir à ce que les loyers soient rapidement payés aux Indiens qui loueraient leur maison.
65. Dans sa lettre du 7 décembre 1938, le DAI note que le département de la Voirie a déjà commencé des travaux dans la réserve et fournit le plan des travaux que le DAI a préalablement effectués sur cette route. Le DAI rappelle ensuite la nécessité de se conformer à l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* : « In order to allow the Provincial Government to enter an Indian Reserve for the purposes of constructing a road it is necessary to obtain the approval of the Governor in Council for the surrender of the necessary land... ».



66. Ainsi, après avoir financé les travaux nécessaires pour la construction d'une route provinciale à travers la réserve de la Revendicatrice durant plusieurs années, le DAI demande au ministère de la Voirie un plan de la route projetée et une confirmation de la description technique de celle-ci afin de pouvoir présenter le dossier de la prise de terres au Conseil de bande.
67. Par cette lettre du 7 décembre 1938, le DAI confirme que les exigences légales de l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* n'étaient toujours pas rencontrées.
68. Le 19 décembre 1938, le ministère provincial de la Colonisation, responsable de la route, informe le DAI qu'il ignore si la route traverse la réserve de Pessamit et que l'ingénieur en chef fera le suivi.
69. Le 28 décembre 1938, l'ingénieur du ministère de la Colonisation envoie au DAI un tracé approximatif de la route sur la réserve.
70. Le 9 janvier 1939, le DAI demande un tracé plus précis de la route : « In order to include in our report to Council an accurate description of the land required by the Province for the highway through the Bersimis Reserve ».
71. Dans les faits, ces demandes de précisions quant au plan surviennent alors que l'emprise de la route est déjà existante et dégagée.
72. Le 6 février 1939, le DAI informe à nouveau le sous-ministre provincial de la Colonisation de la procédure à suivre pour exproprier la terre requise pour la route en conformité avec l'article 48 de la *Loi sur les Indiens*, en lui demandant de formuler une demande officielle accompagnée d'un plan d'arpentage, qui serait suivi des étapes suivantes :

*« When the application and plan have been received the matter will be referred to our local Indian Agent for a report, and when the*

*details are arranged and compensation if any adjusted, the consent of His Excellency in Council will be requested in accordance with the terms of your application, and the Indian act. »*

73. Toutefois, l'Intimée propose une deuxième option, laquelle ne s'appuie sur aucun fondement légal :

*« If you do not wish to acquire title to the land in the road you should make application to enter upon the reserve for the purposes of construction, accompanied by a plan showing the details above requested. »*

74. Le 1er mars 1939, le ministre provincial de la Colonisation demande formellement au ministre fédéral des Mines et des Ressources naturelles du Canada « la permission de construire un chemin en travers de la réserve indienne de Bersimis », arguant que la construction profitera à la Revendicatrice en lui assurant des « facilités et des débouchées commerciaux et autres ».

75. La demande du ministre de la Colonisation du 1er mars 1939 prévoit que le département de la Colonisation se chargera de l'entretien du chemin, mais aucune expropriation de la route ni droit de passage n'est demandé par la province.

76. Pourtant, le 6 mars 1939, l'officier juridique du département de la Colonisation écrit au DAI que le ministre provincial de la Colonisation a demandé, dans sa lettre 1er mars 1939, à acquérir le droit de passage à travers la réserve (« requesting that he be authorized to acquire a right of way through the Indian Reserve of Bersimis ») et joint un plan décrivant le droit de passage demandé.

77. Dans sa lettre réponse du 31 mars 1939, le DAI autorise le département de la Colonisation du Québec à entrer dans la réserve pour construire une route et pour y exécuter les travaux d'arpentage en lien avec celle-ci, à la condition que le

département indemnise toute personne qui pourrait subir des dommages en lien avec la route :

*« Your department is hereby authorized to enter the reserve in order to build a road and also to execute related surveys, on the condition that your department will compensate any person entitled to be indemnified for any damages received on account of the work. »*

78. Le DAI rappelle également les règles relatives à l'indemnisation pour l'acquisition du droit de passage en vertu de l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* et l'obligation de soumettre un plan réalisé par un arpenteur qualifié.
79. À travers cet échange de correspondances, il n'y a aucune négociation ni entente sur la nature des droits réels que la province souhaitait acquérir et sur ce que le DAI était prêt à transiger concernant l'emprise de la route provinciale à travers la réserve de Pessamit.
80. Toujours le 31 mars 1939, le DAI, via le Surintendant des Agences Indiennes, demande à nouveau au département de la Colonisation un plan de la route démontrant les portions complétées, la localisation des ponts et toute information permettant de déterminer les améliorations déjà réalisées.
81. C'est plutôt l'agent des Indiens qui transmettra le 18 mai suivant un plan au DAI, soit une simple esquisse faite à la main du tracé de la route.
82. Même en l'absence de plan d'arpentage conforme aux exigences de la *Loi sur les Indiens*, ni même de plan clair de l'emprise, l'absence d'autorisation du gouverneur en conseil et l'absence de détermination de l'indemnité à être versée à la Revendicatrice, le DAI ne s'est jamais opposé à la poursuite des travaux.

83. À l'été 1939, les membres de la Revendicatrice sont une fois de plus dans des conditions économiques difficiles et l'agent des Indiens demande au DAI un montant de 5000,00 \$ pour faire travailler ces derniers aux travaux routiers sur la réserve.
84. Le 29 juillet 1939, le DAI refuse la demande pour la raison que la route en question va devenir une autoroute provinciale et que le département ne serait pas justifié de dépenser des fonds pour cette route et qu'il n'y a pas d'autres routes pouvant nécessiter une telle dépense.
85. Le 17 août 1939, l'inspecteur des agences indiennes rapporte que depuis le début de la construction de la route provinciale, il y aurait eu tout au plus huit ou neuf membres de la Revendicatrice qui auraient travaillé sur celle-ci, que l'agent aurait été consulté que de temps à autre « pour la forme » et que, conséquemment, « this famous highway has done practically no good to our Indians so far [...] ».
86. Bien que le DAI connaissait la finalité provinciale et publique de la route minimalement depuis 1924, il avait jusqu'à ce jour payé à plusieurs reprises pour les travaux de préparation et de nettoyage de l'emprise de celle-ci. Ce revirement de position démontre l'illégitimité des paiements effectués depuis de nombreuses années par le DAI.
87. Les travaux de construction de la route se sont terminés entre 1940 et 1941 et le recouvrement de la route en gravier a été complété en 1944.

**F. Le DAI renonce à exiger une compensation et tente en vain de régulariser l'illégalité de la route**

88. Une fois la route construite, le DAI initie quelques tentatives afin de régulariser la situation au regard de la *Loi sur les Indiens*, lesquelles demeureront vaines.

89. Le 14 avril 1944, l'Intimée, via le sous-ministre des Mines et des Ressources, offre une fois de plus au sous-ministre provincial des Terres et Forêts de transférer le droit de passage de la route sur la réserve, suivant un transfert consacré par un décret du gouverneur en conseil, en vertu de l'article 48 de la *Loi sur les Indiens*. Elle redemande un plan de la route.
90. Le 4 décembre 1944, l'Intimée entrevoit utiliser auprès de la province le fait qu'aucune compensation n'a été demandée pour le passage de la route dans la réserve de Pessamit afin de marchander le règlement d'un autre dossier près du lac Turgeon en Abitibi.
91. Le 14 mars 1946, l'Intimée, via le sous-ministre des Mines et des Ressources du Canada, suggérait au sous-ministre des Terres et Forêts du Québec :
- « It is now suggested that title to the land comprising the highway right of way should be with your Department rather than remain with the Crown Dominion. A transfer to the Crown Provincial might be made by Dominion Order in Council under Section 48 of the Indian Act, R.S.C. 1927, Chapter 98. »*
92. L'Intimée prend également la position qu'aucune compensation ne sera requise, considérant que la construction et l'entretien de la route sont un « bénéfice suffisant ». Elle redemande un plan de l'emprise et une confirmation de l'intention de la province d'obtenir le titre sur celle-ci.
93. Une telle position est communiquée sans que la Revendicatrice ne soit informée ni consultée quant aux inconvénients et préjudices découlant de la présence de la route provinciale et de sa construction.
94. Le 27 mars 1946, le sous-ministre provincial des Terres et Forêts répond :

*« I beg to acknowledge receipt of your letter of the 14th inst., and to inform that in my opinion it should be sufficient and that it would be an easier procedure to pass a Dominion Order-in-Council granting, without any indemnity or compensation, to the Quebec Roads Department permission to build and to maintain the road within the reserve. »*

95. Le 26 novembre 1947, le sous-ministre fédéral des Mines et des Ressources signale au sous-ministre provincial de la Voirie qu'il n'a toujours pas reçu le plan.
96. Dans cette même lettre du 26 novembre 1947, l'Intimée réitère sa position selon laquelle la prise de terres pourrait être faite sans compensation considérant que la route est un bénéfice pour la Revendicatrice :

*« As the highway is of benefit to the Bersimis Indian Band for whom the Reserve is hold, it could be recommended to the band that they request transfer of the title to the roadway without payment of any compensation in money. »*

97. À la fin de 1947, le plan d'arpentage de la route à travers la réserve n'est toujours pas réalisé.

**G. Construction d'un pont et d'un nouveau tronçon de la route provinciale**

98. De 1949 à 1956, le nombre de véhicules traversant la rivière Betsiamites triple et l'opération par le gouvernement du Québec du traversier (un « chaland ») pour traverser la rivière Betsiamites devient problématique vu les coûts d'opération et la désuétude du traversier.
99. Le 15 février 1954, le ministère de la Voirie note qu'il faudra le réparer, puis éventuellement le remplacer par un neuf (25,000 \$) et se doter « tôt ou tard » d'un

deuxième traversier. Le ministère de la Voirie note que les dépenses de fonctionnement s'élèveraient entre 55,000 et 60,000 \$ par année et conclut que la construction d'un pont mettrait fin à ces dépenses.

100. L'extrémité est du pont projeté se trouve sur la réserve de la Revendicatrice. Pour permettre l'accès au pont, le ministère de la Voirie décide de changer le tracé de la route provinciale et de construire un nouveau tronçon, qui traversera toujours la réserve de la Revendicatrice, mais au nord du tronçon actuel.
101. Informée de ce projet, la Revendicatrice demande au DAI d'intervenir afin que le nouveau tracé de la route provinciale passe près de la réserve.
102. Le 7 octobre 1954, le DAI exprime cette exigence de la Revendicatrice au ministère de la Voirie et précise que si le tracé ne respecte pas cette volonté, « ils exigeront une indemnité ».
103. Malgré les exigences législatives, il est clair que le DAI n'entrevoit pas exiger une indemnité au bénéfice de la Revendicatrice pour l'utilisation de ses terres.
104. Le 7 juillet 1955, la Revendicatrice adopte une résolution concernant le projet de nouveau tronçon de la route pour permettre l'accès au pont et mentionne être en désaccord avec le tracé proposé.
105. La Revendicatrice souligne qu'en compensation pour le terrain devant être cédé pour la construction des approches du pont, elle est prête à accepter le pavage permanent des rues dans la Réserve.
106. Cette proposition de la part de la Revendicatrice ne concerne que « les approches du pont » et non la route provinciale dans son ensemble.

107. Le 27 juillet 1955, une autre résolution du Conseil de bande rend compte cette fois d'une entente qui serait finalement intervenue entre le Conseil de bande et le département de la voirie du Québec quant au tracé du nouveau tronçon de la route provinciale.

108. Selon cette entente, la Revendicatrice « donnerait » un droit de passage au département de la voirie entre le nouveau pont et le village de Betsiamites :

*« The right of way be given to the Department of Roads of the Province of Quebec, to build and maintain a road from the proposed bridge North of Quai des Brown toward the village Indien de Bersimis. »*

109. Le 17 août 1955, le DAI approuve l'entente intervenue puis précise que le Québec devra présenter un plan de levé à la satisfaction de l'Arpenteur général du Canada et que le droit de passage sera transmis à la province lorsque ce plan exact du nouveau tronçon de la route provinciale sera terminé.

110. Le 26 août 1955, sur réception des plans du pont, le DAI informe le ministère de la Voirie qu'une entente est intervenue et que la demande de construction du pont et de construction de la route d'accès est « agréée » par le DAI.

111. Or, cette autorisation est sans assise légale, en ce que les exigences de l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* ne sont pas respectées.

112. Dans une correspondance interne du 26 août 1955, le ministère de la Voirie affirme qu'il se charge de la construction des approches du nouveau pont des deux côtés de la rivière ainsi que de l'acquisition des terrains tant pour la construction du pont que pour la construction des approches.



113. Le 3 novembre 1955, le gouverneur en conseil autorise la construction du pont en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, mais aucun décret en vertu de la *Loi sur les Indiens* n'est émis en ce qui a trait aux assises du pont ou encore au nouveau tronçon de route entre le nouveau pont et le village de Betsiamites.
114. Entre temps, le 12 septembre 1955, l'Arpenteur général du Canada rappelle au département de la voirie qu'il sera nécessaire de faire exécuter l'arpentage de toute l'emprise de la route provinciale traversant la réserve puisque le titre n'a toujours pas été transféré.
115. Aucun plan d'arpentage n'est communiqué et il n'y aura pas de suite donnée au transfert de titre sur l'emprise de la route provinciale.
116. En outre, non seulement le « titre » n'a pas été transféré, mais aucun autre droit de passage, telle une servitude de passage, n'a été transférée conformément à la *Loi sur les Indiens*, et ce, tant pour les terrains utilisés pour la construction du pont que du nouveau tronçon de route entre le nouveau pont et le village de Betsiamites.
117. Le pont ainsi que les travaux pour construire le nouveau tronçon de la route provinciale jusqu'au nouveau pont sont complétés en 1957. Le pont ouvre à la circulation le 13 juin 1957.
118. En raison des travaux de construction du pont, la montaison du saumon a été affectée dans la rivière Betsiamites, ayant un impact sur les activités de pêche de la Revendicatrice, notamment celles exercées en vertu d'un permis de pêche commerciale au saumon :

*« The provincial Government is presently building a bridge across the Bersimis River and of course it involved a lot of digging in the bottom of the river which affected the fishes going up the river for a while. »*

119. En 1958, 50 % du pavage des rues de la réserve est achevé. Ces travaux sont faits via une usine d'asphalte installée à différents endroits directement sur les terres de la Revendicatrice, ayant également été utilisé pour le recouvrement des routes à l'extérieur de la réserve et causant la contamination du sol.
120. Le 7 août 1958, une demande est soumise auprès du DAI pour que les 45 000 \$ manquants à la suite des travaux de pavage soient assumés par le DAI.
121. Le DAI répondra simplement qu'il n'a pas les fonds en précisant qu'une fois leurs estimés faits pour la prochaine année fiscale, il pourrait réétudier la question.
122. En plus de permettre l'occupation de la réserve avec une usine d'asphalte, l'Intimée a également toléré, depuis le début des travaux de construction de la route en 1929, l'utilisation de ressources minérales, notamment du gravier, provenant des terres de la réserve tant pour les portions de la route se trouvant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la réserve.
123. Au fil des années, l'occupation illégale des terres de la réserve par la route provinciale et le pont a causé des dommages supplémentaires à la Revendicatrice, notamment en raison de travaux sur ces infrastructures lors d'inondations survenues en 1966 et 1996, incluant lors de cette dernière année, la mise en place d'une voie de contournement temporaire.

## **VI. Fondements juridiques de la revendication**

124. Dès le début du projet de route provinciale en 1917, et ce, jusqu'à aujourd'hui, la construction et l'utilisation des terres d'une réserve à des fins d'intérêt public telles une route provinciale et un pont, étaient soumises à des exigences légales précises prévues par la *Loi sur les Indiens*.

125. L'ensemble des agissements de l'Intimée en lien avec la prise de terres de la réserve de la Revendicatrice aux fins de la construction de la route provinciale et du pont l'ont été dans le cadre des pouvoirs discrétionnaires que l'Intimée avait à l'égard des terres de la réserve et des actifs de la Revendicatrice.
126. 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 et devait entre autres respecter ses obligations fiduciaires à l'égard de celles-ci.
127. Plus spécifiquement, en vertu de l'article 46 de la *Loi sur les Sauvages*, SRC, 1906, c. 81, tel que modifié par la *Loi modifiant la Loi sur les Sauvages*, S.C. 1911, c. 14, l'Intimée devait faire respecter les exigences légales suivantes :

*« (1) 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. »*

128. L'essentiel de cette disposition fut repris dans l'article 48 de la *Loi sur les Indiens*, S.R.C., 1927, c. 98 :

*« (1) Nulle partie d'une réserve ne peut être expropriée pour les besoins d'un chemin de fer, d'une route, d'un ouvrage public ou d'un ouvrage destinés à quelque utilisation publique sans le consentement du gouverneur en son conseil, mais toute compagnie ou autorité municipale ou locale possédant le pouvoir conféré par une loi, soit fédérale soit provinciale, d'exproprier ou utiliser des terrains ou quelque intérêt dans des terres, sans le consentement du gouverneur en son conseil comme susdit, et subordonnement aux termes et conditions imposés par ce consentement, exercer ce pouvoir conféré par une loi à l'égard de toute réserve ou partie d'une réserve.*

*(2) En ce cas, une indemnité doit être versée aux Indiens de la bande, et l'exercice de ce pouvoir et l'expropriation des terres ou l'acquisition d'un intérêt dans ces terres, ainsi que la fixation et le versement de l'indemnité doivent, à moins de dispositions contraires dans l'arrêté en conseil qui fait preuve de consentement du gouverneur en son conseil, être régis par les prescriptions applicables à des procédures similaires prises par cette compagnie ou cette autorité municipale ou locale dans des cas ordinaires.*

(3) *Chaque fois qu'un arbitrage a lieu, le surintendant général nomme l'arbitre de la part des Indiens et agit pour eux en toute chose relative au règlement de cette indemnité.*

(4) *La somme adjugée dans chaque cas est versée au ministre des Finances pour l'usage de la bande d'Indiens au profit de laquelle la réserve est affectée, et au profit de tout Indien, qui y a fait des améliorations, ou lésé. »*

129. Pour être légale, la construction de la route provinciale et du pont devait minimalement être conforme à ces exigences et la fixation de l'indemnité devait être régie par les règles provinciales en la matière à moins que le gouverneur en conseil en décide autrement. La législation provinciale applicable en l'espèce était la *Loi relative à l'expropriation*, S.Q., 1937, c. 93.
130. La *Loi relative à l'expropriation* exigeait un avis préalable d'expropriation décrivant l'immeuble ou le droit réel à acquérir et une offre préalable d'indemnité. À défaut d'acceptation de l'offre d'indemnité, la Cour supérieure déterminait le montant de l'indemnité et y ajoutait 15 % à titre de compensation additionnelle. Il y avait possibilité d'appel de ce jugement à la Cour d'appel du Québec.
131. Les exigences légales de la *Loi sur les Indiens* étaient connues par l'Intimée, les ayant elle-même abordées à travers la correspondance échangée à cette époque avec les différents intervenants, mais elle a négligé d'y donner suite.
132. Comme les exigences légales de la *Loi sur les Indiens* n'ont jamais été respectées, la violation de celles-ci est continue depuis le début de la construction de la route et du pont jusqu'à ce jour.
133. L'Intimée avait, à toute époque pertinente à la présente revendication, l'obligation de voir au respect de la *Loi sur les Indiens*, l'obligation de fiduciaire de protéger l'intégrité de la réserve ainsi que l'intérêt de la Revendicatrice dans celle-ci.

## VII. Manquements de l'Intimée

### A. Occupation illégale continue de la réserve par la route provinciale et les assises du pont

134. Dès 1924, le projet de route à travers la réserve de la Revendicatrice est clair : il ne s'agit pas d'une route visant à répondre aux besoins de la Revendicatrice comme les autres routes de la réserve, mais d'un projet de route provinciale pour les fins de la population qui voyage sur la Côte-Nord.
135. Malgré cela, tous les travaux de dégagement de l'emprise de la route provinciale ont été faits sans que les exigences légales prévues à la *Loi sur les Indiens* pour la prise de terres de la réserve à des fins d'intérêt public ne soient suivies, c'est-à-dire :
- a. Sans qu'un argentage légal selon les prescriptions requises par la *Loi sur les Indiens* ne soit effectué;
  - b. Sans qu'une détermination de la valeur des terres de réserve ne soit faite tel que requise par la *Loi sur les Indiens*;
  - c. Sans qu'une indemnité n'ait été versée à la Revendicatrice afin de tenir compte de l'ensemble des dommages découlant de la route provinciale et de sa construction tel que requis par la *Loi sur les Indiens*;
  - d. Sans qu'une indemnité juste et suffisante n'ait été versée à la Revendicatrice pour l'utilisation des ressources minérales provenant des terres de réserve pour la construction de la route telle que requise par la *Loi sur les Indiens*;
  - e. Sans que la valeur du bois coupé sur l'emprise ne soit payée à la Revendicatrice;
  - f. Sans que le gouverneur en conseil n'adopte le décret requis par la *Loi sur les Indiens* pour autoriser le passage de la route provinciale à travers la réserve.

136. Ainsi, l'occupation et l'utilisation des terres de réserve par la route 138 et les assises du pont ont, en tout temps, été sans droit, et ce depuis le début de sa construction en 1929.
137. L'Intimée a donc violé ses obligations légales et fiduciaires en permettant la construction sans droit d'une route provinciale et publique sur les terres de la réserve sans le respect des dispositions légales et en tolérant cette occupation illégale des terres jusqu'à ce jour.

**B. Absence de consultation et consentement de la Revendicatrice**

De plus, préalablement à la construction de la route, la Revendicatrice n'a jamais reçu un plan détaillé et précis de l'emprise de celle-ci ni d'évaluation ni de proposition de compensation.

138. Conséquemment, la Revendicatrice n'a jamais été en mesure de donner un consentement éclairé au projet de route.
139. Le 7 décembre 1938, soit plusieurs années après le début du projet de route provinciale traversant la réserve de Pessamit et le dégagement de l'emprise de celle-ci, le DAI demandait toujours au ministère de la Voirie un plan de la route et une confirmation de la description technique de la route afin de pouvoir présenter le dossier de la prise de terres au Conseil de bande la Revendicatrice.
140. Ainsi, par cette demande du 7 décembre 1938, le DAI reconnaissait du moins implicitement que la Revendicatrice n'avait toujours pas les détails requis lui permettant de consentir au projet de la route.
141. L'Intimée a ainsi violé son obligation de fiduciaire de voir à ce que la Revendicatrice reçoive toute l'information pertinente en temps opportun et de

manière diligente pour prendre une décision éclairée et de s'assurer qu'un consentement libre et éclairé soit donné.

**C. Financement de la route par l'Intimée et conflit d'intérêts**

142. Les membres de la Revendicatrice étaient dans une position de grande vulnérabilité durant la période de construction de la route et celle-ci n'a pas été protégée par l'Intimée, bien au contraire.
143. D'abord, l'Intimée a rendu conditionnelle son obligation de subvenir au secours financier des membres de la Revendicatrice en exigeant qu'ils effectuent des travaux de construction pour la route provinciale pour y avoir droit.
144. En effet, l'Intimée a exigé une prestation de travail aux membres de la Bande en échange d'un secours, alors qu'elle était tenue par ses obligations légales et fiduciaires d'offrir ce secours gratuitement.
145. De plus, non seulement le DAI a toléré la construction de la route, mais il a, de 1927 à 1938, sciemment opéré une confusion entre les travaux sur la route provinciale et n'importé quels autres travaux routiers sur la réserve, alors que depuis 1924, il était pourtant clair que la route envisagée était une route provinciale d'aucune utilité pour la Revendicatrice.
146. Toujours sous le couvert des « travaux routiers sur la réserve » sous recommandation du DAI, le 29 octobre 1932 le gouverneur en conseil a émis un décret pour autoriser une dépense de 2000,00 \$ à partir du fonds de la Bande « for the purpose of performing certain necessary road work on the reserve ».
147. Le gouverneur en conseil a autorisé par décret l'utilisation des fonds de la Bande pour les travaux routiers, alors que ces fonds allaient plutôt servir à payer le salaire des membres de la Revendicatrice qui travaillaient la route provinciale alors que la



route provinciale n'avait pas été autorisée ni indemnisée conformément à l'article 46, puis 48 de la *Loi sur les Indiens*.

148. L'utilisation du fonds de la Bande ayant servi à payer des salaires pour la construction de la route en 1933 et 1934 était illégale et viole les obligations fiduciaires de l'Intimée.
149. L'Intimée a erronément utilisé son pouvoir de dépenser pour l'établissement et la réparation de chemins sur la réserve prévu à l'article 92 de la *Loi sur les Indiens*, et ce, de façon contraire à son obligation de fiduciaire, considérant qu'elle savait qu'il s'agissait depuis le début d'une route provinciale qui serait construite et utilisée à des fins publiques, et qui devait plutôt être régie par l'article 46 puis 48 de la *Loi sur les Indiens*.
150. En assimilant la route provinciale aux autres routes de la réserve entre 1927 et 1938 durant les travaux de dégagement et de nettoyage de la route provinciale, l'Intimée a donné à la province un laissez-passer pour traverser gratuitement la réserve. Elle s'est placée en conflit d'intérêts et a, à toutes fins pratiques, renoncé à tout levier pour obtenir une compensation dans le meilleur intérêt de la Revendicatrice.
151. L'Intimée s'est placée dans une position contraire aux intérêts de la Revendicatrice en payant pour la construction de la route et en permettant l'utilisation des fonds de la Revendicatrice à cette fin.
152. Face à la situation de vulnérabilité de la Revendicatrice, le DAI avait une obligation accrue de protéger les intérêts fonciers de celle-ci et de la protéger contre l'exploitation de ses intérêts à laquelle elle était exposée.
153. En finançant le projet de construction de la route dont l'implantation n'était pas au bénéfice de la Revendicatrice, comme elle l'a elle-même avoué, l'Intimée s'est retrouvée en conflit d'intérêts. Elle s'est placée de son propre chef dans une

situation où il lui était impossible de s'opposer à la construction de la route, y ayant même participé et investi des argents.

154. Le pouvoir discrétionnaire de l'Intimée lui permettant d'accepter ou non une prise de terres en vertu de l'article 46, puis 48 de la *Loi sur les Indiens* était dorénavant lié.
155. Ses obligations légales et fiduciaires lui commandaient plutôt de veiller au respect des intérêts de la Revendicatrice.

**D. Permission de construire et contournement volontaire de la *Loi sur les Indiens***

156. L'article 46, puis 48 de la *Loi sur les Indiens* régissant les prises de terres pour fins d'intérêt public visent à protéger les terres de réserve et ne pouvaient être contournés par le DAI en assimilant la route provinciale aux autres routes sur la réserve.
157. De plus, en respect de son obligation de fiduciaire d'agir avec diligence et d'agir dans le meilleur intérêt de la Revendicatrice, l'Intimée devait connaître ainsi qu'informer et consulter la Revendicatrice sur la nature de l'intérêt qui pouvait affecter les terres de la réserve, et ce, avant que la route ne soit construite.
158. L'Intimée ne pouvait simplement autoriser une personne à « construire une route dans une réserve », tel qu'elle l'a fait le 31 mars 1939. Aucune disposition de la *Loi sur Indiens* ne permettait à l'Intimée d'octroyer un tel droit.
159. Il en va de même pour la construction du pont et de la route d'accès. Le 23 août 1955, le DAI n'avait pas l'autorisation légale de simplement « agréer » à la demande de construction du pont et de construction de la nouvelle route d'accès comme il l'a fait.

160. À ce jour, l'utilisation de la route 138 à travers la réserve de Pessamit de même que les assises du pont de la rivière Betsiamites ne reposent sur aucun des mécanismes légaux prévus à la *Loi sur les Indiens*.

161. En offrant ces expédients à la province et en permettant l'occupation illégale de la réserve, et ce, sans obtenir le consentement de la Revendicatrice à cet égard, l'Intimée a failli à ses obligations légales et fiduciaires.

**E. Renonciation à obtenir une compensation pour l'occupation illégale et les dommages**

162. La Revendicatrice n'a jamais été compensée pour l'occupation illégale de ses terres, équivalent à une expropriation illégale par une route provinciale et un pont.

163. Après s'être placée dans une situation où il lui serait impossible de négocier une compensation pour une route déjà construite par la province, celle-ci était sous la fausse impression qu'elle avait été légalement autorisée par le DAI à le faire, l'Intimée a finalement expressément renoncé à exiger une indemnité de la Province.

164. En offrant à de multiples reprises à la province de prendre les terres de la Revendicatrice sans compensation et en ne s'assurant pas du respect de la Loi, l'Intimée s'est comportée de façon contraire aux intérêts de la Revendicatrice et a favorisé les intérêts financiers de la province.

165. De plus, malgré toutes les procédures intervenues depuis le dépôt de la présente revendication auprès du ministère des Affaires indiennes et le fait que le statut illégal de l'emprise est à sa connaissance depuis toujours, l'Intimée continue à ce jour de tolérer l'empiètement illégal des terres de la réserve.

166. L'Intimée n'a jamais exigé ou fourni une compensation pour l'endommagement des terres pendant la construction de la route et du pont ni pour tous les dommages

qui ont découlé de la présence illégale de la route et des assises du pont sur la réserve jusqu'à aujourd'hui. Parmi ces dommages non compensés se trouvent notamment :

- a. Les pertes forestières causées par la construction et par différents travaux de rénovation de la route, notamment dans les limites du secteur appelé la « Petite Réserve » forestière où la Revendicatrice avait conservé ses droits de propriété et d'usage du bois;
  - b. L'utilisation de gravier provenant de la réserve pour la construction de la route et du pont;
  - c. La contamination des terres de la réserve lors des travaux d'asphaltage;
  - d. Les impacts sur la pêche des membres de la Revendicatrice durant les travaux de construction du pont;
  - e. L'occupation de la réserve pour les travaux et par les allochtones participant aux travaux de construction de la route;
  - f. Les limitations d'accès aux terres de la réserve situées de l'autre côté de la route;
  - g. L'absence de traverse sécuritaire de la route pour le bénéfice des membres de la Revendicatrice et conséquemment, les risques accrus reliés à la sécurité de ces derniers lors de l'accès aux terres situées de l'autre côté de la route.
167. L'illégalité de la route et les fautes de l'Intimée qui l'accompagnent rendent cette dernière responsable de tous les dommages qui, n'eut été de la présence illégale de la route, n'auraient pas été subis par la Revendicatrice.

### **VIII. Conclusions recherchées**

168. Pour l'ensemble de ces raisons, la Revendicatrice réclame :
- i. Une indemnité égale à la valeur marchande actuelle des terres visées par l'emprise de la route et les assises du pont de la rivière Betsiamites;

- ii. Une indemnité pour la perte d'usage par la Revendicatrice et ses membres des terres de la réserve illégalement occupées par la route et les assises du pont à toute époque jusqu'à ce jour, incluant notamment l'occupation pour les fins de construction, de réparation et de mise en place de voies de contournement temporaires;
- iii. Une indemnité pour la valeur du bois coupé sur la réserve et du gravier utilisé pour la construction de la route;
- iv. Une indemnité pour la contamination des terres de la réserve par la présence d'une usine d'asphalte lors des travaux d'asphaltage;
- v. Une indemnité pour les impacts sur la pêche des membres de la Revendicatrice durant les travaux de construction du pont;
- vi. Une indemnité pour l'occupation de la réserve par les travailleurs allochtones durant les travaux de construction;
- vii. Une indemnité pour compenser la faute de l'Intimée d'avoir assujéti l'octroi de secours à une prestation de travail des membres de la Revendicatrice;
- viii. Une indemnité égale pour tous les autres dommages et inconvénients directement liés à la construction et à la présence illégales de la route et des assises du pont sur la réserve;
- ix. Une indemnité pour le remboursement de toutes les sommes prises dans le fonds de la Revendicatrice pour l'entretien et la réparation de la route provinciale ainsi que toutes autres dépenses encourues au fil des ans en raison de la présence illégale de la route;
- x. Les intérêts;
- xi. Les dépens;
- xii. Tout autre remède que le Tribunal pourra estimer juste.

Signé en date du 23 juillet 2020



**CAIN LAMARRE**

Me Benoît Amyot

[benoit.amyot@cainlamarre.ca](mailto:benoit.amyot@cainlamarre.ca)

Me Léonie Boutin

[leonie.boutin@cainlamarre.ca](mailto:leonie.boutin@cainlamarre.ca)

Procureurs de la Revendicatrice

814, boul. Saint-Joseph

Roberval, Québec, G8H 2L5

Tél : (418) 275-2472

Fax : (418) 275-6878