

SPECIFIC CLAIMS TRIBUNAL	
TRIBUNAL DES REVENDICATIONS PARTICULIÈRES	
October 23, 2020	
Isabelle Bourassa	
Ottawa, ON	5

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

RÉPONSE DE L'INTIMÉE
Aux termes de la règle 42 des
Règles de procédure du Tribunal des revendications particulières

La présente 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.

DESTINATAIRES :

TRIBUNAL DES REVENDICATIONS
PARTICULIÈRES

ET

PREMIÈRE NATION DES INNUS DE
PESSAMIT

Telle que représentée par :

Me Benoit Amyot
CAIN LAMARRE,
814, boul. Saint-Joseph
Roberval, Québec
G8H 2L5
Téléphone: (418) 275-2472
Facsimile: (418) 275-6878
Benoit.amyot@cainlamarre.ca

Table des matières

I.	Survol.....	3
II.	État d’avancement de la revendication (règle 42a)	4
III.	Bien-fondé (règles 42b) et c).....	4
IV.	Allégations de fait acceptées, niées ou ignorées (règle 41d).....	5
V.	Exposé des faits (règle 42 (e)).....	7
	Projet de construction d’un chemin	7
	Résolution du Conseil de Bande - Droit de passage.....	8
	Pourparlers fédéral-provincial	9
	Début de construction par le DAI d’un chemin de réserve.....	10
	Demande de la Revendicatrice de continuer les travaux.....	12
	Début des travaux de voirie par la province	16
	Le fédéral exige de la Province une demande de droit de passage	16
	Autorisation d’effectuer les travaux de voirie à la Province	17
	La Revendicatrice demande de procéder à des travaux de voirie sur la réserve.....	17
	Tentatives du Canada de régulariser le statut de la route.....	18
	Construction d’un pont et déviation de la route provinciale.....	18
	Pavage des routes de la réserve à titre de compensation.....	21
	Nouvelles tentatives du Canada de régulariser le statut de la route.....	21
	Refus de la Revendicatrice que les terres soient arpentées et transférées.....	22
VI.	Réparation (règle 42f)	22
VII.	Communication (règle 42g).....	23

I. Survol

1. L'Intimée, Sa Majesté la Reine du Chef du Canada (Canada) reconnaît que la Première Nation des Innus de Pessamit (Revendicatrice 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 d'un intérêt dans les terres de la réserve de Pessamit (Pessamit ou Betsiamites ou Bersimis) aux fins du passage d'une route provinciale (route 15 ou route 138) en 1939 et de la déviation de cette même route et des assises d'un pont en 1955.
3. À l'époque des faits en question, la *Loi sur les Indiens* autorisait le Canada à consentir à la prise de terres ou d'un intérêt dans les terres de la réserve de Betsiamites pour les besoins d'une route provinciale en contrepartie d'une indemnité, et ce, sans consultation de la Revendicatrice, l'autorisation de cette dernière ayant malgré tout été obtenue.
4. Or, le Canada admet avoir manqué à ses obligations légales et fiduciaires en autorisant la construction de la route 138 sur la réserve de Betsiamites, le 31 mars 1939, sans qu'un arrêté du Gouverneur en Conseil ne soit émis et sans qu'une indemnité ne soit versée à la Revendicatrice conformément à l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* de 1927 visant la prise d'un intérêt dans les terres pour cause d'utilité publique.
5. Également, le Canada admet avoir manqué à ses obligations légales en autorisant la construction de la déviation de la route 138 et des assises du pont traversant la rivière Betsiamites sur la réserve de Betsiamites, le 17 août 1955, sans qu'un arrêté du Gouverneur en Conseil ne soit émis conformément à l'article 35 de la *Loi sur les Indiens* de 1952 visant la prise d'un intérêt dans les terres pour cause d'utilité publique. Une indemnité a cependant été convenue entre la Revendicatrice et la Province de Québec (Province), soit notamment la modification du tracé de la route et le pavage des rues de la réserve, mais le Canada ignore si celle-ci était suffisante.
6. Subséquemment aux autorisations du 31 mars 1939 et du 17 août 1955 respectivement, et malgré de multiples tentatives, le Canada a toutefois été dans l'impossibilité de régulariser le statut de la route en raison du refus de la Province de se conformer aux formalités d'arpentage requises pour procéder au transfert de l'intérêt sur les terres.

7. Dans le cadre de l'indemnisation, la Revendicatrice doit être remise dans la position dans laquelle elle aurait vraisemblablement été, si le Canada n'avait pas manqué à ses obligations envers elle.
8. Selon toute vraisemblance, si le Canada avait agi conformément à ses obligations, il aurait autorisé la prise d'un intérêt dans les terres de la réserve pour que soit construite la route 138, cause d'utilité publique de la Province pour désenclaver la Côte-Nord, aux moments où elle l'a été, soit le 31 mars 1939 et le 17 août 1955. La suffisance de l'indemnité doit donc être évaluée à ces moments.
9. Le Canada n'a manqué à aucune autre obligation légale ou fiduciaire dans cette affaire.
10. 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)

11. La présente revendication a été déposée auprès du ministre des Affaires autochtones et du Nord canadien et, le 8 janvier 2004, ce dernier a avisé la Bande de son acceptation de négocier un règlement.
12. Aucun accord définitif n'en a découlé dans les trois ans suivant l'avis du ministre.
13. 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, sous réserve du paragraphe 34 de la présente.

III. Bien-fondé (règles 42b) et c)

14. Le Canada reconnaît que cette revendication révèle des manquements à ses obligations légales et fiduciaires découlant de la *Loi sur les Indiens* à l'égard de la prise de terres de réserves pour cause d'utilité publique, lorsqu'expressément admis dans cette réponse, et que cela constitue une revendication admissible en vertu des alinéas 14(1)b) et e) de la LTRP.
15. Le Canada reconnaît que le Tribunal peut se fonder sur les alinéas (1) c) e) et i) de l'article 20 de la LTRP pour accorder une indemnité relativement à ce manquement.
16. 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.

17. Le Canada estime qu'une décision dans cette affaire pourrait avoir des répercussions importantes sur les intérêts de la Province 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 5 de la déclaration de revendication, le Canada accepte que la présente revendication concerne le passage dans la réserve indienne de Pessamit d'une route provinciale, autrefois appelée « route 15 » et aujourd'hui connue sous le nom de « route 138 » ainsi que la construction des assises du pont sur la réserve et traversant la rivière Betsiamites, mais nie que ceux-ci aient été faits sans compensation sauf lorsqu'expressément admis dans cette réponse.
19. Quant au paragraphe 6, le Canada admet avoir manqué à ses obligations légales et fiduciaires en autorisant la construction de la route 138 sur la réserve de Betsiamites, le 31 mars 1939, sans qu'un arrêté du Gouverneur en Conseil ne soit émis et sans qu'une indemnité ne soit versée à la Revendicatrice conformément à l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* de 1927 visant la prise d'un intérêt dans les terres pour cause d'utilité publique.
20. Également quant au paragraphe 6, le Canada admet avoir manqué à ses obligations légales en autorisant la construction de la déviation de la route 138 et des assises du pont traversant la rivière Betsiamites sur la réserve de Betsiamites, le 17 août 1955, sans qu'un arrêté du Gouverneur en Conseil ne soit émis conformément à l'article 35 de la *Loi sur les Indiens* de 1952 visant la prise d'un intérêt dans les terres pour cause d'utilité publique. Une indemnité a cependant été convenue entre la Revendicatrice et la Province de Québec, soit notamment la modification du tracé de la route et le pavage des rues de la réserve, mais le Canada ignore si celle-ci était suffisante.
21. Quant au paragraphe 7, le Canada nie avoir manqué à ses obligations légales ou fiduciaires dans l'administration de l'argent de la Revendicatrice.
22. Le Canada admet les paragraphes 12, 13, 15, 17, 23, 29, 30, 31, 35, 38, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 52, 54, 61, 64, 69, 72, 80, 94, 95, 96, 98, 99, 102, 109, 112, 113, 114, 120 et 121 de la déclaration de revendication, sauf en ce qui concerne l'emploi du terme « route provinciale » avant le 31 mars 1939 puisque qu'avant cette date, il s'agissait d'un chemin de réserve.
23. Quant aux paragraphes 33 et 34, le Canada les admet et ajoute que le Chef de la Revendicatrice demande au Département des Affaires indiennes (ci-après « DAI » pour le désigner malgré les changements d'appellation) de mettre environ 7000\$ à la disposition de la réserve pour la confection des chemins et ainsi les aider « *d'une manière efficace* ».

24. Quant aux paragraphes 74 et 75, le Canada s'en remet au contenu du document mentionné et ajoute que dans sa lettre du 1er mars 1939, le Ministère provincial de la Colonisation précise que « *ce chemin doit être construit entièrement par le Ministère de la Colonisation, qui se chargera également de son entretien.* »
25. Quant au paragraphe 83, le Canada l'admet et précise que la recommandation de l'agent fait suite à une résolution de la Revendicatrice elle-même demandant qu'un montant substantiel soit octroyé aux travaux de voirie, notamment afin que les membres de la Bande puissent en tirer un salaire suffisant pour se nourrir.
26. Quant au paragraphe 84, le Canada s'en remet au contenu du document mentionné et ajoute que le DAI autorise l'utilisation de 500\$ pour payer les salaires des membres de la Bande travaillant sur des chemins dans la réserve vu la situation difficile dans laquelle plusieurs se trouvent.
27. Quant au paragraphe 88, le Canada admet que ses tentatives sont demeurées vaines, mais précise qu'il a, à plusieurs reprises, pendant et après les travaux de construction de la route provinciale, tenté de régulariser la situation au regard de la *Loi sur les Indiens* mais a été dans l'impossibilité de le faire en raison du refus de la Province de se conformer aux formalités d'arpentage requises pour procéder au transfert de l'intérêt sur les terres.
28. Quant aux paragraphes 91 et 92, le Canada s'en remet au contenu de la lettre du 14 mars 1946 et ajoute qu'il y est mentionné qu'un plan de la route a été reçu de la part de la Province.
29. Quant au paragraphe 101, le Canada l'admet et ajoute que la Revendicatrice demande à ce que la route passe près du village afin de raccourcir la longueur de la route qui sera nécessaire pour relier le village à la route provinciale et leur évitera des coûts d'entretien plus élevés.
30. Quant aux paragraphes 104 à 106, le Canada s'en remet au contenu de la résolution du 7 juillet 1955 et précise que la Revendicatrice indique n'avoir aucune objection à ce que le pont soit bâti à un endroit choisi par la Province à la condition que la route passe près du village de Betsiamites.
31. Quant aux paragraphes 9, 10, 14, 21, 22, 24, 25, 26, 32, 37, 39, 49, 50, 51, 58, 63, 65, 67, 68, 73, 76, 77, 78, 81, 85, 89, 107 et 108 le Canada s'en remet au contenu des documents mentionnés et nie tout ce qui n'y est pas conforme.
32. Le Canada ignore les paragraphes 11, 18, 36, 55, 57, 59, 87, 97, 100, 110 et 117 de la déclaration de revendication.
33. Le Canada nie les paragraphes 19, 20, 27, 28, 40, 62, 70, 115, 118, 119 et 122 de la déclaration de revendication.

34. Quant aux paragraphes 8 alinéas i) et j), 90, 123 et 166 alinéas f) et g), le Canada les nie et soutient qu'il s'agit de nouvelles allégations n'ayant pas été préalablement déposées devant le ministre et qui ne sont donc pas admissibles devant le Tribunal conformément au paragraphe 16 (1) de la LTRP. Quant au paragraphe 123, il est également inadmissible puisque basé sur des événements survenus au cours des quinze années précédant la date du dépôt auprès du ministre contrairement au paragraphe 15(1)a) de la LTRP.
35. Finalement, le Canada nie les paragraphes 8, 16, 41, 45, 53, 56, 60, 66, 71, 73, 79, 82, 86, 93, 103, 111, 116, 124 à 133 et 134 à 168, sauf lorsqu'expressément admis dans cette réponse, d'autant plus qu'il s'agit d'argumentation juridique et non de faits.

V. Exposé des faits (règle 42 (e))

Projet de construction d'un chemin

36. Le 14 février 1917, l'agent des Indiens de la Bande (agent), informe le DAI de la proposition de la Municipalité des Sept Cantons du Comté Saguenay (MSCU) de construire un chemin à travers la réserve de Betsiamites puisque le chemin doit y passer pour traverser la côte et pour le transport du courrier.
37. Il ajoute que ces travaux permettront aux membres de la Bande de travailler et de gagner leur vie.
38. Le 6 mars 1917, le DAI répond à l'agent qu'une route provinciale peut être établie dans la réserve conformément à l'article 46 de la *Loi sur les Indiens* telle qu'amendée en 1911. Il demande un plan de la route envisagée par la MSCU ainsi qu'un rapport de l'agent indiquant si la route sera un avantage pour la Revendicatrice, auquel cas un estimé des sommes requises pour la construction sera nécessaire.
39. Le 27 mars 1917, l'agent répond au DAI que le projet de route sera très avantageux pour la Revendicatrice notamment pour les déplacements à la chasse sur les rivières aux Outardes et à Manicouagan, et pour le transport du foin sans dépendance à la gelée des eaux.
40. Le 3 mai 1917, le DAI écrit à l'agent que le chemin projeté sera d'une utilité considérable pour la Revendicatrice.
41. Le 24 octobre 1923, le Conseil de la MSCU adopte une résolution demandant au DAI la permission d'ouvrir un chemin traversant la réserve de Betsiamites.
42. Le 26 octobre 1923, l'agent des Indiens fait parvenir au DAI une copie de la résolution de la MSCU recommandant que la permission soit donnée étant donné le bénéfice pour

la Revendicatrice, notamment en facilitant le retour des membres à la réserve pour Noël.

43. Le 31 octobre 1923, le DAI écrit à l'agent pour l'aviser qu'il permet d'ouvrir le chemin à travers la réserve aux conditions que les coûts de la route soient assumés par la MSCU, qu'aucun dommage ne soit causé aux améliorations des membres de la Bande et qu'aucun arbre marchandable ne soit coupé, ceux devant être coupés devront être utilisés pour le bénéfice de la Bande ou en connexion avec l'agence.
44. Le 18 janvier 1924, l'agent avise le DAI que le projet de construction de chemin est abandonné pour cet hiver.
45. Le 10 mars 1924, la MSCU s'adresse au ministre provincial de la Colonisation, des mines et des pêcheries du Québec (MCMPQ) sollicitant son aide pour l'ouverture d'un chemin à Betsiamites afin de relier les chemins de colonisation déjà construits à l'Est et à l'Ouest de la réserve. Elle ajoute que les gens sont obligés de se servir de canots et chaloupes durant l'été et de voyager sur la glace en hiver, ce qui a causé la noyade de deux révérends missionnaires.
46. Le 18 mars 1924, le MCMPQ demande au DAI de « *faire faire* » ce chemin puisqu'il n'y a aucun chemin sur la réserve se raccordant aux chemins de colonisation déjà existants autour de celle-ci (notre soulignement).
47. Le 9 avril 1924, en réponse à cette demande du MCMPQ, et vraisemblablement dans le bus d'éviter de défrayer lui-même les coûts de construction, le DAI allègue que la route ne sera pas bénéfique pour la Bande, mais que, si le MCMPQ est disposé à soumettre les plans du projet, le DAI serait prêt à entreprendre les démarches nécessaires afin d'obtenir l'approbation de la Bande et de transférer le droit de passage à la Province.

Résolution du Conseil de Bande - Droit de passage

48. Le 11 août 1924, la Revendicatrice adopte une résolution accordant la permission à la Province de construire cette route à travers la réserve en ces termes:

We the undersigned Chief, Principal men and members of the Bersimis 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.

Pourparlers fédéral-provincial

49. Le 23 août 1924, le DAI écrit au MCMPQ que la Bande a donné son accord à la construction d'une route provinciale à travers la réserve et demande à recevoir un plan de la route envisagée par la Province.
50. Le 29 août 1924, le MCMPQ informe le DAI qu'il n'est pas en mesure de débiter le projet de la route cette année et que le plan ne sera donc pas nécessaire pour le moment.
51. Le 16 avril 1926, le DAI expédie une lettre au MCMPQ demandant si la construction de routes entreprises par la Province a déjà atteint les limites de la réserve et si c'est le cas, le point exact des traverses des rivières Bersimis et Rosière.
52. Le 4 mai 1926, le DAI réitère sa demande au MCMPQ d'être avisé des travaux préliminaires faits ou projetés dans un futur proche quant à la route provinciale.
53. Le 6 mai 1926, le MCMPQ répond au DAI que le chemin est actuellement « tracé » à travers la réserve, que sa confection est commencée dans le canton de Raguenaux, et que c'est leur intention de continuer les travaux dans cette dernière partie qui avoisine la réserve.
54. Le 10 mai 1926, suivant une demande de Pierre Casgrain, député fédéral du comté du Saguenay, le DAI indique que la pratique dans les provinces du Québec et de l'Ontario, est que le gouvernement fédéral contribue aux coûts de construction des routes provinciales dans les réserves à un pourcentage de 40% représentant une juste proportion entre le bénéfice pour les réserves et celui des communautés avoisinantes.
55. Le 14 mai 1926, le MCMPQ avise le DAI qu'il ne serait pas possible de construire la route à travers la réserve pour cette année.
56. Le 14 juin 1927, le DAI informe le MCMPQ que 2000\$ seront mis de l'avant afin de financer la part fédérale soit 50% des coûts de construction d'une route provinciale dans la réserve.
57. Le 22 septembre 1927, le MCMPQ écrit de nouveau au DAI l'avisant que son ministère n'a pas l'intention de faire quoi que ce soit cette année concernant la route sur la réserve, leur budget ayant été épuisé.
58. Le 16 décembre 1927, dans un mémo interne, le DAI considère la possibilité de débiter la construction d'un chemin de réserve, malgré l'impossibilité de Québec de financer le projet cette année.
59. Le 20 janvier 1928, le DAI mentionne que 2000\$ de fonds gouvernementaux pourront être utilisés cette année pour l'amélioration des chemins de la réserve et donne instructions d'initier les travaux.

60. Le 27 avril 1928, le DAI sollicite de nouveau le MCMPQ afin de savoir si la Province souhaite contribuer à la construction de la route à travers la réserve cette année.
61. Le 30 avril 1928, le MCMPQ répond que son ministère n'est toujours pas en mesure de contribuer à la construction de la route cette année.
62. Or, le 2 mai 1928, un télégramme est envoyé au DAI indiquant plutôt que la Province accepte de contribuer pour 2000\$ pour la construction de la route à travers la réserve.
63. Le 8 juin 1928, le DAI envoie un télégramme au MCMPQ lui demandant de confirmer sa contribution à la construction de la route.
64. Le 12 juin 1928, le MCMPQ répond qu'il est prêt à contribuer financièrement en coopération avec le DAI pour la construction de la route sur la réserve et que les travaux seront entrepris par le Québec.
65. Cependant, le 11 juillet 1928, le MCMPQ se ravise et informe le DAI que la Province devrait reporter le projet en raison de problèmes organisationnels.

Début de construction par le DAI d'un chemin de réserve

66. Le 24 juillet 1928, le DAI écrit à l'agent que le MCMPQ reporte le projet en raison des inondations saisonnières qui lui imposent d'ajuster ses priorités et d'affecter des sommes d'argent à la réparation des ponts qui ont été détruits.
67. D'autre part, le DAI demande à l'agent de débiter les travaux, d'employer le plus de membres de la Bande possible, de les payer conformément aux salaires applicables pour les travaux similaires dans la localité et d'acheter les matériaux nécessaires à un marchand de la réserve. Les travaux doivent être entrepris de manière à ce que la Province puisse contribuer plus tard.
68. Le 1^{er} août 1928, l'agent informe le DAI que les travaux concernant la construction du chemin de réserve à Betsiamites ont débuté.
69. Pour l'année fiscale 1928-1929, une somme de 1666,21\$ en salaires et 333,79\$ en matériaux est dépensée par le DAI pour l'ouverture du chemin de réserve à Betsiamites.
70. Le 8 juin 1929, une somme de 4 000\$ est allouée par le DAI pour la continuation du chemin de réserve.
71. Le 15 juillet 1929, les travaux concernant la construction du chemin de réserve à Betsiamites recommencent pour la période estivale.

72. Le 12 septembre 1929, le DAI écrit à l'agent pour lui donner des instructions concernant la coupe des arbres sur le chemin de réserve afin que le détenteur du permis de droits de coupe sur la réserve, ne puisse se plaindre et que les intérêts de la Revendicatrice soient totalement protégés.
73. En effet, à partir de 1918, toutes les terres de la réserve, à l'exception d'une parcelle de deux miles carrés adjacente au village occupé par la revendicatrice, ont été cédées aux fins de la coupe de bois, incluant l'assise de la route.
74. Le 18 octobre 1929, le Ministère de la Voirie du Québec (MVQ) informe le DAI qu'à court terme, leur plan incluent l'extension des routes à Portneuf et en 1930, les travaux ne devraient pas aller plus loin que les Escoumins ou Mille-Vaches.
75. Dans un rapport du MVQ de 1929, on mentionne qu'on rattachera la Côte-Nord au reste de la province par une route qui s'étendra de Saint-Siméon à la Baie Trinité et qui devra être incorporée au réseau provincial.
76. Pour l'année fiscale 1929-1930, une somme de 3760,56\$ en salaires et 239,36\$ en matériaux est dépensée par le DAI pour la continuation du chemin de réserve à Betsiamites.
77. Le 17 juin 1930, le DAI informe l'agent que 4000\$ de fonds gouvernementaux sont réservés pour la continuation du chemin de réserve et lui demande de consulter la Province afin que les travaux soient conformes aux travaux routiers menant à la réserve.
78. Pour l'année fiscale 1930-1931, une somme de 3271,80\$ en salaires et 727,95\$ en matériaux est dépensée par le DAI pour la continuation du chemin de réserve à Betsiamites.
79. Le 8 février 1932, le Conseil de la MSCU adopte une résolution demandant au DAI un financement de 10000\$ pour la continuation des travaux de chemin sur la réserve de Betsiamites afin que la route soit ouverte à la circulation de Tadoussac vers le milieu de l'été et pour que la réserve ne soit pas un obstacle à la route nationale sur la Côte-Nord qui est en cours de construction.
80. Le 20 février 1932, l'agent écrit à un ingénieur du DAI, lui indiquant que la route provinciale atteindra la réserve cet été, qu'il reste environ 5 miles sur les 9 milles de chemin de réserve à faire et que ces frais sont à la charge du DAI, la Province contribuant à 50% lorsqu'il s'agira des travaux de terrassement.
81. Le 31 mars 1932, le DAI répond à l'agent que le ministère n'a pas les fonds nécessaires pour l'instant pour accepter la demande du Conseil municipal concernant la continuation du chemin de réserve.

82. Le 6 avril 1932, l'agent mentionne au DAI que si les travaux du chemin de réserve ne sont pas continués, les membres de la Bande n'auront rien pour vivre cet été et par conséquent les secours passeront de 175\$ à 200\$ par mois.

Demande de la Revendicatrice de continuer les travaux

83. Le 3 mai 1932, le chef de la Revendicatrice, Sylvestre Rock, écrit au DAI pour le prier de procéder à une allocation de 7000\$ pour les travaux de confection des chemins de la réserve afin d'aider efficacement de nombreuses familles dans la misère :

Vous apprendrez que cette année que la majorité des familles Indiennes qui sont allées à la chasse dans le courant de l'hiver nous reviennent ce printemps avec pas de chasse. Il va sans dire que cela va être la misère noire pour la plupart des familles si vous nous venez pas en aide soit en nourriture, soit en travaux, soit en argent quelconque.

Il y a sur cette réserve certains travaux de chemin qui pourrait être entrepris et qui demande une action immédiate et qui donnerait beaucoup d'ouvrage pour la plupart, car cela nécessite que des ouvriers qui savent manier la pelle et la hache seulement.

Je vous demanderais donc par la présente si vous ne pourriez pas mettre à la disposition de notre réserve un montant d'environ 7 000,00\$ pour la confection des chemins, et en faisant cela vous nous aiderez d'une manière efficace, et de plus cela permettra à un grand nombre de familles de pouvoir retourner dans le bois à l'automne.

*J'ose espérer que vous prendrez ma demande en sérieuse considération et un refus de nous venir en aide sera un gros désappointement pour la tribu, et que probablement qu'un grand nombre en mourront de faim, et je dois vous avouer franchement que ce n'est pas exagérer la situation.
(nos soulignements)*

84. Le 11 mai 1932, l'ingénieur du DAI réfère à la lettre du chef Sylvestre Rock et appuie la demande d'un octroi de 7000\$ pour les travaux des chemins sur la réserve.

85. Le 23 mai 1932, le DAI écrit au MVQ pour l'informer qu'une demande a été faite par la MSCU pour un octroi de 10000\$ pour la continuation du chemin de réserve et que selon l'agent, la Province était disposée à contribuer à 50%.
86. Le 26 mai 1932, le MVQ répond qu'il n'y a pas d'entente que ces travaux seront entrepris cet été selon un financement de 50% et que selon lui, aucune construction n'aura lieu cette année sur la Côte-Nord.
87. Le 2 juin, le DAI transmet cette information à l'agent, et lui demande d'en faire part au Chef de la Revendicatrice.
88. Le 3 août 1932, le chef de Bande Sylvestre Rock envoie un télégramme pour connaître la décision du DAI concernant les travaux de chemins:

Sommes anxieux de connaître votre décision concernant travaux de chemins STOP faudrait que travaux commencent immédiatement car plusieurs sont dans la misère et veulent monter au bois après ouvrage fini.

89. Le 12 août 1932, le DAI demande à l'agent une résolution du Conseil de Bande pour autoriser une dépense de 2000\$ des fonds de la Revendicatrice pour les travaux de chemins.
90. Le 15 août 1932, l'agent transmet un télégramme au DAI indiquant que le Conseil et la Tribu sont unanimes à la suggestion du 12 août 1932, soit la dépense de 2000\$ à partir des fonds de la Bande.
91. Le 16 septembre 1932, le DAI informe le Gouverneur général que la Bande a donné son accord pour qu'un montant de 2000\$ soit puisé de ses fonds pour financer les travaux de chemins et que cette proposition est considérée comme étant dans le meilleur intérêt de la Bande.
92. Le 29 octobre 1932, le Gouverneur en Conseil autorise la dépense de 2000\$ du fonds de la Bande en vertu de l'article 92 de la *Loi sur les Indiens* de 1927.
93. Dans un bilan du DAI du 16 mars 1933, on indique que les salaires payés tirés de cette somme totalisent 1042,58\$.
94. Le 28 octobre 1933, le DAI autorise qu'une somme de 225\$ soit allouée du fond d'intérêts de la Bande pour réparer une partie du chemin de réserve ayant été détruite.
95. Le 7 mai 1934, le DAI avise l'agent qu'une somme de 1000\$ de fonds gouvernementaux est allouée pour l'amélioration du chemin de réserve.

96. Le 15 août 1934, l'agent fait une demande d'une somme de 150\$ à 200\$ afin de réparer l'éboulement du chemin de réserve à l'Anse aux Aulnes sans quoi le service de courrier sera interrompu.
97. Les 28 et 29 août 1934, le DAI donne son accord à ce qu'une somme de 200\$ soit retirée du fond de la Bande pour réparer le chemin de réserve à condition qu'on y emploie des membres de la Revendicatrice.
98. Le 29 septembre 1934, l'agent écrit au DAI l'avisant d'une autre inondation près de la Rivière aux Rosiers où le chemin de réserve est impraticable. Un pont d'une longueur de 7 arpents qui coûterait environ 300\$ est requis.
99. Le 26 octobre 1934, le DAI indique à l'agent que 300\$ des fonds de la Bande sont disponibles pour les travaux de réparation du chemin de réserve.
100. Le 24 novembre 1934, l'agent rend compte au DAI confirmant qu'il a dépensé 299,80\$ pour les travaux exécutés suite aux dommages au chemin de réserve.
101. Le 8 juin 1935, l'agent écrit au DAI que les membres de la Bande sont revenus de la chasse, sont dans la misère et demandent du travail :

(...) ce travail pour la construction d'une route carrossable et la réparation du chemin dans le village même de Bersismis n'est pas inutile. Au contraire, il est fortement question que la route doit être complétée au cours de l'été de Portneuf à la rivière aux Outarde. Il faudra donc nécessairement que la partie traversant la réserve se fasse. Le montant dépensé à ces travaux est donc opportun en même temps que nécessaire pour aider les indiens à vivre. (nos soulèvements)

102. Les 20 et 26 juin 1935, une autorisation de 1000\$ est émise par le DAI avec la mention suivante : "Maintenance of roads, Bersimis". Cette somme est expédiée en deux versements à l'agent les 4 et 18 juillet 1935.
103. En 1935, un rapport du MVQ indique que les travaux de voirie sur la Côte-Nord ont eu de nombreux bienfaits notamment celui de procurer de l'emploi à des dizaines de milliers d'hommes en temps de chômage.
104. Le 26 juin 1936, deux réquisitions de 1000\$ et 1500\$ de fonds gouvernementaux sont émises par le DAI pour des réparations au chemin de réserve.
105. Le 7 juillet 1936, suivant une demande du DAI, l'agent précise que le chemin de réserve n'est pas carrossable et que seul le gros bois a été enlevé pour permettre le passage d'une voiture d'hiver.

106. L'agent ajoute que pour le rendre carrossable, une somme de 400\$ à 500\$ est requise sur les 11 miles de longueur pour traverser la réserve d'Est en Ouest.
107. Le 25 juillet 1936, l'agent écrit au DAI pour l'aviser que le Conseil de Bande s'est réuni le 2 juillet 1936 et a adopté une résolution demandant l'octroi de 4200\$ pour continuer les travaux de voirie dans la réserve.
108. Le 31 juillet 1936, le DAI écrit à l'agent pour l'aviser qu'il a déjà émis des réquisitions autorisant une dépense de 2500\$ pour la réparation des chemins sur la réserve.
109. Le 26 août 1936, l'agent écrit au DAI pour l'informer qu'un chemin de réserve d'environ 5.5 miles de longueur et 20 pieds de largeur, s'étendant de Betsiamites à Papinachois est maintenant construit.
110. En date du 5 septembre 1936, la somme totale dépensée cette année pour le paiement des salaires des travailleurs et l'achat de matériaux pour la construction du chemin de réserve est de 2509,68\$.
111. Le 20 avril 1937, le DAI rédige un mémoire dans lequel il constate que la construction du chemin de réserve se poursuivra à l'été 1937 et qu'un budget de 2500\$ y est alloué. Il précise que les travaux seront effectués par des membres de la Bande.
112. Le 27 juillet 1937, l'agent explique au DAI que le budget ne permet pas de carrosser le chemin de réserve et que seuls des travaux de défrichage, nivelage du terrain et creusage de fossés ont pu être accomplis.
113. Le 3 août 1937, l'agent envoie son rapport final concernant les travaux de voirie au DAI et rapporte que les dépenses totales de cette année s'élèvent à 2507,81\$.
114. Le 10 novembre 1937, l'agent demande une somme de 75,00\$ pour réparer et déblayer des chemins de la réserve endommagés suite à un éboulement. Il explique qu'il est de toute nécessité de déblayer le chemin de réserve qui est le seul « *permettant les communications et le service des malles.* » Le DAI autorise cette dépense par télégramme.
115. En avril 1938, l'agent rédige un rapport à l'attention du DAI dans lequel il recommande qu'une somme de 3000\$ soit allouée à l'entretien des chemins de la réserve qui sont « *in very bad condition* » L'agent ajoute que ces travaux « *would be of great help* » aux membres de la Bande, en plus d'être nécessaires.
116. Le 30 juin 1938, l'agent écrit au DAI pour demander une hausse du budget alloué aux travaux de voirie à l'été 1938, expliquant que la chasse a été très mauvaise et que « *a substantial amount for the repairing of road in the Bersimis reserve would be of a great assistance to the Indians who are looking for such assistance.* »

Début des travaux de voirie par la province

117. Le 7 novembre 1938, l'agent avise le DAI que la compagnie de construction Laviolette s'est vue confier un contrat par la Province pour la construction de la route provinciale, dont une section traverse la réserve de Betsiamite.
118. Le 29 novembre 1938, l'agent informe le DAI que les travaux de construction de la route par la Compagnie Laviolette ont débuté le 10 août 1938 et se poursuivent sur la réserve.
119. Le 1er décembre 1939, le DAI écrit à l'agent pour lui donner la permission de s'occuper de la location de certaines résidences sur la réserve aux employés de la Compagnie Laviolette.
120. Dans cette lettre, le DAI précise que les membres de la réserve devraient pouvoir tirer des bénéfices financiers de la présence de travailleurs allochtones sur la réserve.

Le fédéral exige de la Province une demande de droit de passage

121. Le 7 décembre 1938, le DAI avise le MVQ des exigences légales à remplir afin de faire passer une route provinciale à travers la réserve en vertu de l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* de 1927, notamment un arpentage de la route.
122. Le 10 décembre 1938, le MVQ avise le DAI que la construction de la route en question n'est pas de sa compétence, et qu'il faut plutôt s'adresser au Ministère de la Colonisation du Québec (MCQ).
123. Le 28 décembre 1938, l'ingénieur du MCQ expédie au DAI un plan de la réserve de Bersimis sur lequel il a indiqué un tracé approximatif du passage de la route sur la réserve.
124. Le 9 janvier 1939, le DAI réitère au MCQ les exigences légales à remplir afin de faire passer une route provinciale à travers la réserve et demande à la Province de confirmer si la description technique qu'il décrit est correcte.
125. Le 12 janvier 1939, en réponse à la demande du DAI de confirmer la description de la route provinciale, le MCQ répond qu'il n'a rien à ajouter à la description produite par le DAI.
126. Le 6 février 1939, le DAI écrit de nouveau au MCQ pour réitérer le besoin de se conformer à l'article 48 de la *Loi sur les Indiens*.
127. Le 1er mars 1939, le MCQ transmet au DAI une demande visant à obtenir un droit de passage sur la réserve de Betsiamites aux fins de la construction de la route provinciale.

Le droit de passage prévu s'étend sur une distance de 11 miles à partir de la rivière Bersimis et jusqu'aux environs de la rivière Papinachois.

128. Dans cette demande, le MCQ ajoute que la route provinciale bénéficiera à la Revendicatrice en lui « *assurant des facilités et des débouchés commerciaux et autres.* »
129. Le 6 mars 1939, le MCQ fait suite à la requête du 1^{er} mars 1939 et expédie un plan décrivant le droit de passage demandé.

Autorisation d'effectuer les travaux de voirie à la Province

130. Le 31 mars 1939, le DAI accorde au MCQ la permission d'entrer sur la réserve afin d'y effectuer les travaux de voirie prévus.
131. Dans cette lettre, le DAI réitère à nouveau les exigences de l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* et rappelle au MCQ que « *a plan by a qualified land surveyor is necessary before we can make any headway in transferring the right of way to the jurisdiction of your department.* »
132. Toujours le 31 mars 1939, le DAI écrit une seconde lettre au MCQ dans laquelle il lui demande d'envoyer un plan indiquant la progression des travaux de voirie et l'emplacement des ponts en voie de construction sur la réserve.
133. Le DAI fait la même demande auprès de l'agent le jour même. Le 18 mai 1939, l'agent répond à la demande du DAI et décrit en détail les chemins de la réserve ayant été améliorés et joint à sa lettre un plan de la réserve. Le plan n'a pas été retrouvé.

La Revendicatrice demande de procéder à des travaux de voirie sur la réserve

134. Le 7 juillet 1939, la Revendicatrice adopte une résolution recommandant qu'un montant substantiel soit accordé pour les travaux de voirie sur la réserve afin d'aider les membres de la Bande à se nourrir et afin de mettre les routes en bonne condition.
135. Le 22 juillet 1939, l'agent informe le DAI que les membres de la Bande se trouvent en situation de très grande misère et que plusieurs risquent de mourir de faim s'ils ne reçoivent pas d'assistance de façon urgente. L'agent propose qu'une somme de 5000\$ soit affectée aux travaux de voirie afin que les membres puissent percevoir un salaire.
136. Le 29 juillet 1939, le DAI accepte qu'une somme de 500\$ soit allouée aux travaux d'entretien des chemins de la réserve afin de venir en aide à la Revendicatrice. Le DAI explique que le plein montant demandé ne peut être accordé faute de disponibilité.
137. Le 29 juillet 1939, le DAI écrit au MCQ afin de lui demander de favoriser l'embauche de membres de la Bande pour la construction de la route provinciale traversant la réserve.

138. Le 4 août 1939, le DAI accepte d’octroyer une somme supplémentaire de 200\$ aux travaux de réparation et d’entretien des chemins de la réserve afin de venir en aide aux membres de la Bande.
139. Le 7 août 1939, le MCQ répond à la demande du DAI quant à l’embauche de membres de la Bande pour les travaux de voirie de la Province et l’informe que les travaux de construction de la route provinciale sont presque terminés.
140. Le 17 août 1939, l’inspecteur des agences Indiennes transmet au DAI son rapport sur les routes de la réserve de Bersimis.
141. L’inspecteur constate également que les travaux d’entretien et de réparations des routes privées de la réserve procurent aux membres de la Bande un salaire nécessaire à leur survie.

Tentatives du Canada de régulariser le statut de la route

142. Le 14 avril 1944, le DAI écrit au Département des Terres et Forêts du Québec afin que ce dernier précise la position géographique exacte de la route provinciale traversant la réserve de Betsiamites.
143. Dans cette lettre, le DAI mentionne que le consentement du Gouverneur général en Conseil n’a toujours pas été donné quant au passage de la route sur la réserve.
144. Le 14 mars 1946, le DAI écrit à la Province la remerciant du plan envoyé, précisant que pour que les droits sur la route lui soient transférés, un arpentage est nécessaire.
145. Le 26 novembre 1947, le DAI réitère ne pas avoir reçu les documents requis afin de transférer la route à la Province.
146. Le 4 décembre 1947, le MVQ confirme au DAI qu’un plan d’arpentage lui sera transmis dans les meilleurs délais et que leur conseiller légal entrera en contact avec leurs représentants relativement au transfert de la route.
147. Le 22 décembre 1947, on informe le DAI que la préparation du plan d’arpentage devra être remise au printemps qui suit. Toutefois, au printemps suivant, aucun plan d’arpentage n’est transmis par la Province.

Construction d’un pont et déviation de la route provinciale

148. Au cours de l’hiver 1954, il est devenu nécessaire de construire un pont au-dessus de la rivière Bersimis puisque le chaland effectuant la traversée des véhicules sur la rivière exige des réparations de plus en plus coûteuses et n’est plus suffisant compte tenu du trafic grandissant.

149. Des discussions sont alors entamées entre la Province et la Revendicatrice quant à la modification du tracé de la route provinciale et la construction d'un pont au-dessus de la rivière Bersimis.
150. Le 13 août 1954, la Revendicatrice adopte une résolution demandant que le tracé proposé par le MVQ rencontre la route provinciale au Petit Lac, raccourcissant la distance la séparant du village d'un quart de mile.
151. Le 31 août 1954, le DAI demande qu'une recommandation soit transmise au MVQ afin de modifier le trajet de la route provinciale pour que la route reliant le pont soit construite plus près du village de Betsiamites, tel que demandé par la Revendicatrice.
152. Le 7 octobre 1954, le DAI écrit au MVQ pour lui demander de contacter la Revendicatrice pour obtenir son consentement. Il l'avise que la Bande cédera volontiers les terrains nécessaires à la construction de la nouvelle route, pourvu qu'elle passe près du village et qu'à défaut, elle exigera une indemnité.
153. Le 19 avril 1955, dans une correspondance interne du DAI, on mentionne qu'il serait opportun de transmettre le plan de la route projeté par le MVQ à la Revendicatrice afin d'obtenir une résolution indiquant les conditions pour lesquelles elle consent à rendre disponible les 41.59 acres requis par la Province.
154. Le 2 mai 1955, la Revendicatrice adopte une résolution proposant au MVQ de construire le pont plus près de son village afin de ne pas être isolé de la route provinciale et d'avoir accès aux services tels ceux d'autobus. La Revendicatrice refuse le tracé prévu au plan, mais dans l'éventualité où l'emplacement du pont ne peut être modifié, elle est prête à considérer une contre-proposition du tracé de la route :

THAT, the Department of Citizenship and Immigration, Indian Affairs Branch proposes to the Department of Roads for the Province of Quebec to build the proposed bridge across the Bersimis River some 500' north of a point called "DEBARCADAIRE" on the plan issued at Hauterive on February 26th, 1955 and that they use the present road as highway # 15. By doing somthe (sic) Indian population will continue to benefit (sic) of autobus services and the accommodation of being served by a high-way(sic). Otherwise if the bridge and the road pass three miles north of the Village we will be completely insulated to which we object. We might consider a contre-proposal(sic) to this proposition if only in the even(sic) that it is proven that the bridge cannot be built there but we will never consider granting permission to build the

road where it is shown on the plan mentioned above.(nos soulignements)

155. Le 16 mai 1955, le DAI précise au MVQ que le Gouverneur en conseil pourrait donner l'autorité à la Province d'exproprier des terres indiennes, mais qu'il ne donne normalement pas l'autorisation sans l'accord de la Bande. Il leur demande donc de reconsidérer leur projet à la lumière de l'opinion fournie par la Revendicatrice.
156. Le 25 mai 1955, le DAI réitère au MVQ la position de la Revendicatrice quant au tracé proposé qui ne leur convient pas, de même que la procédure à suivre pour obtenir les terres de réserve pour les fins d'utilités publiques.
157. Le 3 juin 1955, le MVQ avise le DAI qu'un officier du service d'expropriation a été mandaté pour rencontrer les représentants de la Revendicatrice pour discuter du projet de pont et de déviation de la route.
158. Le 21 juin 1955, lors de la tenue d'une séance spéciale, le Conseil de la Bande refuse à l'unanimité la proposition du MVQ.
159. Le 1er juillet 1955, dans une correspondance interne du DAI on mentionne que la Bande n'est pas opposée au projet mais qu'elle souhaite profiter des utilités relatives à une route provinciale passant près de son village et non à 2 miles de celui-ci.
160. Le 6 juillet 1955, le DAI indique s'être opposé au nom de la Revendicatrice au tracé proposé par le MVQ et avoir tenté de le faire changer.
161. Le 7 juillet 1955, la Revendicatrice adopte une résolution par laquelle elle accepte que le pont soit construit à un endroit choisi par le MVQ à condition que les approches du côté Est relient le pont à la route nationale au point de jonction avec la rue Ashini.
162. La Revendicatrice indique également qu'en compensation pour le terrain utilisé pour la construction, elle serait prête à accepter le pavage permanent des rues du village.
163. Le 14 juillet 1955, dans une correspondance interne transmettant copie de la résolution, le DAI souligne qu'en d'autres mots, la Revendicatrice n'acceptera rien qui isolerait le village de la route provinciale.
164. Le 19 juillet 1955, le DAI mentionne que l'emplacement du pont a été déterminé par des ingénieurs du MVQ selon deux déterminants : la travée la plus courte et une élévation permettant le passage de navires sous le pont.
165. Le 26 juillet 1955, le MVQ mentionne que la Revendicatrice est opposée à la construction du pont sur le site choisi, à moins que la déviation de la route passe près

du village et que le DAI lui a indiqué qu'il n'est pas possible de passer par-dessus les objections d'une Bande entière.

166. Le 27 juillet 1955, la Revendicatrice adopte une résolution acceptant qu'un droit de passage soit donné au MVQ à la condition que celui-ci construise un chemin qui relie le chemin Ashini au chemin du pont et qu'il assume la responsabilité de l'entretien d'été de toute route au nord du chemin Ashini.
167. Le 17 août 1955, suivant les conditions intervenues entre la Province et la Revendicatrice et exposées dans les résolutions du 7 et du 27 juillet 1955, le DAI transmet son approbation au MVQ, afin que la Province puisse débiter les travaux de construction d'un pont au-dessus de la rivière Betsiamites tout en ajoutant qu'un arpentage sera requis pour que les droits lui soient transférés.
168. Le 3 novembre 1955, le Gouverneur en conseil émet un arrêté conformément à la *Loi sur la protection des eaux navigables*, donnant l'autorisation au projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Betsiamites.

Pavage des routes de la réserve à titre de compensation

169. Le 7 août 1958, le député fédéral de Saguenay écrit au DAI pour lui indiquer que la moitié des rues de la réserve de Betsiamites sont pavées, mais demande au DAI s'il n'est pas possible qu'il contribue pour l'autre moitié, soit un octroi de 45 000\$, ce qui est refusé faute de budget.
170. Le 4 avril 1977, le Chef de la Revendicatrice écrit au Ministère des Transport du Québec (MTQ) mentionnant que le gouvernement provincial a compensé le droit de passage par la pose de l'asphaltage sur les principales rues de la réserve mais que divers travaux d'aqueduc et d'égout ont nécessité l'enlèvement de ce matériel.
171. Le 19 mai 1977, dans une correspondance interne du MTQ, la Province mentionne que la Revendicatrice a obtenu en 1967 le pavage des rues de la réserve qu'elle demandait.

Nouvelles tentatives du Canada de régulariser le statut de la route

172. Le 19 mai 1964, le DAI avise le MVQ qu'il n'a pas encore obtenu le droit de passage pour la route 15 à travers la réserve de Betsiamites et lui indique qu'un arpentage est nécessaire le plus tôt possible.
173. Le 26 juin 1964, le MVQ confirme qu'un relevé complet de la route sera complété dans un avenir rapproché.
174. Le 30 juin 1964, le DAI réitère au MVQ qu'il lui faut communiquer avec l'Arpenteur général du Canada pour procéder au levé complet de façon à procéder à ce travail suivant les lois et directives de l'Arpenteur général des Terres du Canada.

175. Le 2 octobre 1964, le DAI reformule sa demande auprès du MVQ et demande les plans de la route 15.
176. Le 16 octobre 1964, le MVQ répond au DAI qu'il souhaiterait recevoir copie de tous les plans et cahiers de notes pouvant permettre à ses arpenteurs de retracer facilement les bornes de cette réserve.
177. Le 20 octobre 1964, le DAI donne instructions de fournir les documents demandés au MVQ.
178. Le 17 décembre 1964, le DAI expédie au MVQ les plans de la subdivision de la réserve.
179. Le 21 avril 1965, le DAI écrit au MVQ pour lui rappeler que ce dernier n'a toujours pas fait de demande afin d'obtenir le droit de passage pour la route 15 traversant la réserve et qu'il serait opportun de présenter une demande accompagnée d'un plan pour soumission à l'Arpenteur général du Canada pour régulariser la situation.

Refus de la Revendicatrice que les terres soient arpentées et transférées

180. Le 9 septembre 1981, la Province s'adresse à la Revendicatrice l'avisant que le MTQ a l'intention d'effectuer des travaux d'arpentage de la route 138 sur la réserve.
181. Le 22 octobre 1981, la Revendicatrice s'oppose à ce que l'arpentage de la route soit effectué sur la réserve.
182. Le 26 octobre 1981, la Revendicatrice adopte une résolution indiquant son refus que les droits de passage de la route provinciale soient transférés à la province.

VI. Réparation (règle 42f)

183. Le Canada admet avoir manqué à ses obligations légales et fiduciaires en autorisant la construction de la route 138 sur la réserve de Betsiamites, le 31 mars 1939, sans qu'un arrêté du Gouverneur en Conseil ne soit émis et sans qu'une indemnité ne soit versée à la Revendicatrice conformément à l'article 48 de la *Loi sur les Indiens* de 1927 visant la prise d'un intérêt dans les terres pour cause d'utilité publique.
184. Également, le Canada admet avoir manqué à ses obligations légales en autorisant la construction de la déviation de la route 138 et des assises du pont traversant la rivière Betsiamites sur la réserve de Betsiamites, le 17 août 1955, sans qu'un arrêté du Gouverneur en Conseil ne soit émis conformément à l'article 35 de la *Loi sur les Indiens* de 1952 visant la prise d'un intérêt dans les terres pour cause d'utilité publique. Une indemnité a cependant été convenue entre la Revendicatrice et la Province, soit notamment la modification du tracé de la route et le pavage des rues de la réserve, mais le Canada ignore si celle-ci était suffisante.

185. Subséquemment aux autorisations du 31 mars 1939 et du 17 août 1955 respectivement, et malgré de multiples tentatives, le Canada a toutefois été dans l'impossibilité de régulariser le statut de la route en raison du refus de la Province de se conformer aux formalités d'arpentage requises pour procéder au transfert de l'intérêt sur les terres.
186. Dans le cadre de l'indemnisation, la Revendicatrice doit être remise dans la position dans laquelle elle aurait vraisemblablement été, si le Canada n'avait pas manqué à ses obligations envers elle.
187. Selon toute vraisemblance, si le Canada avait agi conformément à ses obligations, il aurait autorisé la prise d'un intérêt dans les terres de la réserve pour que soit construite la route 138, cause d'utilité publique de la Province pour désenclaver la Côte-Nord, aux moments où elle l'a été, soit le 31 mars 1939 et le 17 août 1955. La suffisance de l'indemnité doit donc être évaluée à ces moments.
188. La responsabilité de la Province dans la présente revendication doit également être prise en considération.
189. Le Canada demande le rejet de la présente revendication, sauf en ce qui concerne la suffisance de l'indemnité pour la prise d'un intérêt dans les terres pour les fins de la route 138 le 31 mars 1939 et la suffisance de l'indemnité pour la prise d'un intérêt dans les terres pour les fins de la déviation de la route 138 et des assises du pont traversant la rivière Betsiamites le 17 août 1955.
190. Le Canada réfère aux alinéas 20 c), e) et i) de la LTRP en ce qui a trait aux conditions et modalités entourant la détermination de l'indemnité, le cas échéant.
191. Tout autre remède jugé approprié par le Tribunal.

VII. Communication (règle 42g)

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

Ottawa, le 23 octobre 2020

Procureur Général du Canada
PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA
Ministère de la Justice du Canada
Bureau régional du Québec
284, Wellington SAT-6
Ottawa (Ontario) K1A0H8
Télécopieur: (613) 952-6006