



Trousse de fiches Les peuples autochtones et le Grand Trunk Pacific Railway

Source n° 1

Remarques à l'intention des élèves :

L'extrait ci-dessous a été tiré d'un rapport écrit par James Morrison, intitulé *Rapport de recherches sur les traités : Traité n° 9 ou Traité de la Baie James (1905-1906)*. Vous pouvez consulter une version complète du rapport à l'adresse suivante : http://www.aic-inac.gc.ca/pr/trts/hti/t9/tre9_f.pdf.

« Ce qui semble avoir précipité les choses, c'est une lettre que reçut le premier ministre Wilfrid Laurier à la fin d'avril 1904. Cette lettre lui annonçait la découverte de minéraux le long de la route du nouveau Grand Tronc du Canadien Pacifique, dans le nord-ouest de l'Ontario; elle lui rappelait que les droits des Indiens de cette région n'avaient pas encore été cédés.²¹ Le 30 avril, le surintendant général adjoint décrivit par écrit au commissaire ontarien des terres de la Couronne "les principales stipulations sur lesquelles le traité serait basé" :

« Il est proposé d'offrir aux Indiens une rente annuelle maximale de 4,00 \$ par tête et de leur donner, au premier paiement de cette rente et uniquement en cette occasion, une somme d'argent égale à ladite rente. Il est également proposé d'établir des réserves d'une étendue suffisante dans des régions choisies par les Indiens, en accordant une attention particulière aux besoins de ces derniers; ces réserves seraient détenues en fiducie par le Ministère, elles seraient libres de tous droits provinciaux sur le bois des forêts qu'elles comprendraient ainsi que sur les métaux de base et les métaux précieux qu'elles renfermeraient. Il faudrait que le gouvernement de l'Ontario, au cours de l'année suivant le choix de leurs réserves par les Indiens ou à tout moment subséquent, à la demande du Ministère, fasse un levé des territoires choisis et confirme le choix des Indiens. Il est proposé que les écoles de jour qui seraient mises sur pied dans les réserves fournissent les services d'instruction qu'elles assurent normalement. Il est soutenu que, étant donné que toute la superficie du territoire serait, en vertu de traité, placée sous la compétence de la province et libre de tous droits indiens, c'est l'Ontario qui devrait assumer la responsabilité financière des réserves et fournir ces réserves.²² »

²¹ Thos. B. Irving à Laurier, 17 avril 1904. Dossier des traités

²² Pedley à E.J. Darvis, 30 avril 1901. Dossier des traités.

Source n° 2

Remarques à l'intention des élèves :

Les extraits suivants ont été tirés d'un article écrit par James A. McDonald, intitulé *Bleeding Day and Night: The Construction of the Grand Trunk Pacific Railway Across Tsimshian Reserve Lands*. Cet article met en relief le processus complexe de renonciation à la terre et de revendications pour les dommages chez les Tsimshian de Kitsumkalum. Vous pouvez consulter la version complète de l'article à l'adresse suivante : <http://www.brandonu.ca/library/CJNS/10.1/mcdonald.pdf> (en anglais seulement).

« Un des résultats escomptés, qui suivit rapidement l'annonce, fut une ruée pour obtenir des permis de coupe le long de la rivière Skeena (Ormsby, 1958 :355), activité qui supplanta le développement économique des Tsimshian et qui ne tint aucunement compte de leurs revendications territoriales (McDonald, 1985). [...]

« [...] À l'origine, les Tsimshian refusèrent de vendre leur réserve entière à la compagnie de chemin de fer, mais confrontés aux forces conjuguées de Dieu, de la loi et des affaires, ils consentirent à vendre 13 519 acres [5471 hectares] au prix de 7,50 \$ l'acre [0.4 hectare] (Lower, 1939 :143). En comparaison, les Autochtones de Fort George reçurent, plus tard, un prix supérieur à 115 \$ l'acre, avec des terres en supplément. [...]

« Lorsque les équipes de travail entrèrent dans la réserve des Kitsumkaylum (RI 1) durant l'été 1908, ils avaient déjà traversé huit réserves de l'Agence de la Côte-Nord, sans permission.

« Conformément à la procédure, la compagnie de chemin de fer devait soumettre au gouvernement une copie certifiée du tracé de l'emprise pour chaque réserve à traverser afin de prévenir les difficultés pendant la construction et pour déterminer les effets qu'aurait le passage de la ligne sur la réserve. La compagnie devait également laisser au gouvernement un dépôt en espèces qui serait utilisé pour apaiser toute revendication concernant l'emprise du chemin de fer. Les deux mesures devaient être mises en œuvre avant que la permission d'entrer dans la réserve ne soit accordée, mais à l'été 1908, la Grand Trunk Pacific Railway Company n'en tenait toujours aucun compte. [...]

« La compagnie de chemin de fer utilisait deux campements de la RI 1 de Kitsumkalum pour leurs équipes. L'un était pour un sous-traitant, M. Washtock et sa compagnie [...]. Aucun document ne mentionne une demande de permission pour utiliser la réserve ou une explication sur la raison pour laquelle ils n'utilisèrent pas d'autres terres publiques, tout aussi appropriées, mais inoccupées, qui étaient à proximité. [...]

« Au printemps 1911, les gens qui vivaient dans la réserve de Kitsumkalum eurent encore à formuler une plainte au ministère des Affaires indiennes (MAI). Cette fois, la compagnie de chemin de fer enlevait illégalement du gravier pour des ballasts (utilisés pour la construction du chemin de fer). Le MAI ne réagit pas rapidement, mais lorsqu'il le fit, il demanda, l'été suivant, à la compagnie de chemin de fer d'acheter des terres de réserve supplémentaires pour le banc d'emprunt (ou la gravière comme nous l'appelons

aujourd'hui). Ce type de transaction était permis en vertu de la *Loi sur les Indiens* et ne nécessitait pas le consentement de la bande. [...]

« La Grand Trunk Pacific Railway Company utilisa les deux réserves de Kitsumkalum comme si elles lui avaient appartenu au lieu d'appartenir à la bande. L'expropriation des terres pour l'emprise du chemin de fer, du gravier pour le talus et du bois pour la construction se poursuivit sans respecter ni demander les souhaits de la bande concernant ces ressources. Dans la plupart des cas, si ce n'est pas dans tous les cas, la bande semble avoir été consultée seulement si elle protesta.

« Les Kitsumkalum reçurent des avantages sous forme d'indemnisation pécuniaire, d'emplois et de meilleurs moyens de transport, mais ces compensations ne semblent pas faire le poids comparativement à la profanation du cimetière et aux pertes de terres, de bâtiments, de jardins, de bois et d'accès au bord de la rivière.

« Des conséquences moins directes furent la perte de revenu lorsque le trafic fluvial s'arrêta, le flot de nouveaux colons voyageant par train ainsi que le développement et l'exportation des ressources régionales pour servir des intérêts étrangers. Une répercussion encore plus difficile à évaluer est le temps et l'énergie que les membres de la communauté consacrèrent à protéger leurs biens et leurs droits. Ce temps aurait pu être employé de façon plus avantageuse. Finalement, nous pouvons énumérer les effets inconnus sur le moral des actes continus de domination pour montrer la position hiérarchique des Autochtones par rapport à la compagnie de chemin de fer et au gouvernement : commencer le travail sans permis, prendre du gravier, couper du bois, établir des campements, refuser une passerelle, etc. Ces actes dévoilèrent le mépris que la compagnie de chemin de fer avait envers les souhaits des Kitsumkalum, et envers les populations locales en général. La question territoriale fut laissée de côté, le cimetière fut profané, les sentiments des personnes ne furent pas pris en compte et les passages légaux des Tsimshian ne furent pas respectés. [...]

« [...] Le chemin de fer fut construit sans consulter le public et sans satisfaire aux revendications fondamentales formulées par les Tsimshian concernant leurs terres. Cette attitude persista, ce qui poussa la bande à entreprendre une procédure judiciaire dans les années 80 relativement aux questions abordées initialement en 1908. [...]

« Je tiens à préciser une chose à propos de cette histoire. Bien que les questions particulières examinées ici soient entrées dans l'histoire, la lutte générale continua dans les années 80, période durant laquelle je fis des recherches pour cet article. En fait, des versions précédentes de cet article (McDonald, 1981a; 1981b) furent préparées à la demande de la bande pour comprendre les questions contemporaines entourant la présence du chemin de fer dans la réserve. En 1984 et en 1986, des revendications particulières ont été exprimées contre le chemin de fer (maintenant CN Rail) quant à la quantité de terres appropriées, à l'utilisation des terres adjacentes à la réserve, à la détérioration des terres de réserve et à la compensation pour la perte des ressources de la réserve. Ces revendications sont actuellement à l'étude. » [traduction libre]

Source n° 3

Remarques à l'intention des élèves :

Les entrées ci-dessous sont des sommaires de revendications territoriales liées au Grand Trunk Pacific Railway, qui ont été tirés du *Rapport d'étape d'information au public* publié par les Affaires indiennes et du Nord Canada (périodes des rapports : du 1^{er} avril 1970 au 30 septembre 2007, et du 31 mars 1970 au 31 décembre 2005). Les entrées sont énumérées par province et comprennent le nom des demandeurs, ainsi que la nature des revendications.

Les entrées ci-dessous proviennent du site : http://www.ainc-inac.gc.ca/ps/clm/pis1_f.pdf.

DESCRIPTION DES ÉTAPES DES REVENDICATIONS

ACT : Revendications en négociation active

AR : Date soumise pour dédommagement administratif

BA : Rapport de recherche de la Direction générale des revendications particulières envoyé (DGRP) au demandeur

DOJ : Avis juridique préliminaire établi par le ministère de la Justice

FCL : Dossier fermé

INACT : Revendications en négociation inactive

ISCC : Revendications en traitement par la Commission sur les revendications particulières des Indiens (CRPI)

LIT : Revendications en litige actif

LOS : Signature de l'avis juridique

NLO : Aucune obligation légale

RES : Recherche

SET : Entente réglée

SUB/REV : Revendication reçue et sous évaluation par la Direction générale des revendications particulières

http://www.ainc-inac.gc.ca/ps/clm/pis_f.pdf

Alberta

Paul (BAND-441)

Grand Trunk Pacific Railway Rail Line Expropriation

Date de réc. par la DGRP: 2004/12/01

Étape actuelle: RES

Numéro de dossier: B8260-836

La PN allègue que la Couronne n'a pas respecté la Loi sur les chemins de fer lorsqu'elle a autorisé l'expropriation. L'article 46 de la Loi sur les Indiens ne justifie pas à lui seul pas l'expropriation des réserves. La PN a ainsi été privée de l'utilisation des terres du droit de passage de 1908 à aujourd'hui sans aucun motif licite.

Colombie-Britannique

Gitwangak (BAND-536)

Grand Trunk Pacific Railway RoWs - IR#s 1 - 3 - 8

Date de réc. par la DGRP: 2006/02/21

Étape actuelle: DOJ

Numéro de dossier: BC536-C02

La PN soutient qu'elle n'a pas eu une indemnité adéquate pour le droit de passage du GTPR, en ce qui concerne la perte de revenus, l'intrusion, le préjudice, la cession injustifiée et autres dommages subis, qui ne se limitent pas au cimetière, de 1908 jusqu'à aujourd'hui.

Kitselas (BAND-680)

Grand Trunk Pacific Railway

Date de réc. par la DGRP: 1996/06/04

Étape actuelle: ISCC

Numéro de dossier: BC680-C03

La PN alléguait que des terres avaient été prises de façon inopportune dans ses RI Kitselas, Chindemash et Kshish pour la Grand Trunk Pacific Railway, et qu'elle n'avait pas obtenu d'indemnité appropriée pour ces terres.

Moricetown (BAND-530)

Moricetown IR 2 - Grand Trunk Pacific CNR

Date de réc. par la DGRP: 2005/06/07

Étape actuelle: DOJ

Numéro de dossier: BC530-C1

Il est allégué que le Canada a manqué à son obligation fiduciaire quand il a accordé un droit de passage au chemin de fer GTP et des terres de réserve pour la construction d'une station en 1909. Il est aussi allégué que le Canada a manqué à son obligation de fiduciaire lorsqu'il a permis l'octroi d'une servitude pour la construction d'un pipeline sur la réserve indienne no 2 en 1921.

Nadleh Whuten (BAND-612)

GTPR Hospital on Nautley I.R. 1

Date de réc. par la DGRP: 2002/03/11

Étape actuelle: DOJ

Numéro de dossier: BC612-C04

Intrusion non autorisée par la GTPR sur Nautley I.R. 1 en 1913-14.

Ontario

Fort William (BAND-187)

Railway

Date de réc. par la DGRP: 1998/02/26

Étape actuelle: INACT

Numéro de dossier: B8260-661

La PN alléguait l'expropriation à tort et la violation par le Canada de ses obligations fiduciaires à l'égard de la PN lorsque la Grand Trunk Pacific Railway Company a exproprié 1 600 acres de terres en 1905.

Les entrées ci-dessous proviennent du site : http://www.ainc-inac.gc.ca/ps/clm/pis2_f.pdf

Colombie-Britannique

Kitselas (BAND-680)

Grand Trunk Pacific Railway

Date de réc. par la DGRP: 1996/06/04

Étape actuelle: NLO

Numéro de dossier: BC680-C03

Représentants de la revendication

Représentant du MJ

~ - Mladen, Micha

La PN alléguait que des terres avaient été prises de façon inopportune dans ses RI Kitselas, Chimdemash et Kshish pour la Grand Trunk Pacific Railway, et qu'elle n'avait pas obtenu d'indemnité appropriée pour ces terres.

Moricetown (BAND-530)

Moricetown IR 2 - Grand Trunk Pacific CNR

Date de réc. par la DGRP: 2005/06/07

Étape actuelle: RES

Numéro de dossier: BC530-C1

Représentants de la revendication

- Aucun

Il est allégué que le Canada a manqué à son obligation fiduciaire quand il a accordé un droit de passage au chemin de fer GTP et des terres de réserve pour la construction d'une station en 1909. Il est aussi allégué que le Canada a manqué à son obligation de fiduciaire lorsqu'il a permis l'octroi d'une servitude pour la construction d'un pipeline sur la réserve indienne no 2 en 1921.

Nadleh Whuten (BAND-612)

GTPR Hospital on Nautley I.R. 1

Date de réc. par la DGRP: 2002/03/11

Étape actuelle: DOJ

Numéro de dossier: BC612-C04

Représentants de la revendication

- Aucun

Intrusion non autorisée par la GTPR sur Nautley I.R. 1 en 1913-14.

Les entrées ci-dessous proviennent du site : http://www.ainc-inac.gc.ca/ps/clm/pis7_f.pdf

Ontario

Fort William (BAND-187)

Railway

Date de réc. par la DGRP: 1998/02/26

Étape actuelle: LIT

Numéro de dossier: B8260-661

Représentants de la revendication

DGRP négociateur de haute direction

~ - Wallace, Way

DGRP Analyste des négociations

~ - Daigle, Marie-Lauren

Représentant du MJ

~ - Dagenais, Ri

La PN alléguait l'expropriation à tort et la violation par le Canada de ses obligations fiduciaires à l'égard de la PN lorsque la Grand Trunk Pacific Railway Company a exproprié 1 600 acres de terres en 1905.

Les entrées ci-dessous proviennent du site : http://www.ainc-inac.gc.ca/ps/clm/pis1_f.pdf

Alberta

Grand Trunk Pacific Railway Rail Line Expropriation	La PN allègue que la Couronne n'a pas respecté la Loi sur les chemins de fer lorsqu'elle a autorisé l'expropriation. L'article 46 de la Loi sur les Indiens ne justifie pas à lui seul pas l'expropriation des réserves. La PN a ainsi été privée de l'utilisation des terres du droit de passage de 1908 à aujourd'hui sans aucun motif licite.
Date de réc. par la DGRP:	2004/12/01
Étape actuelle:	RES
Numéro de dossier:	B8260-836
Représentants de la revendication	
DGRP Analyste de la recherche	
^ - Sellers, Kirst	

Source n° 4

Remarques à l'intention des élèves :

Le communiqué ci-dessous est tiré du site Web des Affaires indiennes et du Nord Canada (http://www.ainc-inac.gc.ca/nr/prs/j-a2002/2-02110_f.html). En lisant le communiqué, posez-vous les questions suivantes :

- Quels sont les problèmes et les défis?
- Où pourrais-je trouver plus de renseignements?
- Est-ce possible d'arriver à une entente de règlement satisfaisante?

Communiqué News Release

2-02110

CÉLÉBRATION DE L'ENTENTE ENTRE LE CFPC ET CINQ PREMIÈRES NATIONS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

SEABIRD ISLAND (COLOMBIE-BRITANNIQUE), le 17 janvier 2002 – Le gouvernement du Canada, le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFPC) et les Premières nations de Boothroyd, de Cook's Ferry, de Matsqui, de Seabird Island et de Skuppah ont souligné aujourd'hui l'adoption du Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer) de même que la conclusion de toutes les démarches juridiques requises pour régler le litige entre le CFPC et les cinq Premières nations.

« Nous avons déjà eu une célébration à Seabird Island pour souligner le vote fortement majoritaire des cinq Premières nations en faveur du règlement. Nous célébrons maintenant à nouveau pour témoigner de l'excellent travail de toutes les personnes qui ont contribué à ce succès », a déclaré le conseiller Clem Seymour, de Seabird Island.

Le Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer) entré en vigueur le 8 novembre 2001 est le premier règlement pris en vertu de la Loi sur les Indiens pour faciliter l'évaluation foncière et la détermination du taux d'imposition foncière dans les réserves. L'adoption du règlement fait suite à la ratification et à la signature d'ententes de règlement de revendications particulières avec chacune des cinq Premières nations, qui se sont déroulées l'an dernier.

« Cette entente est le résultat d'un dialogue constructif ainsi que de la collaboration et de la coopération entre le CFPC et les cinq Premières nations. Elle est la preuve tangible de la volonté de la société ferroviaire d'améliorer ses relations avec ses voisins et les collectivités », a déclaré pour sa part John Walsh, vice-président aux Affaires immobilières chez CFPC.

« Le règlement est le premier du genre à être pris en vertu de la Loi sur les Indiens », affirma la sénatrice Mobina Jaffer. « L'entente marque une étape importante et elle offre un excellent exemple de la collaboration qui peut aboutir à des solutions novatrices à l'avantage de toutes les parties. »

Le règlement et les ententes donnent au CFCP et aux services publics qui ont des intérêts commerciaux dans les réserves la confiance nécessaire en conférant aux cinq Premières nations des pouvoirs d'imposition foncière sur les emprises du CFCP.

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Clem Seymour
Seabird Island Première nation
(604) 796-2177

Ian La Couvee
Chemin de fer Canadien Pacifique
(403) 319-6196
Courriel : ian_la_couvee@cpr.ca

Diane Gielis
Conseillère principale
Communications et consultations
Affaires indiennes et du Nord Canada
(604) 775-8145