

**Bande indienne de Lower Similkameen
Enquête sur le droit de passage consenti à
la Victoria, Vancouver and Eastern Railway**

Document d'information

À partir de 1878, des terres sont mises de côté dans la vallée de la rivière Similkameen, dans le centre-sud de la Colombie-Britannique, en vue d'établir des réserves indiennes destinées à la bande indienne de Lower Similkameen. La vallée est située entre la chaîne des Cascades et la rivière Okanagan.

Ces terres sont constituées de terres agricoles sèches et de falaises rocheuses, ainsi que de zones de sol fertile qui produit du foin, de l'avoine, des légumes et des fruits. Les résidents s'adonnent à l'agriculture et à l'élevage. Plusieurs petits villages se trouvent également dans la réserve.

En 1905, la Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company (VV&E), filiale de la Great Northern Railway (aujourd'hui la Burlington Northern and Santa Fe), demande au gouvernement du Canada un droit de passage à travers les terres de la bande de Lower Similkameen. Sa demande est accordée, et une voie ferrée est construite de manière à relier les mines situées dans la partie supérieure de la vallée à la ligne de chemin de fer Great Northern dans l'État de Washington.

L'ancienne emprise en cause dans la présente enquête est située entre Keremeos et la frontière américaine, ce qui représente une distance d'environ 24 kilomètres. À l'époque, des mesures sont prises en vue d'indemniser la bande pour les terres et les améliorations apportées. L'agent des Indiens du ministère des Affaires indiennes évalue les terres à 5 \$ l'acre, puis procède à des évaluations distinctes des améliorations, des déblaiements et des cultures, montants qui doivent être versés directement aux membres individuels de la bande. Par comparaison, avant les évaluations de l'agent, l'avocat représentant la VV&E évalue les terres à environ 25 \$ l'acre. Dans certains cas, la compagnie de chemin de fer paie plus de 100 \$ des terres adjacentes de qualité similaire appartenant à des non-Autochtones.

Peu après, le chef de la bande adresse au Ministère une lettre dans laquelle il conteste les évaluations et déclare qu'aucun montant n'a été versé à la bande. R.C. Armstrong, un juge de paix local, écrit également au Ministère et déclare qu'il a reçu 100 \$ l'acre pour ses terres, qui sont adjacentes à celles appartenant à la bande. Il affirme que la bande exige un arbitrage et qu'elle lui a demandé d'agir en son nom.

L'arpenteur Ashdown Green est chargé de mener une enquête. Après sa visite du secteur, il rapporte que les Indiens ont été traités raisonnablement et qu'ils n'ont aucune raison de se plaindre. On verse ensuite aux membres de la bande le montant qui leur est dû pour les améliorations. La bande continue toutefois de se plaindre que l'indemnisation reçue n'est pas équitable.

Bien que les gouvernements provincial et fédéral négocient le statut des terres à mettre de côté pour les Indiens depuis 1871, année au cours de laquelle la Colombie-Britannique devient une province du Canada, ce n'est qu'en 1938 qu'est arrêté définitivement le statut juridique des terres occupées par la plupart des Premières Nations en Colombie-Britannique, y compris les terres des membres de la bande de Lower Similkameen. Par le décret 1036, le gouvernement provincial transfère le titre de ces terres au Canada, qui doit les détenir à l'usage et au profit des Indiens. Même si tous les intéressés traitent les terres de la bande comme des réserves indiennes depuis le début, il ressort de la décision rendue en 2001 par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Wewaykum* que les terres sont devenues des réserves indiennes seulement après ce transfert.

En 1944, la ligne est louée à la société mère, la Great Northern Railway, et, en 1954, le tronçon au-dessus de Keremeos est abandonné. En 1972, une inondation emporte le pont ferroviaire au sud de Keremeos et rend la ligne impraticable. En 1977, la bande de Lower Similkameen prend contact avec le successeur de la compagnie de chemin de fer pour s'informer des possibilités de recouvrer l'emprise. Elle apprend toutefois qu'aucune décision n'a été prise.

Sur demande de la compagnie de chemin de fer, la Commission canadienne des transports approuve en 1985 l'abandon officiel de la voie ferrée. Au cours de ce processus, la bande fait savoir qu'elle n'a aucune objection, « à condition que les emprises de traverse soient rendues » à la bande. Bien que l'ancienne emprise ne soit plus utilisée depuis 1972, son statut juridique continue de susciter la controverse; la compagnie ferroviaire, le gouvernement fédéral et la bande soutiennent tous avoir un intérêt dans cette emprise.

Questions en litige

Indemnisation

1. Obligation d'obtenir une indemnisation suffisante

Le Canada avait-il envers la bande indienne de Lower Similkameen l'obligation d'obtenir une indemnisation suffisante, en fonction de la juste valeur marchande ou de l'indemnisation offerte aux autres propriétaires fonciers dans le secteur?

Oui. Nous sommes en présence de trois sources parallèles et convergentes de l'obligation de veiller à ce que la bande de Lower Similkameen obtienne une indemnisation suffisante pour la prise des terres de l'emprise, à savoir une obligation de fiduciaire, une obligation légale et une obligation en common law. Bien que l'obligation de fiduciaire n'était pas celle prévalant dans le contexte d'une réserve existante, il s'agissait toutefois du plus haut niveau d'obligation avant la création d'une réserve.

2. Manquement à une obligation

Le Canada a-t-il manqué à son obligation envers la bande de Lower Similkameen d'obtenir une indemnisation suffisante?

Compte tenu de la juste valeur marchande et de l'indemnisation versée aux autres propriétaires fonciers non autochtones dans le secteur, la bande de Lower Similkameen a reçu un montant déraisonnablement faible pour ses terres. Le comité conclut que, dès le début, le Ministère n'a pas respecté les exigences légales. Aucun élément de preuve présenté ne peut justifier le moindre écart entre l'indemnisation versée pour les terres autochtones et celle versée pour les terres non autochtones. Par conséquent, le comité conclut qu'il y a eu manquement à l'obligation d'indemniser la bande de façon suffisante pour la prise des terres.

Le comité conclut également que rien ne permet d'établir que le Canada a pris en compte les incidences du chemin de fer sur le mode de vie des Similkameen. Aucune indemnisation n'a été versée pour les dommages, y compris le mauvais entretien des clôtures ayant entraîné la mort de têtes de bétail, la destruction d'un cimetière et de plusieurs lieux spirituels, les dommages environnementaux, ainsi que la perturbation des villes, des villages et des mouvements migratoires de la faune.

3. Obligation de nommer un arbitre

Le Canada avait-il l'obligation de nommer un arbitre en ce qui concerne la prise des terres et, dans l'affirmative, y a-t-il eu manquement à cette obligation?

Après que la bande a fait part à la Couronne de son mécontentement quant à l'indemnisation versée, le Canada avait l'obligation d'examiner les griefs, mais il n'était pas tenu de procéder à un arbitrage et de désigner un arbitre. Le comité conclut que le défaut du Canada de s'occuper consciencieusement et avec sérieux du problème qui avait été relevé constitue un aspect du manquement à l'obligation de fiduciaire de la Couronne d'obtenir une indemnisation suffisante pour la bande.

4. Manquement à l'obligation relative à l'enquête d'Ashdown Green

Le Canada a-t-il manqué à son obligation envers la bande indienne de Lower Similkameen relativement à l'enquête qu'Ashdown Green a effectuée en 1906 sur la valeur des terres de l'emprise?

Ashdown Green a enquêté, à la demande de ses supérieurs au ministère des Affaires indiennes, sur le prix payé à la bande pour les terres de l'emprise. Bien que le comité estime que l'enquête d'Ashdown Green n'a pas été très bien menée, il ne peut pas conclure que le Canada a manqué à son obligation envers la bande relativement à cette enquête.

5. Intérêt réversif dans les terres

Le Canada a-t-il l'obligation de veiller à ce que les terres prises soient retournées au Canada, puis à leur statut de réserve au profit de la bande indienne de Lower Similkameen, après que ces terres eurent cessé d'être nécessaires pour le chemin de fer?

Le comité conclut que les terres en question sont des terres de réserve depuis que la Colombie-Britannique les a transférées au Canada à cette fin. Après leur abandon, l'intérêt de la compagnie de chemin de fer a été retourné au Canada à l'usage et au profit de la bande de Lower Similkameen, et le Canada a l'obligation de s'assurer que le statut juridique des terres rende compte de cette situation. Le comité conclut que l'ancienne emprise possède maintenant le plein statut de réserve.