

2205  
4x

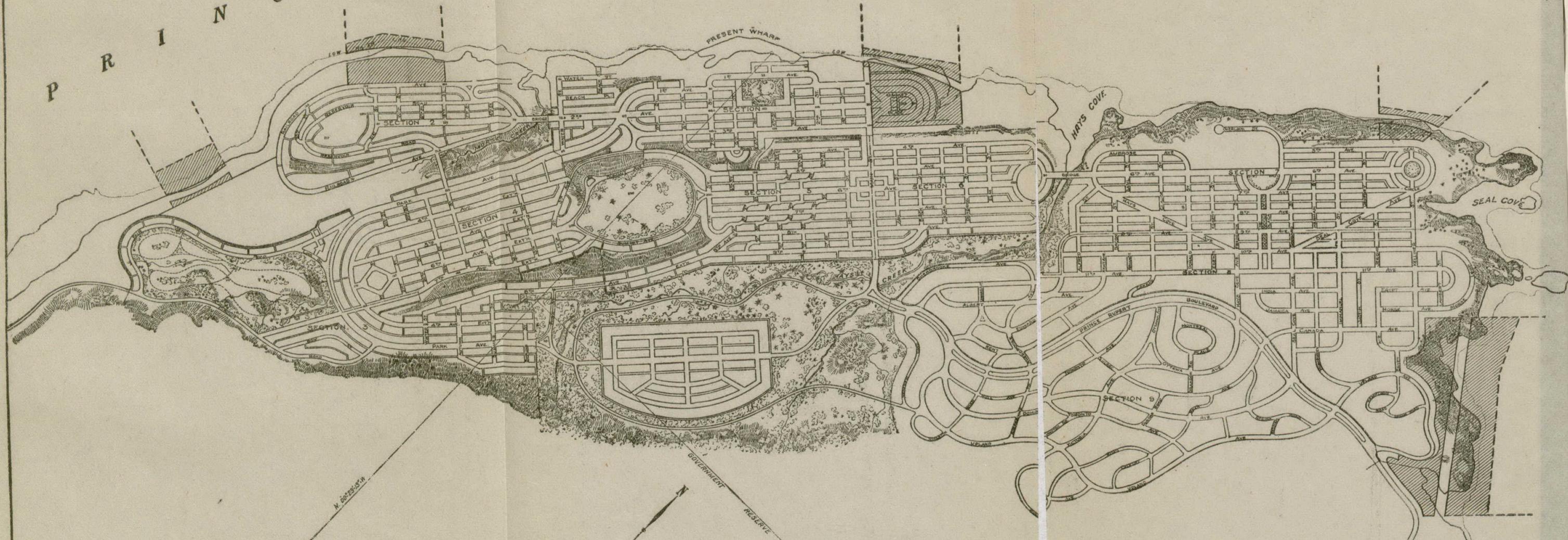
# PRINCE RUPERT

COLOMBIE BRITANNIQUE

Le Terminus du Chemin de Fer  
Grand-Tronc-Pacifique  
Sur la Côte de l'Océan Pacifique



P R I N C E R U P E R T H A R B O R



PLAN GÉNÉRAL  
POUR L'AMÉNAGEMENT DE  
PRINCE RUPERT, C.B.

ECHELLE AU PIED  
1000 500 0 500 1000 1500 2000

AVIS—LES LOTS DU BORD DE L'EAU APPARTENANT AU GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE SONT OMBRÉS SUR CETTE CARTE.

FORMER GOVERNMENT RESERVE  
INDIAN RESERVE  
N. 60223-574  
GOVERNMENT RESERVE  
E. 2157

# AVIS

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ayant reçu de toutes les parties du monde un grand nombre de demandes d'informations, publie cette brochure dans le but de fournir des renseignements précis à l'égard de son terminus occidental sur l'Océan Pacifique à

## PRINCE RUPERT, COLOMBIE BRITANNIQUE,

la nouvelle cité qui s'érige aujourd'hui sur la côte nord de la Colombie Britannique.

Vingt quatre mille acres de terrain ont été acquis, dans les intérêts de la Compagnie du chemin de fer, à Prince Rupert et dans les environs, en vue de créer un emplacement de ville et d'aménager le Port. *La Province de la Colombie Britannique* possède le quart de cette acquisition et se trouve par suite, intéressée, conjointement avec la Compagnie du chemin de fer, au développement de ce *Nouveau Port de Mer*.

La première subdivision de cet emplacement de ville embrassera une superficie d'à peu près deux milles acres et sera

### MISE EN VENTE AU PUBLIC, LE OU VERS LE 1er DE MAI 1909.

La façon dont les lots seront mis en vente : les endroits où ils se vendront ; le prix et les conditions de paiement recevront une publicité très étendue, suffisamment à l'avance pour que toutes les personnes désireuses d'acheter des lots puissent prendre leurs mesures en conséquence.

En attendant, il est impossible de permettre à personne de lancer aucune entreprise ni de construire aucun bâtiment, avant que les dispositions de la mise en vente ne soient complètement prises.

Certains spéculateurs de terrains des environs de Prince Rupert ont publié des renseignements erronés et trompeurs, en se servant de ce nom, sans y avoir aucun droit ; en conséquence, nous croyons devoir informer le public que tous les avis qui ont trait à ce nouveau port de mer sont faits officiellement par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

On peut se procurer des exemplaires de cette brochure en adressant une demande au Secrétaire de la Compagnie de Chemin de Fer Grand-Tronc-Pacifique à Montréal  
ou bien au  
Commissaire des Terres, Winnipeg, Manitoba, Canada.

# PRINCE RUPERT

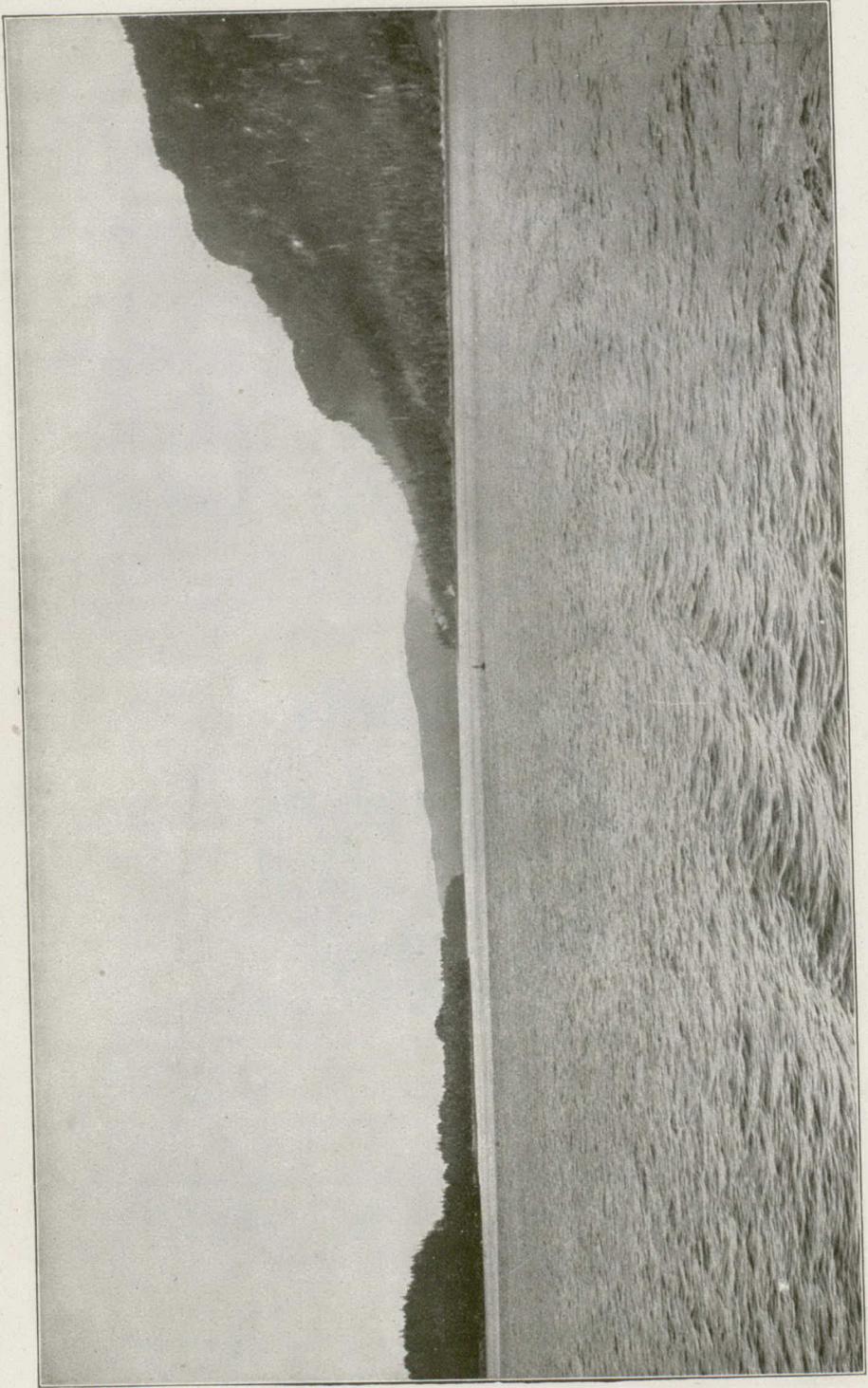
COLOMBIE BRITANNIQUE

Le Terminus du Chemin de Fer  
**Grand-Tronc-Pacifique**  
Sur la Côte de l'Océan Pacifique



PUBLIÉ PAR  
LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE  
MONTREAL.

1909



ENTRÉE DE LA RADE DE PRINCE RUPERT.

# PRINCE RUPERT

## COLOMBIE BRITANNIQUE

Le terminus du Chemin de Fer Grand-Tronc-Pacifique sur la  
côte de l'Océan Pacifique.

---

Dans la moitié occidentale du Nouveau Monde que nous habitons, il n'y a presque pas une seule ville nouvelle où l'on ne rencontre un ou plusieurs citoyens fiers de proclamer qu'ils ont vu la place grandir et passer de l'état de simple village à la position qu'elle occupe aujourd'hui. Mais dans le cas présent, ici, à l'extrémité ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, nous avons le rare avantage de pouvoir, dès maintenant, prévoir et nous représenter à l'esprit ce que sera une cité, dont l'existence future est déjà un fait acquis.

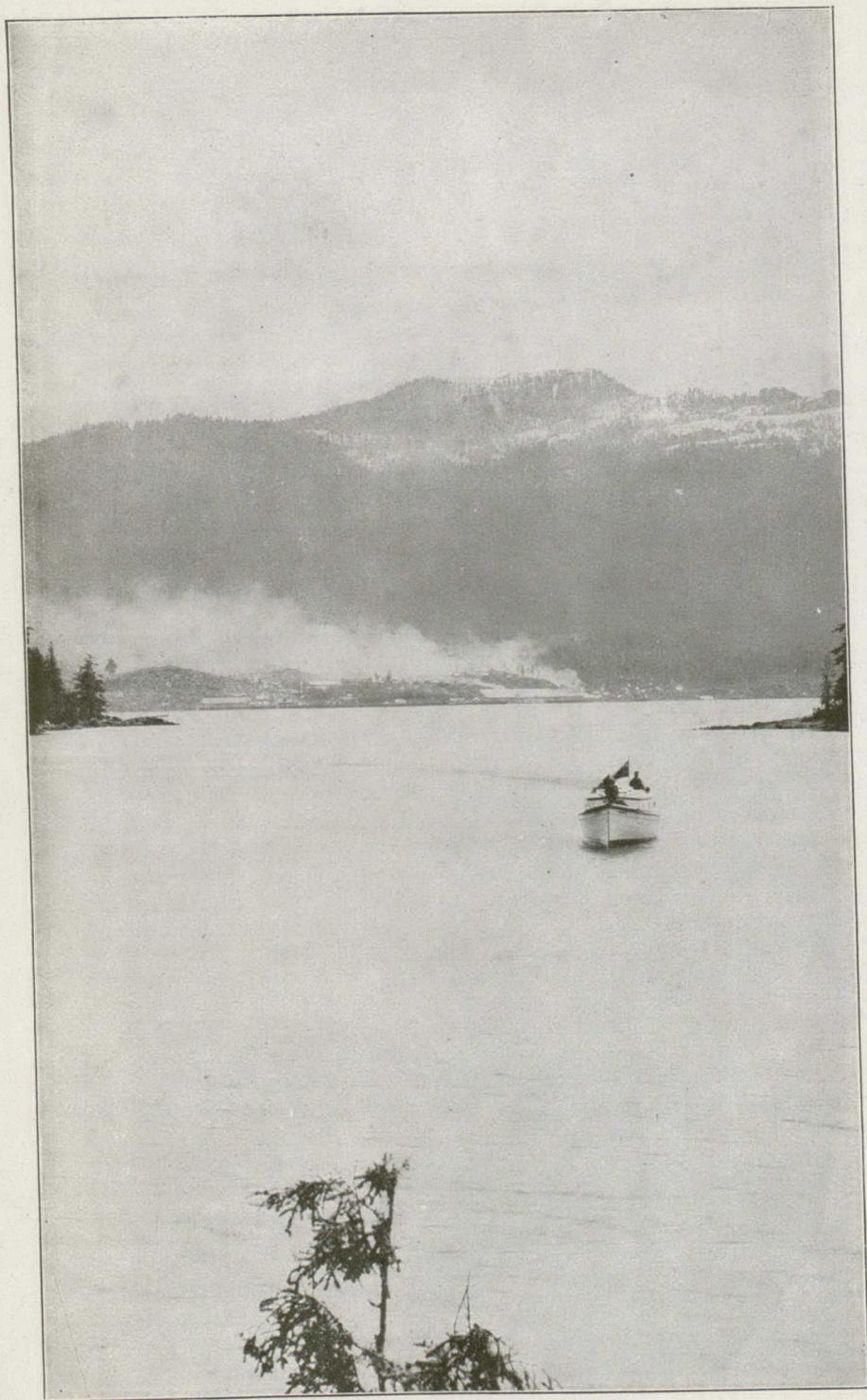
Prince Rupert est situé à 550 milles au nord de Vancouver et à quarante milles au sud de la frontière de l'Alaska. Ce nouveau port de mer se trouve sur la même latitude que Londres, et son climat moyen est à peu près le même que celui de la métropole des Iles Britanniques.

Le choix du terminus sur l'Océan Pacifique a été une des tâches les plus délicates qu'aient eu à accomplir les constructeurs de cette grande route nationale. Beaucoup de choses devaient entrer en ligne de compte. Il devait posséder un port sans rival, et se trouver en un endroit facilement accessible aux rails, sans allonger la ligne ni augmenter les rampes. Toute la côte septentrionale a été examinée pas à pas, et tous les havres ont été sondés avant de s'arrêter à une décision finale. Il en est résulté que la future métropole de la côte septentrionale jouira sans conteste d'un port qui ne laissera rien à désirer. Bien qu'il soit virtuellement enfermé dans les terres, sa rade mesure plus d'un mille de largeur et ses dimensions suffisent pour abriter tous les navires qui pourront y mouiller un jour, quelles que soient les grandes perspectives qui s'offrent pour l'avenir du nouveau port.

De plus, étant donné que Prince Rupert est à l'extrémité de la ligne du chemin de fer ; que c'est le port le plus rapproché du Japon et de l'Orient ; étant donné qu'il est sur la ligne la plus courte, de Liverpool à Yokohama, la route la plus courte autour du monde, Prince Rupert doit forcément se trouver sur la

*ROUTE PANBRITANNIQUE.*—(All Red Line.)

Tous les plans de la ville sont préparés avant même l'érection d'aucune construction et rien de ce qui peut contribuer à la beauté ou à la symétrie de la cité future n'a été omis, ni négligé.



VUE DE PRINCE RUPERT, PRISE VIS-À-VIS.

En 1905, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc Pacifique a obtenu du Gouvernement Provincial de la Colombie Britannique une concession de 10,000 acres de terre à Prince Rupert; depuis, elle a acheté 14,000 acres de Réserve des Sauvages, ce qui fait un total d'à peu près 24,000 acres pour l'emplacement de ville et l'installation du port. En vertu des conditions ordinaires des Concessions de la Couronne, une fois que l'emplacement de la ville a été tracé, un quart de toute la terre revient de droit en propriété à la Province, ainsi que le quart du bord de l'eau.

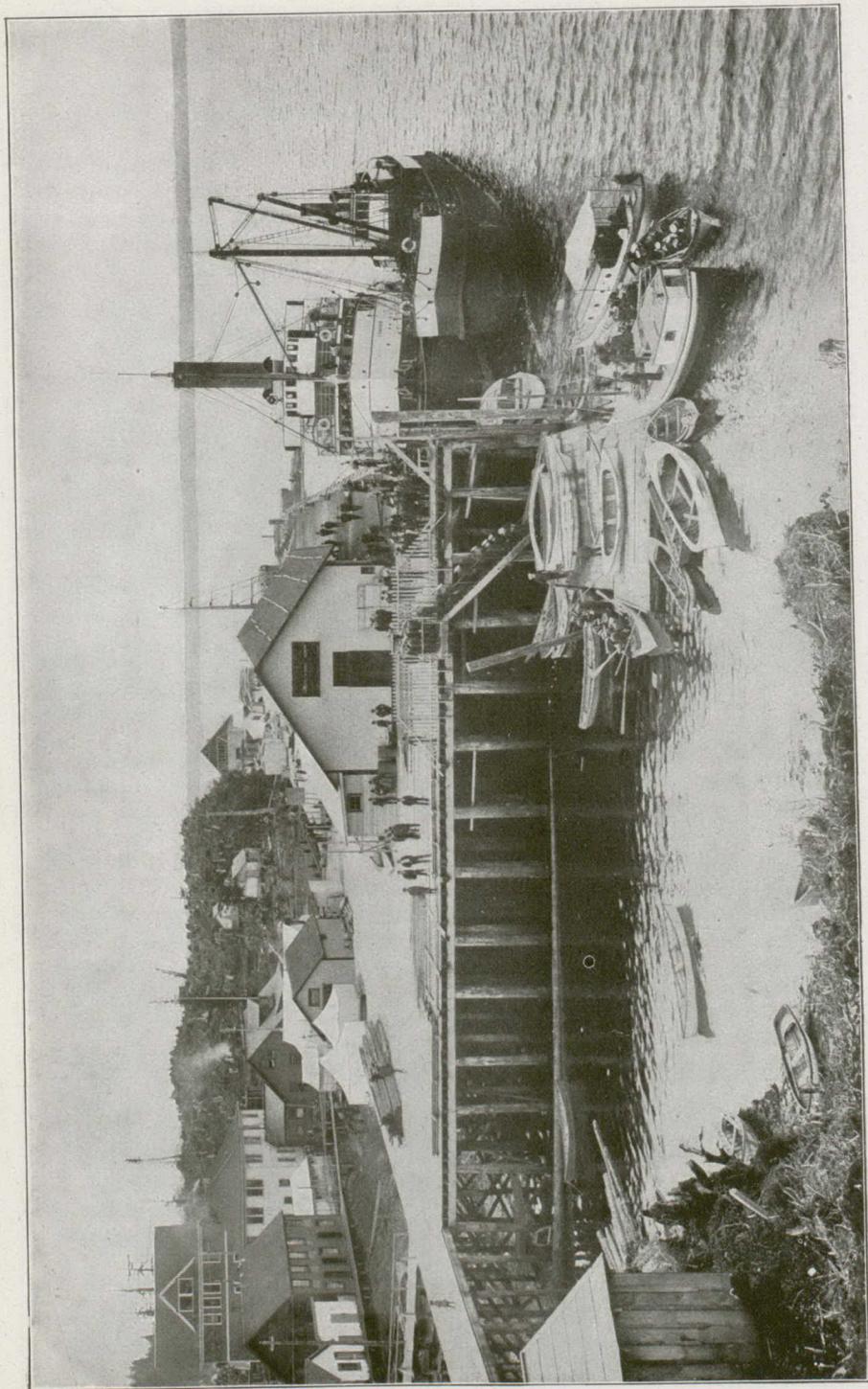
Les titres de possession des terrains achetés dans l'intérêt de la compagnie du chemin de fer ont été portés au nom de la Grand Trunk Pacific Town & Development Company, Limited, une compagnie tenancière, formée dans le but, entre autres choses, d'exploiter, et de mettre en valeur les terres des emplacements de ville acquis le long du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que d'en disposer. Tout le capital social de cette compagnie est aux mains de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Une entente a été conclue entre la Grand Trunk Pacific Town and Development Company et le Gouvernement Provincial pour déterminer la répartition de la ligne du bord de l'eau, telle qu'elle est indiquée sur la carte ci-jointe, de façon à en garantir la liberté d'accès au public en tout temps. La Compagnie a pris pour règle de conduite de louer à long terme l'utilisation du bord de l'eau, plutôt que d'en faire la vente absolue.

Il n'aura probablement jamais été dépensé autant d'argent ni consacré autant de temps à la préparation des plans d'une ville nouvelle, qu'il n'en a été dépensé et consacré en travaux préliminaires non seulement par la Compagnie du chemin de fer, mais encore par les gouvernements, Fédéral et Provincial, pour l'établissement de Prince Rupert. Les travaux ont commencé en mai 1906; à cette époque, le personnel des ingénieurs de la Compagnie opéra son débarquement et procéda au déblaiement d'un lieu de campement, avant de procéder au levé préliminaire; depuis lors, les opérations de relèvement et de défrichement ont été poussés sans interruption, jusqu'à l'achèvement du levé topographique de tous les terrains compris dans l'emplacement de ville qui embrasse une superficie de 2000 acres. De plus, ce travail a été accompli avec le soin le plus minutieux, en raison de sa portée considérable sur le tracé futur des rues, etc.

Le Service Fédéral des Levés Hydrographiques a fait un relèvement complet de la rade de Prince Rupert et des approches et il ressort de ce travail que tout le port, depuis son entrée jusqu'à l'extrémité de sa partie supérieure, ce qui représente une distance de 14 milles, est absolument libre de toutes roches ou autres obstructions et présente une profondeur suffisante pour donner un bon mouillage.

L'entrée est parfaitement droite, elle mesure 2,000 pieds, en sa partie la plus étroite, avec une profondeur minimum de 36 pieds à marée basse; et, sur une largeur de 1,500 pieds, la profon-



LES DOCKS—PRINCE RUPERT—1908.

leur minimum est de 60 pieds. Le vaisseau Hydrographique Britannique " Egeria " qui, au cours des trois dernières campagnes, s'est livré au relèvement des approches extérieures du port a rapporté aussi l'existence d'une magnifique entrée par la Passe de Brown.

Les travaux de défrichage et de déblaiement sont maintenant terminés et les ingénieurs s'occupent de jalonner l'emplacement de la ville. Un quai de 1500 pieds de longueur a été construit et la profondeur de l'eau au ras du quai est de 26 pieds à la marée basse extrême.

Messieurs Brett & Hall de Boston, Mass., diplômés de la J. C. Olmsted School of Landscape Architecture and Gardening, les célèbres architectes paysagistes qui ont tracé le plan du Parc Mont-Royal à Montréal et qui ont conçu beaucoup des belles résidences de la banlieue avoisinante, ont été employés par la Compagnie du Chemin de fer pour dessiner l'emplacement de la ville et il est sorti de leurs mains le plan de ce qui sera l'une des plus belles villes du continent américain.

Le Gouvernement Provincial de la Colombie Britannique a voté deux cent mille dollars pour les travaux préliminaires et cette somme sera dépensée à construire des trottoirs en planches, des chaussées, des égouts et des conduites d'eau afin que ces aménagements soient prêts lorsque l'emplacement de ville sera ouvert au public. De cette façon, à l'encontre de ce qui se produit dans la plupart des villes nouvelles, des dispositions vont être prises à l'avance pour le bien-être et le confort sanitaires d'une population d'au moins dix mille âmes, avec la facilité d'accroître progressivement les accommodations jusqu'à ce que la population se soit augmentée au point qu'il devienne nécessaire de construire des prolongements des travaux déjà exécutés.

Le site est extrêmement pittoresque. Le terrain remonte en arrière, en pente douce jusqu'à des distances qui vont d'un demi à deux ou trois milles. Cà et là le sol se dresse à pic, ce qui donne l'inclinaison nécessaire pour le drainage et l'égouttement et un littoral de cinq à six milles d'étendue encercle le devant de la cité. La vue dont on jouit du sommet de ces endroits élevés et des hauteurs en arrière de l'emplacement de la ville est charmante. Sur la rive opposée, les montagnes se baignent dans l'eau qui coule à leurs pieds. Vers le nord-ouest, et en passant par un chenal émaillé d'îles délicieuses, on trouve le fameux village sauvage de Metlakatla, connu sur toute la côte sous le nom de " La Cité Sainte".

Aussitôt que sera achevé le Chemin de Fer Grand-Tronc-Pacifique, l'industrie de la pêche qui est encore dans l'enfance à Prince Rupert et aux environs, deviendra une des plus importantes du monde entier et fournira du travail, non seulement à la compagnie du chemin de fer et à ses employés, mais encore à des centaines de pêcheurs et d'ouvriers qui devront nécessairement venir habiter à Prince Rupert. Une grande compagnie s'organise



LAC ET CHUTES SHAWATLANS—PRINCE RUPERT.

actuellement pour se livrer à cette industrie et établira ses Bureaux Généraux à Prince Rupert.

La mise en boîtes du saumon de la rivière Skeena, une des plus grandes rivières à saumon du monde entier, située à 12 milles au sud de Prince Rupert, a donné pour la dernière campagne, près de 200,000 caisses, représentant une valeur de plus de \$1,000,000 et nécessite l'emploi de plus de 5000 ouvriers durant la saison d'emballage. Ce sera naturellement une source précieuse d'activité pour Prince Rupert.

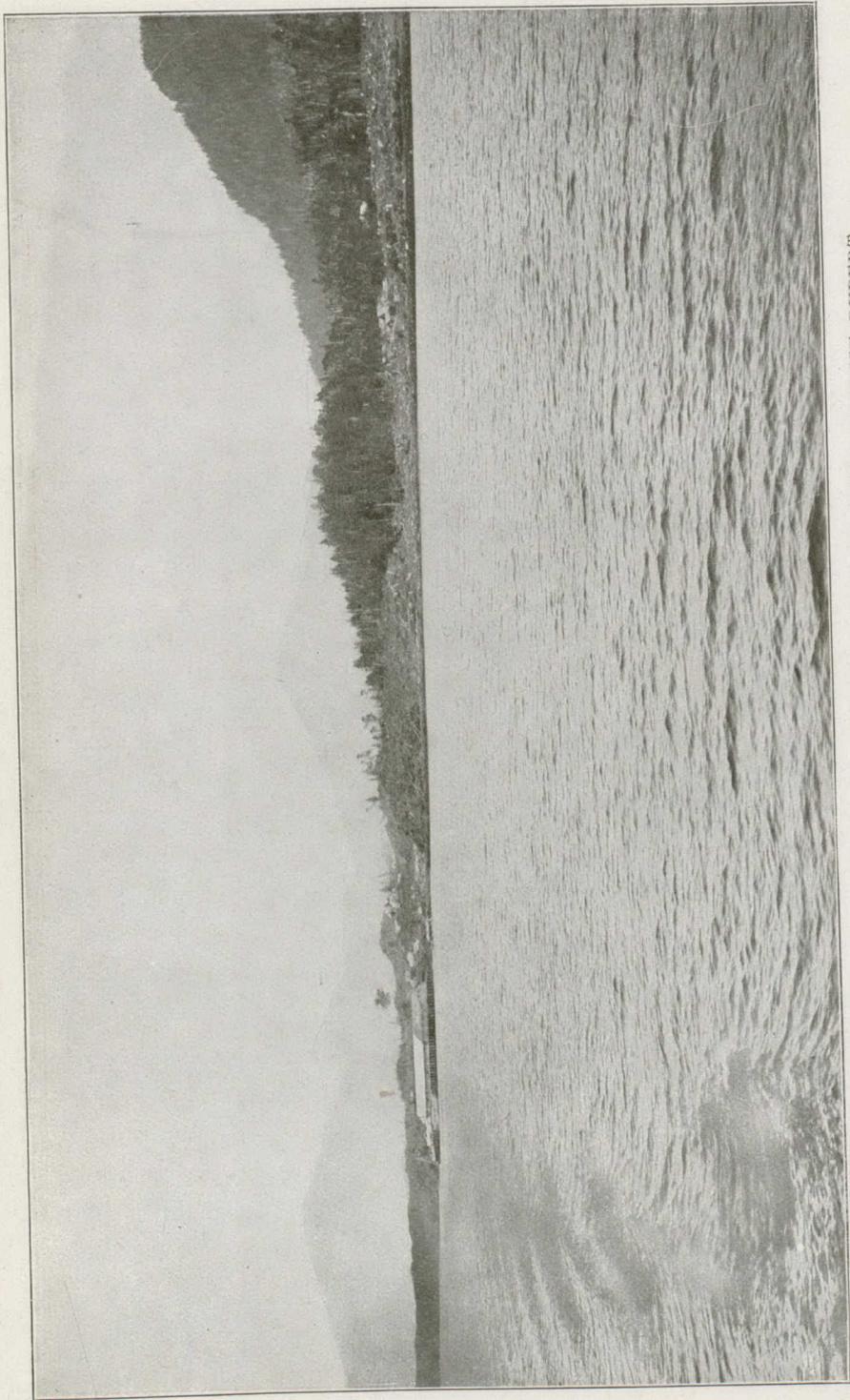
Dans le passé, par suite de l'absence de facilités de transport par voies ferrées, les produits de cette industrie allaient en grande partie, par eau à Vancouver et à Victoria. Mais, aussitôt que les trains du Grand-Tronc-Pacifique circuleront, les expéditeurs rechercheront naturellement le moyen le plus rapide d'atteindre les marchés de l'Est et les envois se feront de ou par Prince Rupert.

L'industrie des conserves de saumon en boîtes compte parmi les principales industries de ce pays ; mais, dans ces dernières années, des entrepôts frigorifiques ont été installés avec grand succès. Le jour où le Grand-Tronc-Pacifique sera complété, on peut être sûr, que ce délicieux poisson, le Roi des Poissons, sera conservé sur les lieux dans des glaciers puis transporté dans des wagons-glacières, pour être livré intact sur les tables des gourmets des États-Unis et du Canada.

Un permis a été accordé pour l'établissement à quelques milles de Prince Rupert, d'un poste de pêche à la baleine qui promet de constituer une industrie importante et un aliment fructueux pour le commerce de la nouvelle cité. On a constaté, en effet, depuis que des postes de pêche ont été établis dans ces parages que les baleines sont plus abondantes et qu'il s'en prend plus au large des côtes de la Colombie Anglaise que dans les eaux d'aucun autre pays au monde. Effectivement, pendant l'hiver, les baleines abondent dans la rade de Prince Rupert ; cette pêche, ainsi que toutes les autres, celles de la morue, du hareng et de l'oolachan qui sont encore tout à leur début, peuvent prendre un accroissement et un développement énormes et constitueront sûrement un facteur considérable, non seulement, pour l'enrichissement de la ville elle-même, mais pour l'occupation des pêcheurs, marchands, armateurs, travailleurs et autres qui feront leurs achats à Prince Rupert, y loueront des maisons et y résideront.

Il est impossible de se faire aujourd'hui une idée de la valeur future de ces grandes pêches, situées au portes de ce port nouveau, le plus beau qu'il y ait au monde.

L'industrie forestière en est encore maintenant à ses commencements, dans cette partie du pays. Dans un rayon d'une centaine de milles, on trouve beaucoup de bonne épinette, de pruche et de cèdre. Actuellement, une grande scierie à vapeur, ayant coûté \$200,000 et bâtie à Prince Rupert, ainsi qu'une autre scierie actionnée par l'énergie hydraulique et distante de quelques milles, approvisionnent les marchés locaux à des prix raisonnables. On



VUE GÉNÉRALE DU QUAI ET DE L'EMPLACEMENT DE LA VILLE - PRINCE RUPERT.

peut avancer en toute sûreté que les forêts embrassées dans le rayon que nous avons indiqué produiront suffisamment pour alimenter pendant vingt ans au moins vingt-cinq scieries avec tout le bois qui pourra être coupé et amené sur le marché.

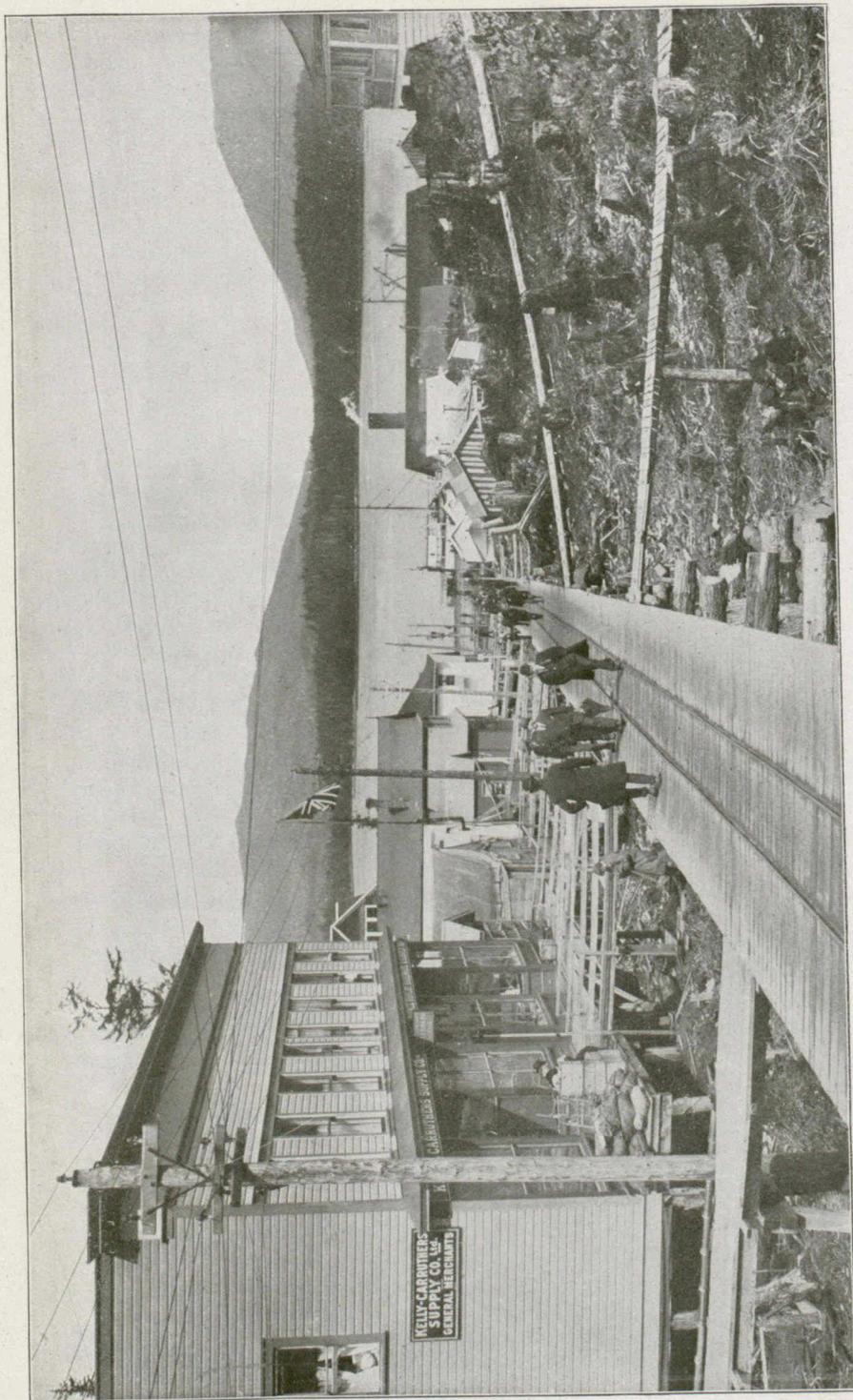
A la baie de Swanson, distante d'une centaine de milles, une usine à pâte de bois, qui coûtera à peu près un million de dollars est achevée en partie. Cette industrie occupera au moins un millier de personnes et les affaires qui résulteront, non seulement de la fabrication, mais encore du transport des produits fabriqués, se feront par Prince Rupert.

A moins d'être parfaitement au courant du développement de la côte du Pacifique, d'avoir vu grandir ses ports de mer, particulièrement Victoria, Vancouver, Tacoma, Seattle, Portland, San Francisco et Los Angeles, sans parler des moindres, comme : Bellingham, Everett, Aberdeen, Astoria, San Pedro et San Diego ; à moins d'avoir, de ses propres yeux, constaté d'année en année l'accroissement du commerce et du trafic, dont les chiffres ayant trait aux plus grandes de ces villes sont absolument étourdissants, il est impossible de se rendre un compte exact de ce que peut et doit devenir Prince Rupert qui possède, en propre, tout un Empire comme tributaire. Qu'est-ce qu'étaient il y a quinze ans : Vancouver, Seattle, Tacoma, Portland et Los Angeles ? Quelques uns de ces noms ne figuraient même pas encore sur les cartes. Voyez aujourd'hui : chacune de ces cités est un exemple merveilleux de ce que peuvent et veulent faire, dans le Pays d'Or de l'Occident, l'énergie, le génie et l'argent de ce peuple.

Lorsque le personnel de la Compagnie vint occuper l'emplacement de la ville, il fut nécessaire de fournir à tout ce monde du logement, de la nourriture, et des vêtements et il n'est pas sans intérêt de donner quelques indications sur les travaux d'établissement déjà exécutés.

Presque toute les branches du commerce sont maintenant en exploitation et il nous suffira d'en citer quelques-unes. Une maison pour la vente en gros des articles de vêtement et effets domestique (dry goods) a été construite et fonctionne depuis quelques mois. Un journal hebdomadaire "The Empire" se publie depuis plus d'une année. Il y a quatre ou cinq épiceries et plusieurs magasins généraux, deux magasins de ferronnerie, deux magasins de bonneterie, un ou deux magasins de meubles, et plusieurs marchands de fruits et de cigares. Une Chambre de Commerce a été organisée et des succursales de la Banque Canadienne du Commerce et de la Banque Union ont aussi été ouvertes. Une boucherie en gros et en détail et une maison d'approvisionnement sont fondées depuis plus d'un an. Il y a deux bons hôtels, le "Prince Rupert Inn" et l' "Annex", qui appartient à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et qui possèdent une installation de premier ordre ; en plus, il existe un grand nombre de maisons de pension et de restaurants.

Le Gouvernement Provincial a fait de Prince Rupert le centre



LA GRANDE RUE—PRINCE RUPERT—ÉTÉ 1908.

de l'administration de la partie septentrionale de la province et y a construit des édifices confortables pour ses fonctionnaires, pour le palais de justice et pour la prison. Le Gouvernement Fédéral a promis également qu'aussitôt l'emplacement de ville ouvert au public, il commencerait la construction d'édifices considérables et permanents pour la Douane et le Bureau de Poste. Des soumissions ont été demandées pour la construction d'une école publique et l'on fait en ce moment l'école dans une des églises qui sont au nombre de quatre.

Les cours d'eau et les lacs de la montagne fournissent de l'eau fraîche en abondance, avec un débit suffisant pour une population de cent mille âmes.

Prince Rupert est aussi sur la route de la fameuse "Montée du Détroit, ("Sail up the Sound") qui dépasse en grandeur sauvage tous les paysages que l'on peut contempler du pont d'un vaisseau de haute mer et les trains du nouveau chemin de fer traversent quelques-unes des régions les plus pittoresques qui existent aux Etats-Unis. Le voyageur après être sorti des forêts et des lacs de Québec et d'Ontario, entrera dans les vastes et fertiles campagnes des provinces de la Prairie, longera les puissantes rivières du Nord, traversera la Passe de la Tête Jaune au sein de canyons profonds et sombres, où en plein été les fenêtres du train se dirigeant vers l'ouest reçoivent du côté du nord la senteur embaumée des roses sauvages en fleur, tandis que du côté du sud la vue donne sur un glacier éticelant dont le froid linceuil descend jusqu'aux bords du ruisseau de montagne qu'effleure le train, dans cette course au clocher à travers le Canada. Ce même train fera passer le touriste à la base du Mont Robson que l'on dit être la plus haute montagne du Canada.

Sur les mêmes rails circulera et descendra à Prince Rupert le commerce de cet Ouest tout nouveau, destiné à atteindre l'Est par la voie occidentale, aussi fatalement que les eaux du versant du Pacifique vont se jeter dans l'océan du même nom ; mais ce plateau d'épanchement commercial se prolongera bien plus loin à l'est que le versant naturel des eaux. Les richesses naturelles de cette vaste région montagneuse ; produits forestiers, charbon, minerais de cuivre et de fer du nord de la Colombie-Britannique et du Yukon ; ainsi que les produits alimentaires des provinces de la Prairie, le poisson et les fourrures de l'Extrême Nord, en un mot, tous les trésors d'exportation de cette inépuisable région cherchant la route de l'ouest, doivent trouver leur débouché sur la mer à Prince Rupert.

Prince Rupert est environné par une contrée dont les richesses sont plus nombreuses et plus variées que celles d'aucun autre pays connu de la génération actuelle. Et sa sphère s'élargit encore tous les jours, car la zone commerciale naturelle gagne constamment du terrain vers le nord, toujours plus au nord.

Il y a à peine un peu plus d'un demi-siècle, une Commission du Congrès siégeant à Chicago avait déclaré que l'Etat de l'Illi-



1. VUE DE PRINCE RUPERT. 2. LE BORD DE L'EAU, PRINCE RUPERT.  
3. UNE PASSE D'ENTRÉE DE LA RADE DE PRINCE RUPERT.

nois marquait la limite septentrionale de l'étendue dans laquelle le blé pouvait être cultivé avec profit sur ce continent. Malgré cela, la petite graine rosée, qui nous donne notre pain de chaque jour, s'est étendue au nord et à l'ouest, a gagné le Minnesota et les Dakotas, a glissé jusqu'à la Rivière Rouge du nord, a atteint les Plaines du Portage, s'est étalée sur la Saskatchewan, jusqu'à l'Alberta, et là le meunier du sud s'est trouvé soudain en concurrence avec la farine de la Rivière à la Paix, où des hommes courageux, qui n'avaient jamais entendu parler de la Commission de Chicago, semaient et fauchaient déjà le blé depuis une génération et plus.

Il y a cinquante ans, quand les États-Unis cherchaient une route praticable pour atteindre le Pacifique, le tracé du Northern Pacific fut rejeté avec dédain et considéré comme inadmissible à cause de sa septentrionalité. Ce même argument a retardé de bien des années la construction du premier transcontinental canadien ; mais aujourd'hui, nous en savons plus long sur les régions du nord.

Tous les voyageurs ou explorateurs qui pénétrèrent dans l'Extrême-Nord en reviennent avec de nouveaux récits sur cette contrée si décriée, si bien que leurs hymnes élogieuses grossissantes forment un chœur grandiose qui nous oblige, par la seule force de l'évidence, à écouter et à apprendre.

Il y a quelques jours à peine, devant la Société Géographique Royale de Londres, M. A. Harrison a donné des histoires surprenantes du Nord-Ouest. Il était parti là-bas dans l'idée de visiter un continent arctique et au lieu de cela, il a rencontré une terre aux champs verdoyants et aux ruisseaux bruyants. Bien sûr, les prés n'étaient pas enclos ni retournés bien profondément, mais, partout où il a trouvé un poste de la Baie d'Hudson, une mission ou une habitation humaine, il y a vu des légumes "comme il en pousse dans nos jardins en Angleterre", du blé et de l'orge, de l'herbe de marais dans les terres basses et du gazon sur les plateaux. Il a trouvé beaucoup de bois précieux et d'incessantes traces de houille et d'huile de pétrole. Il conseille la construction d'un chemin de fer partant d'Edmonton vers le nord et gagnant l'Athabaska, avec un autre, de Prince Albert à Port Murray, et un troisième pour atteindre la Rivière à la Paix qui ouvrirait une voie navigable de 600 milles jusqu'au Grand Lac des Esclaves.

De Fort Providence, à la Rivière Rouge (Arctique)—Lat. 67 deg. 26 min., long. 134 deg. 4 min.—, sur une distance de 900 milles, M. Harrison a trouvé la navigation excessivement facile ; tout le pays arrosé sur ce parcours est, dit-il, "couvert de végétation". "A mon avis, ajoute-t-il, un jour, ce pays sera tout habité."

Il y a, dans le district d'Atlin, dans l'angle nord-ouest de la Colombie-Britannique, des falaises montagneuses de cuivre si proche de la pureté absolue, qu'il faut le faire sauter à la dynamite

pour pouvoir l'extraire. Il y a aussi de l'or, de l'argent, du bois et du charbon qui vont tous descendre par le prolongement de la ligne du G. T. P. au Yukon, passer sous cette arche nouvelle qui s'ouvre sur le Pacifique et gagner la mer dans les flancs des navires qui pourront bien appartenir au Grand-Tronc-Pacifique.

Une autre particularité favorable pour Prince Rupert, est la grande économie de temps que l'on peut réaliser en prenant la route du nord. Par cette route, la distance de Liverpool à Yokohama est de 10,031 milles, tandis qu'elle est de 10,829 milles par New York et San Francisco. De plus, les navires qui partent de Prince Rupert, passent en quelques tours d'hélice du port intérieur à la haute mer et commencent leur traversée du Pacifique 500 milles plus près de l'Est que ne pourrait le faire aucun autre vaisseau sortant à la même heure d'aucun autre port du Pacifique.

Prince Rupert a été tenu en réserve ; on n'a pas laissé les colons s'y entasser avant qu'il fût besoin de l'habiter ; on ne leur a pas permis de se disputer les coins et recoins, de planter leurs logis au sein d'une confusion qui peut être tout au plus pittoresque ; aussi, la ville va-t-elle maintenant se construire rapidement. Ce n'est pas une cité pétrolière ni un camp minier ; sa stabilité et son avenir sont à présent assurés par l'existence du chemin de fer et par la richesse du pays avoisinant.

Prince Rupert jouit de bien des avantages. Son climat est doux. La ville sera neuve et attrayante, ce sera une ville modèle à bien des points de vue. Elle commande ce que l'on dit être le plus beau port de la côte, sinon du monde. C'est le terminus d'un chemin de fer Transcontinental, qui promet d'exceller tout ce que l'on a encore tenté sur ce continent en fait de construction de voie ferrée, un chemin de fer allant d'un océan à l'autre, sans même un mille de rampe de montagne ou de rampe que les ingénieurs, même les plus scrupuleux, puissent considérer comme un obstacle à l'exploitation économique de la ligne.

Prince Rupert est aussi à l'extrémité du long portage qui constitue un des chaînons de la route la plus courte autour du monde. Tout grand projet ayant pour objet d'encercler le monde le plus vite possible doit compter Prince Rupert comme une étape inévitable.

Ce port devra abriter les vaisseaux des Sept Grandes Mers : vaisseaux de l'Est, chargés de soie et de riz mouillant dans ce port splendide pour en repartir chargés de bois ; vaisseaux de l'ouest avec toutes les marchandises des contrées occidentales ; vaisseaux de tous les continents lointains venant faire leurs échanges au sein du nouveau port pittoresque de Prince Rupert.

On trouvera ci-après un état comparatif des conditions climatiques, qui embrasse une période de 8 mois, de novembre 1906 à juin 1907 inclusivement et dont la lecture est intéressante. A Prince Rupert, l'état de la température a été consigné par M. P. W. Anderson, de la ville nouvelle et l'état des conditions clima-

tériques de Vancouver pour la même période, provient du Service Météorologique du Canada qui dépend du Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Ceux qui n'ont pas l'habitude de tenir compte du Courant Japonais qui baigne la côte du Nord du Pacifique seront très surpris de cette état comparatif, mais ceux qui connaissent bien l'Ouest savent que la ligne isothermale pousse au nord en gagnant l'ouest et finalement fait une boucle pour descendre la Mackenzie jusqu'au Grand Lac des Esclaves et passer plus loin.

## ÉTAT COMPARATIF DES CONDITIONS CLIMATÉRIQUES

### VANCOUVER.

| MOIS — ANNÉE         | Nombre de jours beaux | Nombre de jours assez beaux | Nombre de jours nuageux | Nombre de jours pluvieux |
|----------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Novembre, 1906 ..... | 5                     | 3                           | 5                       | 17                       |
| Décembre, 1906.....  | 2                     | 2                           | 3                       | 23                       |
| Janvier, 1907.....   | 0                     | 3                           | 5                       | 13                       |
| Février, 1907.....   | 0                     | 7                           | 7                       | 14                       |
| Mars, 1907.....      | 9                     | 3                           | 3                       | 16                       |
| Avril, 1907.....     | 12                    | 5                           | 2                       | 11                       |
| Mai, 1907.....       | 15                    | 2                           | 8                       | 6                        |
| Juin, 1907.....      | 9                     | 4                           | 8                       | 9                        |
|                      | <u>62</u>             | <u>29</u>                   | <u>41</u>               | <u>109</u>               |

### PRINCE RUPERT

|                      | Beaux      | Assez beaux | Neigeux   | Pluvieux  |
|----------------------|------------|-------------|-----------|-----------|
| Novembre, 1906 ..... | 17         | 3           | 1         | 9         |
| Décembre, 1906.....  | 14         | 7           | 2         | 8         |
| Janvier, 1907.....   | 9          | 20          | 2         |           |
| Février, 1907.....   | 12         | 8           |           | 8         |
| Mars, 1907.....      | 17         | 8           | 5         | 1         |
| Avril, 1907.....     | 23         | 3           |           | 4         |
| Mai, 1907.....       | 22         | 5           |           | 4         |
| Juin, 1907.....      | 21         | 4           |           | 5         |
|                      | <u>135</u> | <u>58</u>   | <u>10</u> | <u>39</u> |

**COMPARAISON ENTRE L'ALTITUDE DES DIFFÉRENTS  
POINTS CULMINANTS, LES RAMPES MAXIMUM  
ET L'ASCENSION TOTALE OPÉRÉE PAR  
LES DIVERS CHEMINS DE FER  
TRANSCONTINENTAUX**

| Nom du chemin de fer                                    | Points<br>culminants                         | Rampe maximum<br>en pieds par mille |                         | Ascension totale<br>opérée, en pieds |                         |
|---|--|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|-------------------------|
|   |  | Direction<br>de l'est               | Direction<br>de l'ouest | Direction<br>de l'est                | Direction<br>de l'ouest |
| 1 point culminant                                       |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Grand-Tronc-Pacifique                                   |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Division occidentale : Winnipeg<br>à Prince Rupert..... | 3712   | 21                                  | 26                      | 6990                                 | 6890                    |
| Division orientale : Winnipeg à<br>Moncton .....        |  |                                     | 31                      |                                      |                         |
| 2 points culminants                                     |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Ch. de f. Canadien du Pacifique.....                    | 5299<br>4308                                 | 237                                 | 116                     | 23106                                | 23051                   |
| 3 points culminants                                     |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Great Northern.....                                     | 5202<br>4146<br>3375                         | 116                                 | 116                     | 15987                                | 15305                   |
| 3 points culminants                                     |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Northern Pacific .....                                  | 5569<br>5532<br>2849                         | 116                                 | 116                     | 17830                                | 17137                   |
| 3 points culminants                                     |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Réseau de l'Union Pacific                               |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Ligne d'Omaha à San Francisco                           | 8247<br>7017<br>5631                         | 116                                 | 105                     | 18575                                | 17552                   |
| 5 points culminants                                     |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Ligne d'Omaha à Portland .....                          | 8247<br>6953<br>3537<br>3936<br>4204         | 106                                 | 116                     | 18171                                | 17171                   |
| 2 points culminants                                     |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Western Pacific.....                                    | 5712<br>5018                                 | 528                                 | 528                     | 9385                                 | 5076                    |
| 6 points culminants                                     |  |                                     |                         |                                      |                         |
| Réseau du Santa Fé.....                                 | 7510<br>7453<br>6987<br>7132<br>2575<br>3819 | 175                                 | 185                     | 34003                                | 34506                   |

## OPINION DES JOURNAUX

---

Les extraits de journaux suivants sont empruntés au "Colonist" de Victoria, du 17 décembre, et au "Manitoba Free Press", du 22 décembre 1908 ; ils contiennent les dernières nouvelles de Prince Rupert et les opinions exprimées le plus récemment au sujet des travaux qui s'y accomplissent.

---

**M. W. W. FORRESIER OBTIENT LES TRAVAUX DE PRINCE RUPERT.**  
**Sept Entrepreneurs soumissionnent.—Les Travaux seront  
poussés tout l'hiver.**

("Colonist" de Victoria, 17 décembre 1908)

M. W. W. Forrester, l'entrepreneur de New Westminster, a obtenu le contrat pour la construction des travaux d'aménagement projetés à Prince Rupert, et qui doivent être entrepris conjointement par le gouvernement de la province et par le Grand-Tronc-Pacifique. Il y avait six autres soumissionnaires qui ont échoué. Le contrat s'élèvera à près de \$200,000, bien qu'il soit impossible de fixer à l'avance le chiffre exact.

M. Forrester avait coté 14½ cents, le pied carré pour les rues planchées ; 7 cents pour les trottoirs en planches ; 29 cents la verge cube pour les excavations de terre ; \$1.50, la verge cube pour les excavations de roche, et \$34 acre pour la coupe rase. Les rues planchées prendront 560,000 pieds carrés de planches et les trottoirs en planches, 112,000 pieds carrés. Les travaux d'excavation sont destinés à la canalisation des égouts qui vont être construits immédiatement.

Le contrat a été accordé à une réunion de l'exécutif tenue hier et au cours de laquelle les soumissions ont été ouvertes et examinées et l'on s'attend à ce que M. Forrester se mette à l'ouvrage sans aucune perte de temps. Le climat de Prince Rupert est tel que les travaux en plein air peuvent marcher toute l'année et l'on espère que tous ces aménagements indispensables seront achevés à l'époque où les lots seront mis en vente, le printemps prochain.

Les travaux s'exécuteront sous la surveillance de M. J. F. Ritchie, ingénieur du gouvernement et d'un ingénieur représentant la compagnie du chemin de fer.

## LES MENSONGES ABONDENT AU SUJET DE PRINCE RUPERT

M. Osborn, Journaliste Anglais parle de la future  
Cité de la Côte.

### MALGRÉ TOUT, GARDEZ VOS PLACES !

Tel est l'avis qu'il donne à tous ceux qui méditent actuellement de tenter une spéculation là-bas.

(“Manitoba Free Press”, Winipeg, 22 décembre, 1908)

M. E. B. Osborn, qui est venu voir la nouvelle ligne transcontinentale du Canada, en qualité de correspondant spécial du “Canada”, journal illustré de Londres jouissant d'une haute réputation des deux côtés de l'Atlantique, et qui adresse également des articles au “Times” de Londres, visite actuellement Winipeg. Au cours d'une conversation qu'il a tenue avec un représentant du “Free Press”, il a raconté les choses les plus intéressantes sur Prince Rupert, le terminus du nouveau réseau sur la côte de l'océan Pacifique.

“ Je suis persuadé, dit-il qu'il s'est débité plus de mensonges à l'égard de Prince Rupert, qu'au sujet d'aucune autre des villes nouvelles qui ont surgi dans l'Ouest. Par exemple, on m'avait prévenu de ne pas y aller avant le printemps, si je ne voulais pas être obligé de faire 70 milles à pied, sur les champs de glace pour entrer dans la ville et pour en sortir. Un autre Ananias, (genre moderne), m'a dit qu'il y pleuvait toute l'année, jour et nuit. Mais à quoi bon répéter toutes ces calomnies? Prince Rupert est situé sur la même latitude que Londres, Angleterre, et ceux qui connaissent la Côte du Pacifique, savent parfaitement que le port de Prince Rupert est constamment libre de glaces. Quant aux pluies, (et les météorologues affirment qu'il en tombe virtuellement autant à Vancouver et à peu près aux mêmes époques), tout ce que je puis assurer, c'est que, durant la semaine que j'ai passée là, le temps était beau.

### Le plus beau port de la Côte.

“ Le port est le plus beau du Canada. Il donne sur une rade parfaitement abritée, ayant la forme d'un croissant, et mesurant un mille de largeur, avec 25 brasses d'eau en moyenne. Le fond offre une excellente prise pour le mouillage et au pied des quais temporaires, il y a 30 pieds d'eau à la marée la plus basse. Certaines personnes ont critiqué la nature de l'arrivée en venant de la mer. Mais toutes ces critiques ont été victorieusement réfutées par M. le capitaine Perry, de la Marine Royale, commandant H.M.S. “Egeria”, et qui a fait pour l'Amirauté le relevé de l'entrée. Voici ce qu'il dit à cette égard : “ Je suis persuadé ne violer aucun secret professionnel en disant que les résultats des levés sont entièrement satisfaisants en ce qui regarde l'entrée de Prince Rupert du côté de la mer”. Cela doit sûrement régler le compte de notre moderne Ananias et faire bonne justice de ses variantes politiques.

### Prince Rupert sera une Cité pittoresque.

“ Il est bien vrai que Prince Rupert n'est pas encore en existence. Tant que l'emplacement de ville n'aura pas été mis en vente,—c'est-à-dire, jus-

qu'en mai, probablement,—on ne peut pas encore y ériger d'édifices permanents. Presque tout ce qui existe à présent sera rasé lorsque les plans des architectes seront mis à exécution. Prince Rupert ne sera pas une ville bâtie en damier. A mon avis, c'est un grand point déjà ! Vous ne pouvez pas trouver une seule ville pittoresque qui soit construite sur le plan rectangulaire. Ceux qui connaissent Détroit, avec ses avenues rayonnantes, et convergeant en un point central, savent combien il est agréable à l'œil de sortir de l'éternelle quadrature. Prince Rupert aura des places et des parcs,—ce qui empêchera les incendies de se propager,—des avenues onduleuses et des collines couronnées d'édifices d'une blancheur éclatante. Ce ne sera pas une de ces plates et austères cités où la jeunesse ne peut pas s'égarer, si elle en sent le besoin. J'ai escaladé une des collines,—probablement celle qui porte le nom de l'Acropole sur le plan,—et le point de vue au travers de la rade était splendide. Il y a trois ans, c'était en cet endroit, la forêt vierge et bien que la place soit aujourd'hui défrichée, il reste encore des souches, ça et là.

#### La Ville n'a pas encore été mouillée.

“ L'humus qui surmonte la roche solide est formé de végétaux en décomposition, il est humide et tourbeux. Beaucoup des maisons temporaires actuelles sont bâties sur pilotis ; de fait, elles ont l'air de caisses à marchandises posées sur des bâtons. Il y a deux hôtels réellement bons et un grand nombre d'entreprises à une piastre, où l'on fournit aux clients de bons repas complets et où ils sont priés de dormir dans des couchettes étagées comme dans les chantiers canadiens-français. Actuellement la ville est absolument sèche, à cause des travaux de construction du chemin de fer qui sont encore en voie d'exécution. On dit qu'il s'y fabrique une espèce de cidre à l'usage des citoyens qui souffrent d'une soif chronique : mais, on ne nous en a pas offert. Ceux qui veulent se payer le luxe d'une petite “brosse” sont obligés de faire un voyage de plusieurs heures et de se rendre à Port Essington où les individus qui conservent scrupuleusement l'attitude verticale sont regardés avec méfiance. Tandis que j'étais en cette ville, j'ai demandé à un individu, dont le visage avait l'air d'une pierre tumulaire et qui était étalé sur le quai, comment il se faisait que toute la population semblait en fête ? “ Parcequ'elle est en fête, m'a-t-il répondu. ” Et je n'ai rien pu en tirer davantage. Port Essington est un Seattle en petit, destiné à disparaître quand Prince Rupert partira pour de bon.

#### Ce sera un Grand Port de Mer

“ Naturellement Prince Rupert est destiné à devenir un grand port de mer, il sera desservi par la route, de beaucoup la plus courte et la plus facile qui existe sur ce continent pour le transport du fret. La traversée de Prince Rupert à Yokahama est plus courte, de 400 milles que la route de Vancouver, et de 600 milles que la distance entre San Francisco et ce port du Japon. Naturellement, Prince Rupert sera le centre de distribution de tout le nord de la Colombie Britannique,—une contrée beaucoup plus riche en ressources minérales que la partie méridionale déjà exploitée,—du territoire du Yukon et de tout le littoral de l'Alaska. Cette nouvelle cité reconquerra un jour, pour le Canada tout le trafic avec le nord qui, durant la vogue du Klondike nous a été escamoté par Seattle, une cité bien active, en dépit de ses torts à notre égard. Ce sera aussi un grand centre pour l'industrie du bois, des

conserves et pour l'exploitation des produits de la pêche. Juste, en dehors de la rade, il y a les plus belles pêcheries de flétan qui existent au monde — richesse précieuse dont la valeur complète n'a pas encore été parfaitement appréciée. Les terrassement des cent premiers milles du G. T. P., vers l'est font de sérieux progrès et l'été prochain on doit commencer à poser les rails.

“ Il va se produire une poussée sans exemple vers Prince Rupert, quand l'emplacement de la ville sera mis en vente. Partout, de l'autre côté des Rocheuses, on a l'œil sur Prince Rupert, absolument comme on l'avait, il y a dix ans, sur Dawson. Tout ceux qui peuvent y acheter un lot de ville, sont sûrs de faire un bon placement, s'ils achètent pour garder et non pour revendre. Si on achète, en vue de spéculation, naturellement on se met au jeu, avec toutes ses conséquences, comme cela s'est vu à Winnipeg en 1881-82, quoiqu'il y ait plus de sécurité dans l'avenir de Prince Rupert, qu'il n'y en avait dans celui de Winnipeg, il y a vingt-cinq ans. Je voudrais voir les Anglais et les Canadiens qui ont de l'argent disponible accaparer la part du lion dans les profits à tirer du développement de Prince Rupert. Quant aux chances que peuvent trouver les travailleurs, en dehors des capitalistes, je préfère ne pas exprimer d'opinion maintenant. Il y a actuellement beaucoup de sans-travail, sur la côte du Pacifique, plus même que sur les versant des Prairies. Tout ceux qui ont du travail à Winnipeg ne devraient pas tenter de trouver mieux à Prince Rupert, ni dans aucune autre ville de la côte. Pour le moment, du moins, c'est bien le cas de dire, comme le proverbe : “ Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ”.

#### **Traitez bien le Capitaliste Anglais.**

“ Les Anglais s'intéressent de jour en jour davantage aux placements canadiens. Agissez carrément avec le capitaliste anglais et il répandra à flots au Canada le capital dont le pays a besoin pour se développer et pour progresser. Notre journal le “Canada” fait tout ce qu'il peut pour aider ce mouvement et maintenant, nous recevons tous les mois, des centaines de demandes d'informations de la part de personnes qui veulent s'établir au Canada ou y placer de l'argent. Quand nous avons lancé notre journal, il y a trois ans, nous ne pensions jamais qu'il prendrait une expansion aussi rapide et qu'il grandirait si vite. Le fait est qu'il répondait à un besoin. Notre ligne de conduite est de donner aux projets canadiens toutes les chances possibles, mais de ne jamais laisser tromper le capitaliste anglais, ce qui, à la longue, ferait un tort inconcevable, au Canada tout entier.”