

climat y est certainement dur en hiver, mais la neige y est moins abondante que dans l'est du Canada. Dans certains districts souffle un vent chaud venant des Rocheuses, le chinook. Dans l'ensemble, le dégel y est plus rapide que dans la province de Québec; l'été y est très chaud et la culture du blé possible sur d'énormes étendues. Un signe certain de la valeur du pays se trouve dans ce fait que des milliers de fermiers américains du Dakota et du Montana montent chaque année dans l'Alberta, où les terres sont meilleures et les pluies plus fréquentes, pour y acheter des lots et s'y établir. L'absence d'arbres rend le défrichement aisé, l'absence de relief permet une pénétration facile des chemins de fer.

En ce qui concerne ces chemins de fer eux-mêmes, trois Compagnies se partagent l'exploitation du pays : Le Canadian Pacific Ry (C. P. R.) avec ses trois lignes de Calgary, de la Crow's Nest Pass, d'Edmonton ; le Grand Trunk Pacific (G. T. P.) et le Canadian Northern Ry (C. N. R.). Le Canadian Pacific, le plus ancien, traverse les territoires les plus peuplés. Ce sont ses lignes qui rencontrent les houillères les plus développées (Fernié, Michel, Blairmore, Frank, Bankhead). Le Grand Trunk Pacific, entreprise lancée et soutenue par le gouvernement libéral, n'a qu'une ligne traversant actuellement les régions qui nous occupent, celle d'Edmonton à Winnipeg ; elle a été ouverte il y a trois mois. Cette ligne fait partie d'un réseau transcontinental en construction, qui aboutira sur le Pacifique à Prince-Rupert et qui franchira les Rocheuses par la Yellowhead Pass. Elle jouera un grand rôle dans le développement des gisements houillers du nord de la province, car pour longtemps la partie ouest du G. T. P. sera le client obligé des Compagnies qui se sont emparées dès maintenant des parties les plus accessibles des