

IX.—CONSTRUCTION.

La construction est le plus frappant exemple d'une grande industrie ayant un caractère absolument local. C'est l'une des industries dont l'expansion est la plus rapide dans les périodes de prospérité; elle fait vivre un grand nombre d'ouvriers, les uns appartenant à la corporation du bâtiment et les autres, simples manœuvres. Ceci explique le nombre élevé, à de certaines époques, des chômeurs se réclamant du bâtiment. Outre les cycles de fluctuation communs à la totalité des industries, celle-ci est saisonnière. En hiver, il s'opère une contraction sérieuse, spécialement dans les travaux à exécuter en plein air; au contraire, à la belle saison, les entrepreneurs emploient beaucoup plus d'hommes qu'ils n'en peuvent conserver pendant l'année entière. Une portion considérable de ceux-ci sont des ouvriers sans métier; généralement, en ce qui concerne les journaliers et les manœuvres, l'offre dépasse la demande. Enfin, cette industrie subit une transformation résultant de la substitution du béton armé au bois et à la brique.

Relation de la construction aux affaires en général.—Les statistiques concernant l'activité des métiers du bâtiment sont d'un intérêt particulier, non seulement pour les entrepreneurs, mais encore pour les négociants qui leur fournissent les matières premières, telles que le bois, l'acier, le ciment, la peinture, le verre et la quincaillerie. Toutes ces industries sont propices lorsque la construction est active mais elles périssent lorsque celle-ci s'arrête; naturellement, la répercussion se fait sentir sur les autres industries, de telle sorte que l'on peut dire que la construction réagit puissamment sur la vie économique de la nation. C'est ainsi qu'entre 1909 et 1913 la construction, largement financée au moyen d'emprunts, contribua dans une large mesure à l'extraordinaire activité qui régnait alors.

Pendant la guerre, l'industrie du bâtiment périclita; sans la construction d'usines à munitions la stagnation aurait été complète, mais après la guerre, le manque de maisons d'habitation se fit rudement sentir et l'on se mit à construire de nombreuses maisons, nonobstant le coût extrêmement élevé des matériaux et de la main-d'œuvre, ainsi que l'indique le tableau 4. Les besoins urgents résultant de la suspension de l'industrie durant la guerre furent rapidement satisfaits. La prospérité actuelle se reflète dans les constructions érigées en 1927, dont la valeur s'éleva à \$418,951,600, chiffre qui n'avait pas été atteint depuis 1912. (Tableau 2).

L'importance de l'industrie de la construction au point de vue général des affaires étant admise, les autorités publiques, au lieu de faire travailler pendant les périodes de prospérité, réservent leurs travaux pour les moments de dépression, politique qui contribue à créer la stabilité industrielle. Ainsi, après l'armistice, lorsqu'on craignait un arrêt général des usines et manufactures, le gouvernement fédéral ordonna des constructions navales qui fournirent du travail à maints ouvriers renvoyés par les usines à munitions. De même, pendant la crise de 1921 et 1922, les gouvernements provinciaux s'efforcèrent de donner de l'ouvrage aux ouvriers, par la mise à exécution de leur programme de réfection des routes.

La construction dans les transports et les utilités publiques.—Le coût des constructions exécutées par les compagnies de transports et d'utilités publiques figure, dans leur bilan annuel, au compte de l'entretien. L'entretien des voies et ponts des chemins de fer en 1926 a coûté \$81,095,525, comparativement à \$74,015,637 en 1925. En 1926, 439.6 milles de nouvelles voies ferrées ont été ouvertes à l'exploitation, 204.2 milles ont été complétés mais pas ouverts au trafic et 162 milles ont été projetés ou mis en construction. En 1926, la longueur totale des voies forme 54,279 milles comparativement à 54,100 milles en 1925, soit une augmenta-