

CHAPITRE XV.—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 occuper 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 1928, dont la valeur s'éleva à \$472,032,600 chiffre qui dépasse la valeur extraordinaire \$463,083,000 réalisée en 1912; la hausse générale du niveau des prix de 1912 à 1928 prouve suffisamment que le total de la première année représente le plus fort volume de construction. (Tableau 2.)

La construction dans les transports et les utilités publiques.—Le coût des constructions exécutées par les compagnies de transport et d'utilité publique figure dans leur bilan annuel au compte de l'entretien. L'entretien des voies et ponts de chemins de fer en 1927 a coûté \$86,436,213, comparativement à \$81,095,525 en 1926. En 1927, 315.3 milles de nouvelles voies ferrées ont été ouverts à l'exploitation, 243.4 milles ont été complétés mais pas ouverts au trafic et 877.7 ont été projetés ou mis en construction. Ces chiffres ne comprennent pas les travaux de la ligne principale du chemin de fer de la Baie d'Hudson ni de l'embranchement de Flin Flon. En 1927, la longueur totale des voies ferrées est de 54,717 milles, comparativement à 54,279 en 1926, soit une augmentation nette de 438 milles. Les chemins de fer électriques ont dépensé pour l'entretien de leurs voies et pour des constructions nouvelles \$4,190,457 en 1926, et \$4,185,317 en 1927. La longueur de leurs lignes principales à voie simple ou double a diminué de 2,237.57 à 2,215.09 milles ou de 22.48 milles.