

## 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 étant de simples manœuvres. Ceci explique à certaines époques le nombre de chômeurs se réclamant du bâtiment. Outre les cycles de fluctuation communs à la totalité des industries, celle-ci est saisonnière, bien que de nouveaux genres de construction, ainsi que les améliorations mécaniques, permettent un travail plus constant durant toute l'année dans toutes les branches de construction. Cette industrie subit aussi une transformation résultant de la substitution du béton armé au bois et à la brique. Néanmoins, il s'opère en hiver une contraction sérieuse, spécialement dans les travaux en plein air; au contraire, à la belle saison, les entrepreneurs emploient beaucoup plus d'hommes qu'ils ne le peuvent à l'année. 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.

**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 prospères 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 1929, dont la valeur exceptionnelle s'éleva à \$576,651,800, chiffre qui dépasse de pas moins de \$104,619,200 la valeur extraordinaire de 1928, et de \$113,568,800 celle de 1912. En 1930, la valeur de la construction déclina de façon frappante à \$456,999,600, soit \$119,652,200 ou 20·7 p.c. de moins qu'en 1929. (Voir 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 et de la construction. L'entretien des voies et ponts de chemins de fer en 1929 s'est totalisé à \$94,021,972 comparativement à \$97,763,472 en 1928, tandis que les frais de construction et de matériel des nouvelles lignes en 1929 se sont élevés à \$38,111,226 et ceux des nouvelles constructions et des améliorations des anciennes lignes, à \$106 926,685. En 1929, 504 milles de nouvelles lignes ont été mis en exploitation, 672·2 milles ont été achevés mais non pas ouverts à la circulation; il y a 552·7 milles de voie de