

CHAPITRE XV.—CONSTRUCTION.

La construction est le plus frappant exemple d'une grande industrie d'un caractère absolument local. Ses activités se répandent partout et elle prend une très rapide expansion dans les périodes de prospérité alors qu'elle absorbe une main-d'œuvre considérable, caractéristique qui explique l'ampleur du chômage dont souffre périodiquement cette industrie. En outre de subir l'effet des fluctuations cycliques communes aux affaires en général, l'industrie de la construction est d'un caractère décidément saisonnier, bien que les nouveaux types de construction et les améliorations mécaniques permettent un travail plus constant toute l'année dans toutes les branches de la construction. Cette industrie subit aussi une transformation par suite de la substitution croissante du béton armé au bois et à la brique. Néanmoins, elle subit toujours une contraction en hiver, spécialement dans les travaux en plein air, et dans les autres saisons, les entrepreneurs emploient un plus grand nombre de manœuvres qu'ils n'en peuvent occuper toute l'année. Une forte proportion de ces hommes n'ont aucun métier et l'offre d'hommes à tout faire dépasse généralement la demande.

Relation de la construction aux affaires en général.—Les statistiques montrant l'activité de la construction sont d'intérêt spécial tant à ceux qui sont engagés directement dans cette industrie qu'à ceux qui lui fournissent ses matières premières, telles que le bois, l'acier, le ciment, la peinture, le verre et la ferronnerie. Toutes ces industries sont prospères quand celle du bâtiment va bien et elles sont déprimées quand la construction ralentit; de plus, les effets de leur activité ou de leur dépression ont leur répercussion sur l'ensemble des industries, de sorte que la situation courante dans l'industrie de la construction réagit avec force sur toute la situation économique de la nation. Ainsi entre 1909 et 1913, la construction, financée principalement par des emprunts, a largement contribué au boom de ces années. Pendant la guerre, l'industrie a périclité, sauf pour les usines de munitions, mais après la guerre la rareté des maisons devint un problème sérieux et la construction reprit une grande activité malgré les prix élevés des matériaux et des artisans dans les métiers du bâtiment, comme le montre le tableau 4. Les besoins pressants accumulés par une quasi suspension de toute construction pendant la guerre furent rapidement satisfaits dans les premières années d'après-guerre, mais la cime du cycle d'inflation de 1929 se reflète dans l'énorme valeur des contrats de construction de l'année, valeur sans précédent de \$576,651,800, dépassant de \$104,619,200 le chiffre de 1928 et de \$113,568,800 le maximum précédent, soit celui de 1912. En 1932, la valeur totale des contrats de construction a décliné à \$132,872,400, soit \$182,609,600 ou 57·9 p.c. de moins qu'en 1931, ce qui représente un déclin de \$443,779,400 ou 77 p.c. comparativement à la cime de 1929. (Voir tableau 2.)

La construction dans les transports et les utilités publiques.—Le coût de la construction par les compagnies de transport et autres services publics figure dans leur bilan annuel au compte de l'entretien et des travaux d'art. Le compte d'entretien de la voie et des travaux d'art des chemins de fer en 1931 s'élève à \$66,-109,521 comparativement à \$78,035,587 en 1930, tandis que les dépenses dans l'assiette des voies ferrées et l'équipement de lignes nouvelles en 1931 coûtait \$22,-350,280, et les additions et amélioration aux vieilles lignes, \$42,804,071. En 1931, 305 milles de voies nouvelles ont été ouvertes au trafic, 427·7 ont été construits sans