

En 1940, des charpentes de bois furent fournies pour 325 hangars aéronautiques et salles d'exercices. Ces charpentes furent fabriquées d'une qualité de sapin Douglas de choix pour la construction, traité au chlorure de zinc et aux joints assujettis par des bandes d'acier. La plupart de ces structures ont des travées libres de 112 p. et varient en longueur de 128 p. à 160 p. Plus de 32,000,000 de pieds, m.p., de bois de construction entrèrent dans leur érection.

Le mouvement des activités de construction fut ralenti durant les mois d'hiver, sans toutefois arrêter complètement. Durant l'été de 1941 il devint presque aussi actif que l'année précédente et la consommation de bois pour fins de guerre de toutes sortes égala celle de 1940. La nouvelle expansion des camps et des centres d'entraînement nécessita l'érection de 4,000 bâtisses de bois additionnelles et de 149 hangars et salles d'exercices. Le bois servant à ces constructions fut livré à 150 endroits par tout le Canada. Environ 10,000,000 de p. de planchéage de bois dur, 6,000,000 de p. carrés de contre-placage et de bois façonné servirent à ces bâtisses, le tout évalué à plus de \$1,000,000. Le volume de bois qui servit à la fabrication de boîtes et caisses de munitions et autres usages comprend des millions de pieds, mesure de planche, et la production de planchettes à boîtes, barils, etc., s'établit à \$2,500,000.

La suppression par l'ennemi de la source ordinaire d'approvisionnement d'états de mine de la Grande-Bretagne imposa aux bûcherons canadiens la responsabilité de combler un vide dans un produit qui leur était complètement étranger. En 1940, 240,000 fathoms (1 fathom = 216 pieds cubes empilés) de bois de soutènement furent expédiés des Provinces Maritimes et de l'Est du Québec, le tout préparé selon les exigences de la Grande-Bretagne. L'année suivante, l'expédition de ce produit fut négligeable, partiellement à la suite de l'utilisation croissante du bois domestique anglais à cette fin.

En dépit du fait que plusieurs types d'avions de combat sont maintenant construits en métal, la demande de bois devant servir aux avions est pratiquement égale à celle de la dernière année de la première guerre mondiale, alors que le bois était la principale matière de base du constructeur. L'épinette Sitka, qui se trouve sur la côte occidentale de la Colombie Britannique, est l'espèce préférée pour les charpentes d'avions et tous les efforts sont faits pour répondre aux besoins de cette industrie tant chez nous qu'à travers l'Empire. Il y eut aussi une demande sans précédent de billes de merisier de forte dimension et de la plus haute qualité, pour la préparation de placage d'avion. Les spécifications de ces placages, qui sont coupés très fins et qui sont faits en contre-placage pour couvrir les ailes et les fuselages et aussi pour servir à la fabrication d'hélices, sont tellement élevées que seules des billes parfaites peuvent servir à cette production. En 1940, environ 66,500 tonnes de billes de merisier destinées au placage furent produites au Canada et en 1941 cette quantité s'éleva à 90,000 tonnes.

Il y a maintenant au Canada six établissements qui produisent du placage de merisier pour les avions, dont une sur la côte de l'Atlantique et une sur celle du Pacifique, et dont cinq servent à la fabrication du placage d'avion depuis la déclaration de la guerre. Il est estimé que la production de cette industrie en 1941 s'éleva à 55,000,000 de pieds cubes de placage destiné au contre-placage d'avions et à leurs hélices. Ces contre-placages sont fabriqués dans trois établissements produisant annuellement 4,500,000 pieds carrés.

*Contrôle des prix.*—Au début des opérations de contrôle du bois d'œuvre, un arrangement a été institué pour la réglementation volontaire des prix du bois par l'industrie elle-même. Dans l'Est du Canada, cette réglementation s'appliquait à tout bois de sciage vendu pour fins de guerre, mais sur la côte occidentale elle fut étendue également à la vente domestique ordinaire. Le fait que cet arrangement