

Deuxièmement : jusqu'à présent, on a exploité que les chênieres les plus voisines des rivières, et, conséquemment situées dans les lieux bas, à cause de la facilité du transport. Troisièmement : les bois sont coupés en hiver ; on les traîne sur la neige jusques au bord des rivières et des lacs ; lorsque la fonte des neiges et des glaces a rendu la navigation libre, on les met en radeaux pour les descendre à Québec, où ils restent longtemps dans l'eau avant d'être tirés à terre, et où ils en contractent une mousse qui les échauffe : encore imbibés d'eau, ils sont exposés dans un chantier à toute l'ardeur du soleil de l'été ; l'hiver qui succède les couvre une seconde fois de neige, que le printemps fait fondre, et ainsi successivement jusqu'à ce qu'ils soient employés ; enfin, ils restent deux ans sur les chantiers, où de nouveau ils essuient deux fois l'extrémité du froid et du chaud qu'on sent dans ce climat. Voilà les causes du peu de durée de ces vaisseaux.

“ Si on coupait les bois sur les hauteurs ; s'ils étaient transportés à Québec dans des barques ; si on les garantissait des injures du temps dans des hangars et si les vaisseaux ne restaient qu'une année sur les chantiers, il est évident qu'ils dureraient plus longtemps.

“ Dans la démolition de ceux qui ont été condamnés en France, on a reconnu que les bordages s'étaient bien conservés, et qu'ils étaient aussi bons que ceux qu'on tire de Suède, mais que les membres en étaient pourris. Est-il étonnant que les bois tords, pris à la racine d'arbres qui avaient le pied dans l'eau qu'on n'a pas eu l'attention de faire sécher à couvert, s'échauffent quand ils se trouvent enfermés entre deux bordages ? ” et l'auteur concluait : “ Je ne vois donc pas que les raisons alléguées contre les vaisseaux de Qué-