l'Heureuse-Marie, de Saint-Malo, amène son équipage breton. En 1748, c'est le *Saint-Laurent*.

Une autre année, ce sera le *Québec*, ou *l'Orignal* qui aura la mauvaise fortune de se crever durant son lancement.

Tous ces travaux étaient dirigés par le sieur Levasseur, ingénieur-constructeur. Ils occupèrent une foule d'ouvriers dont les premiers étaient venus de France, mais dont les autres s'étaient formés ici. En 1739, M. Hocquart écrivait qu'il y avait 50 charpentiers à Québec, mais qu'il en fallait davantage.

L'établissement de cette industrie suffirait seule à illustrer l'administration de cet intendant. Il est vrai que quelques années plus tard, on essaya de discréditer les vaisseaux construits au Canada. Dans un mémoire publié en 1758, on voit que deux reproches leur étaient adressés : d'abord qu'ils coûtaient plus cher que ceux dont la construction avait lieu en France, et ensuite qu'ils étaient de moindre durée, d'où l'on concluait que les bois canadiens étaient d'une qualité inférieure. Mais l'auteur du mémoire réfutait ces deux objections. Il démontrait que le coût n'était plus élevé qu'en apparence, " attendu qu'il passe sur le compte de la construction beaucoup de dépenses qui n'y ont aucun rapport." Il ajoutait : " Tout esprit non prévenu sera forcé de convenir qu'on fera construire en Canada des vaisseaux avec plus d'économie que dans les ports de France, toutes les fois qu'on ne confondra pas d'autres dépenses avec celles de la construction ". Quant à la qualité des bois, il entrait dans de longues explications. " Les bois du Canada sont extrêmement droits, disait-il ; ce n'est qu'avec beaucoup de peine qu'on trouve dans leurs racines des bois tords, propres à la construction.