

encore, si le canal débouchait aux moulins à vent, et n'allait pas jusqu'au centre de la ville, on paie à peu près 2s. par tonneau pour voiturage du port aux magasins, ce qui fait 700*l.* annuellement, ou un capital de 11,660*l.* tandis qu'il est évident que tout cela et quelque chose de plus pourrait être épargné, si ces marchandises pouvaient être envoyées à la Croix par le canal principal, ou que la branche latérale fût conduite de sorte qu'elles pussent être envoyées par cette voie au port pour y être embarquées.

De cette manière, il est évident que sur les importations du pays d'en haut, ou sur ce qu'on peut appeller le commerce intérieur, on pourrait épargner une nouvelle somme de 62,660*l.* en donnant à ce canal le cours et l'étendue convenables, laquelle ajoutée à la somme de 124,990*l.* qu'on a montré ci dessus pouvoir être épargnée sur l'importation des marchandises étrangères, avec la somme de 29,410*l.* différence des frais requis pour conduire le canal en droite ligne à la Croix, et ceux requis pour l'amener aux moulins à vent, donne une somme totale de 215,060*l.* Il est également évident qu'on ne peut effectuer cet objet, qu'en exécutant cet ouvrage convenablement, de la manière et dans la direction indiquées d'abord et ensuite approuvées ; et on ne peut l'effectuer par aucune autre méthode ; car nul changement dans la direction de ce canal, nul accourcissement dans son cours, ne produiront les avantages mentionnés ci-dessus, ni obtiendront l'objet essentiel pour lequel il a été originairement entrepris.

Les deux états ci-joints faits conformément aux calculs précédents montreront les avantages et les frais comparatifs des deux routes.

PREMIEREMENT.

Frais requis pour faire la branche du Canal des environs de la barrière de péage aux moulins-à-vent, et pour