

affaires, néanmoins il faut attribuer à quelqu'autre cause, l'état désespéré des affaires de la Compagnie du Canal Desjardins. Il n'y a pas de doute, que cette situation est due au mauvais état du Canal ; et cela est évident, si l'on considère qu'il n'a été perçu, dans le cours de deux années, que £738 de péages, seule source de revenu, ou 1¼ pour cent sur le capital employé ; et cela vient de ce qu'il n'y a que des bateaux de 30 tonneaux qui soient en état de passer sur le Canal. S'il était assez profond pour permettre aux bâtimens de grandeur ordinaire qui naviguent sur le Lac Ontario, d'aller jusqu'à Dundas avec leurs chargemens, et sans soumettre les marchandises ou effets aux frais de transbordement, les Directeurs pourraient alors exiger un péage plus fort et plus élevé d'au moins 300 pour cent que les taux actuels ; cela, joint à l'accroissement du transit des marchandises sur le Canal, à mesure que les ressources du pays augmentent, produirait un revenu suffisant pour mettre les Directeurs en état de payer l'intérêt des emprunts, et finalement liquider toutes les dettes de la Compagnie.

Mais, pour parvenir à un but aussi désirable, les Directeurs ne savent quelle marche adopter.

S'adresser à la Législature pour lui demander de prendre possession ou se charger du Canal, (et remarquez que les Directeurs peuvent le faire, sans le consentement de la Compagnie, puisqu'elle n'a pas payé l'intérêt,) est une mesure si importante et nécessaire, que les Directeurs ne peuvent trop instamment appeler l'attention sérieuse des Actionnaires sur ce sujet. Par ce moyen, le Canal serait achevé d'une manière convenable ; et quoiqu'il puisse s'écouler plusieurs années, avant qu'on puisse rembourser au Gouvernement les sommes qu'il a déjà avancées, et retirer celles qui restent encore à dépenser, la perte serait sans doute moindre pour la Compagnie, d'attendre durant tout ce tems là, le remboursement de ce qu'elle aura dépensé pour le Canal, que de le laisser dans la condition ruineuse dans laquelle il se trouve aujourd'hui.

Actuellement, il n'y a que les marchands de transport qui en retirent de l'avantage ; les taux du fret sont les mêmes que quand ils se servaient de la petite rivière qui traverse le marais voisin ; leurs bateaux peuvent porter un plus fort chargement par le Canal, et faire le voyage en moins de temps, et avec le même nombre d'hommes, que par la petite rivière. Le tableau suivant indique le chiffre des produits et effets qui ont été transportés, quoique la saison soit peu avancée, le Canal n'étant ouvert que depuis un mois et deux jours ; il indique également les frais de leur embarquement à bord des Goëlettes dans la Baie Burlington, ainsi que le montant des péages.

TRANSPORT DES EFFETS ET PRODUITS.		PEAGES DU CANAL.	
	£ s. d.		£ s. d.
13,867 Quarts de Fleur à 6d. le qt.	346 13 6	13,867 Qrts. de Fleur à 1d. chaque.	57 15 7
376 " Whiskey, à 1s. le do.	18 16 0	376 " Whiskey, 3d. "	4 14 0
66 " de Lard, à 9d. le do.	2 9 6	66 " Lard, 3d. "	0 16 3
165 Tinettes de Beurre, à 4d. chaque.	2 15 0	165 Tinettes de Beurre, 3d. "	2 1 3
17 Quarts d'Alcalis, à 1s. 6d.	1 5 6	17 Quarts d'Alcalis, 4d. "	0 5 8
116 Quintaux de Marchandises, à 6d. le quintal.	2 16 0	116 Quint. de Marchandises, 2d.	0 19 4
35,500 Douves de Pipes, à 30s. le mille.	53 5 0	35,500 Douves de Pipes, à 5s. le mille,	8 17 6
69,500 do. de Tonnes, à 10s. do.	35 0 0	69,500 do de Tonnes, à 2s. 6d. do	8 13 9
	£463 0 6	159 Voyages de Bateaux, à 2s. du voyage.	15 18 0
A déduire, les dépenses journalières sur ce chiffre total ; 159 charges de bateaux, ou 159 journées de bateau à 32s. par jour,	254 8 0		£100 1 7
Profits	£208 12 6	A déduire le salaire du Secrétaire, et les gages de deux hommes pour ouvrir les ponts tournans,	16 18 4
		Montant net, £	83 3 3

Comparez, dans ce tableau, le commerce clair et profitable que font des gens qui ne se sont jamais montrés bien disposés en faveur de l'entreprise, avec les profits que la Compagnie a retirés, après tous ses efforts ; et le résultat paraîtra vraiment surprenant.—Peut-on laisser durer un tel état de choses ? ne peut-on découvrir aucun moyen, de finir et achever le Canal ?—Ou bien faudra-t-il l'abandonner, après tout ce qui a été fait ? Ce sont là, Messieurs, des questions, que les Directeurs doivent laisser à vos sérieuses réflexions.

En terminant, les Directeurs ne peuvent s'empêcher d'exprimer leur regret, que le Canal ait été commencé sitôt, et à une époque où le commerce de cette partie du pays ne réclamait pas un Canal pour les bâtimens, et que sa construction ait été accompagnée d'une mal administration qui a duré plusieurs années ; sans cela, ils sont portés à croire, que la somme que le Canal parait avoir coûtée, n'aurait pas été si considérable—Néanmoins, ils conservent encore l'espoir, que le moment n'est pas éloigné où les affaires de la Compagnie du Canal Desjardins, vont prendre une tournure et une couleur plus favorable et plus encourageante.

(Signé,)

JOHN PATERSON,
Président, C. C. D.Bureau du Canal Desjardins,
Dundas, 2 Mai, 1840.

(Signé,) JOHN DICKIE, Secré. C. C. D.