

ent, sur tout le capital requis pour compléter ce Canal de la manière la plus avantageuse au public.

Bien que dans les calculs précédents il n'ait rien été dit de l'augmentation du revenu qui se retirerait du Canal, si on le prolongeait jusqu'à la Croix, il est un point qui mérite surement attention. Si l'on suivait cette ligne, on pourrait se procurer assez d'eau pour faire mouvoir toutes sortes de machines hydrauliques; et quand on considère que ces machines pourraient être construites de manière à ne pouvoir être arrêtées par le froid dans aucune saison de l'année, on peut croire que cette circonstance combinée avec l'avantage de la situation, porterait à en établir plus que moins: et l'on ne va peut-être pas trop loin en disant que les profits qui résulteraient de ces machines seraient suffisants pour payer l'intérêt de la somme requise pour faire passer le Canal par la ville.

Dans tous les calculs ci-dessus, on n'a pris en considération que la différence entre l'état présent des choses, où il n'y a pas de Canal. et ce qui arriverait si le Canal venait qu'au présent Port, ou s'il allait jusqu'à la Croix. S'il joignait le fleuve plus haut que le port, ou à quelque autre point au-dessus du pied du courant, ces épargnes et ces avantages ne seraient pas seulement diminués proportionnellement, mais le public serait assujéti à donner pour plusieurs articles un plus haut prix que celui auquel ils se vendent présentement. Prenons pour exemple une corde de bois: nous avons déjà vu qu'il en coûterait 1*l.* 6*d.* de plus pour le chariage, s'il fallait le prendre aux moulins-à-vent que pour le prendre à la grève. Mais si le bois était amené par le canal dans le centre de la ville, il pourrait être charié à la porte de chacun des consommateurs pour 1*l.* de moins par corde, faisant 2*l.* 6*d.* de moins que s'il fallait l'amener du dit bassin. Cette