

(26) La *Marquette Investment Co.* est une société sous la dépendance de *Newman, Sweezy & Co., Ltd.*; elle a été formée pour agir comme syndic et agent dépositaire et de dissolution du *Beauharnois Syndicate* (pièce No 59).

LES COMPAGNIES AFFILIÉES

(27) Outre la *Beauharnois Light, Heat and Power Co.*, la *Beauharnois Power Corporation Ltd.*, possède en propre les filiales suivantes:

La *Beauharnois Construction Co.*, chargée d'exécuter à forfait les travaux effectifs de construction;

La *Beauharnois Transmission Co.*, chargée des lignes effectives de transmission et du transport de l'énergie électrique dont la production est escomptée;

La *Beauharnois Land Co.*, à laquelle est attribuée la propriété de l'avoir de la compagnie, y compris les acquisitions de terrains en sus de tous ceux requis pour la construction effective du canal et que l'on compte pouvoir vendre pour des emplacements de manufactures, d'habitations, et à d'autres fins connexes;

La *Beauharnois Railway Co.*, formée en vue de la construction et de l'exploitation du chemin de fer industriel;

La *Marquette Construction, Co.*, une société du Delaware formée en vue d'acquérir aux Etats-Unis et de louer à la *Canadian Construction, Co.*, certaines machines qui l'on compte, après s'en être servi pour construire le canal, réexporter en franchise aux Etats-Unis, où l'on dit qu'elles peuvent trouver plus facilement acquéreur.

6. AUTORISATION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

(1) Selon M. Henry, on a commencé effectivement à construire le remblai nord le 7 août 1929, dans le voisinage du lac Saint-François, et le remblai sud le 23 avril 1930.

(2) La condition No 11 du décret du conseil C. P. 422 porte que la compagnie ne doit pas procéder à l'exécution des ouvrages avant "d'avoir soumis au ministre et fait approuver par celui-ci les plans en détail desdits ouvrages".

(3) Les travaux, de la façon dont ils procèdent actuellement, s'écartent sur plusieurs points importants des plans dont il est question au présent décret.

(1) La distance entre les berges s'établit approximativement à 3,300 pieds, tandis que les plans primitifs montrent une largeur approximative de 1,100 pieds dans la partie rocheuse et de 4,100 pieds dans la partie terreuse.

(2) Le plan primitif, pièce No 2a, montre qu'à un endroit la largeur au fond de la partie navigable du canal est sensiblement inférieure à 600 pieds, et qu'à un autre endroit elle est sensiblement supérieure à ce chiffre, tandis que l'on creuse en réalité le chenal de 27 pieds à une largeur de 600 pieds au fond.

(3) L'entrée du canal, du lac Saint-François, conformément au plan le plus récent déposé le 22 août 1930 et telle que creusée actuellement, se trouve à quelque 3,000 pieds plus au nord et plus rapprochée de la tête des rapides des Cèdres que ne l'indique le plan, pièce No 2a.

(4) On n'a fait approuver ni par un arrêté-en-conseil, ni par le ministre, les ouvrages rémédiateurs apparaissant au plan primitif.

(5) On a pratiqué une brèche à la digue de Hungry Bay et l'on a creusé, sans l'autorisation du gouvernement, un canal de dérivation du côté sud du canal pour remplacer le vieux canal de dérivation de Saint-Louis.