

qui ont causé des retards dans des cas particuliers; par exemple, des immigrants déclarés être dans certains centres de concentration par leurs parents au Canada en avaient été évacués avant que nous eussions pu les rejoindre et il nous fallut beaucoup de temps pour les trouver. Toutefois, les choses vont mieux maintenant.

Par l'arrêté en conseil C.P. 371 du 30 janvier dernier, les règlements furent de nouveau élargis pour permettre l'admission des ouvriers de ferme, des personnes expérimentées dans l'exploitation minière et forestière et dans le flottage des billes lorsque ces personnes étaient destinées à un emploi assuré. La disposition permettait aussi l'admission de la fille ou de la soeur veuve (avec ou sans enfants non mariés au-dessous de 18 ans) des personnes légalement établies au Canada; elle portait en outre l'âge d'admissibilité des nièces et neveux orphelins de 16 à 18 ans.

J'aimerais remettre au Comité copie des arrêtés en conseil déjà mentionnés, à savoir C.P. 2071 du 28 mai 1946, et C.P. 371 du 30 janvier 1947, ainsi qu'une codification de l'arrêté C.P. 695 modifié, qui énumère les classes d'immigrants admissibles, y compris les classes désignées dans les arrêtés mentionnés.

La Division de l'immigration et le ministère du Travail ont entrepris de déterminer les besoins ouvriers dans les industries suivantes: l'agriculture, les mines, l'abattage, le flottage, dans le but d'amener au Canada, de l'Europe continentale des immigrants de ces catégories pour lesquelles on offre de l'emploi. Les autorités étudient aussi la question des domestiques. Il n'est pas possible de choisir des immigrants dans plusieurs pays à l'heure actuelle. La principale source d'immigration en masse pour les catégories de personnes admissibles sous le régime des présents règlements réside dans les personnes déplacées des territoires occupés.

Le principal obstacle à un mouvement intensif d'immigration se trouve encore dans le transport océanique. Bien que nous ne puissions estimer le nombre de sujets britanniques du Royaume-Uni qui attendent l'occasion de se rendre au Canada, il est certain que le chiffre en sera restreint par l'espace disponible sur les navires et non par le manque d'immigrants éventuels. La situation du transport est extrêmement désappointante et nous faisons l'impossible pour obtenir la libération de nouveaux navires pour le service canadien qui seraient ajoutés à ceux qui sont déjà disponibles cette année.

Bien que le présent exposé soit nécessairement une brève esquisse de la situation générale de l'immigration en provenance de l'Europe, j'espère qu'il sera utile au Comité dans son étude du problème compliqué de l'immigration.

J'ai apporté pour l'usage du Comité vingt-cinq exemplaires des règlements codifiés que j'ai mentionnés.

L'hon. M. ROEBUCK: Ils nous seront utiles.

M. JOLLIFFE: Et j'ai plusieurs exemplaires miméographiés de la loi.

L'hon. M. ROEBUCK: Vous avez mentionné les efforts déployés pour obtenir plus de facilités de transport. Pouvez-vous nous peindre la situation actuelle quant au transport?

M. JOLLIFFE: Actuellement nous n'avons que deux navires venant du Royaume-Uni qui feront le service régulier cet été, l'*Asconia*, de la ligne Cunard et l'*Empress of Canada*, de la ligne du Pacifique-Canadien. L'*Aquitania*, utilisé pour le transport des troupes et plus tard des personnes à la charge des militaires, fait encore le service jusqu'à Halifax. Je crois qu'on l'utilisera pour un ou deux autres voyages.

L'hon. M. HAIG: Où ira-t-il ensuite?

M. JOLLIFFE: Je l'ignore.

L'hon. M. HAIG: En Australie?

M. JOLLIFFE: Je ne le sais pas officiellement; tout ce que j'en sais c'est que les journaux ont annoncé qu'il ira en Australie; mais on a dit plus tard que cette idée avait été abandonnée. Je crois qu'il sera mis au rancart.