

Il y a, chaque saison, des centaines d'appels de navires demandant des renseignements sur l'itinéraire à suivre dans les glaces et des centaines d'autres provenant des navires faisant appel au service des brise-glace.

Le trafic hivernal est d'une importance particulière pour la Côte nord, puisque les industries peuvent continuer à produire malgré le mauvais temps, alors qu'il y a quelques années, le gel du fleuve imposait un arrêt qui ne prenait fin qu'à la débâcle.

En faveur des sciences de la mer

De nombreux chercheurs, océanographes et hydrographes appartenant à divers organismes gouvernementaux, cherchent à augmenter leurs connaissances sur l'Arctique, le golfe Saint-Laurent et les autres eaux intérieures où seuls des brise-glace peuvent pénétrer.

Au cours des opérations de ravitaillement de l'Arctique nord, les navires ont transporté des équipes de recherche dans de nombreux endroits du Grand Nord et, dans certains cas, dans des eaux jusqu'alors inexplorées. Signalons, parmi les réalisations dans ce domaine, la pénétration du détroit de Nansen jusqu'aux glaces permanentes, coupant la route Resolute-détroit d'Eureka et passant par le détroit de Penny, et le tour des îles Prince-de-Galles et Roi-Guillaume.

Pendant l'automne de 1969 et le printemps de 1970, un brise-glace de la Garde côtière canadienne a escorté le pétrolier américain *Manhattan*, navire géant dont la coque avait été spécialement renforcée pour la navigation dans les glaces. En 1969, le pétrolier a traversé le passage du Nord-Ouest afin d'étudier la possibilité de construire d'énormes pétroliers brise-glace pouvant transporter régulièrement le pétrole des riches champs pétrolifères de la baie Prudhoe en Alaska, vers la Côte est du continent. Au printemps de 1970, le *Manhattan* a poursuivi ses essais dans les glaces dures de la baie de Baffin. Le n.g.c.c. *John A. Macdonald* a escorté le pétrolier dans sa première expédition, permettant ainsi au *Manhattan* de devenir le premier navire industriel à franchir le passage du Nord-Ouest. C'est le n.g.c.c. *Louis S. St-Laurent* qui a escorté le pétrolier dans son deuxième voyage.

Réparations des câbles océaniques

La flotte de la Garde côtière canadienne comprend le seul navire câblé brise-glace du monde, le n.g.c.c. *John Cabot*, mis en service en 1965. Le navire compte à son crédit des réalisations considérables dans le Grand Nord, où il localise les ruptures de câbles et les répare dans les conditions atmosphériques les plus difficiles: froid intense, blizzard et nuit permanente de l'hiver arctique. Ce dernier navire a fait également les manchettes en 1973 par son rôle joué dans le sauvetage du petit sous-marin *Pisces III*.