

Transport maritime

En ce qui concerne les opérations maritimes, le Gouvernement canadien effectue régulièrement chaque année une patrouille dans l'est de l'Arctique depuis 1922 mais, jusqu'en 1947, le baliseur du gouvernement, et quelques navires de charge privés exploités par des compagnies qui s'intéressaient surtout au commerce des fourrures ont été à peu près les seuls navires à faire du transport vers cette partie du Nord.

En 1947, le Canada et les États-Unis mettaient en oeuvre un programme conjoint d'établissement de stations météorologiques exploitées en commun dans les îles du Haut-Arctique. Au début, ce sont des organismes des États-Unis qui assumèrent presque entièrement l'énorme tâche que constituait le transport des matériaux de construction et des autres approvisionnements vers ces postes isolés et vers les établissements de défense qui avaient été construits dans le Nord.

Les responsabilités du Canada s'accroissaient rapidement, cependant, un intérêt grandissant se manifestait pour l'exploration des richesses naturelles du nord du continent et des îles.

En même temps, on se préoccupait davantage d'améliorer les conditions de vie des indigènes et les ministères fédéraux compétents à cet égard établissaient des programmes d'envergure. En conséquence, en 1950, le ministère des Transports mettait en service un nouveau navire, le *C.D. Howe*, conçu pour le travail dans l'Arctique. Trois ans plus tard, le lourd brise-glace d'*Iberville* était affecté à la protection des opérations de transport maritime vers l'Arctique. Le Canada commença à participer aux missions annuelles de ravitaillement des ports d'escale du Nord, puis augmenta graduellement cette participation jusqu'au jour où il assumait entièrement la charge de l'entreprise.

Aujourd'hui, les convois de ravitaillement comprennent chaque année environ 15 navires de la Garde côtière canadienne et une vingtaine de navires-cargos et navires-citernes affrétés. Les navires de la Garde côtière comprennent de lourds brise-glace et des navires à faible tirant, ces derniers pouvant atteindre bien des ports d'escale, en particulier dans la région de la baie d'Hudson, où le peu de profondeur de l'eau empêche les navires de charge ordinaires de pénétrer.

De la mi-juillet à la fin de septembre ou au début d'octobre, la flotte des ravitailleurs livre des approvisionnements à une quarantaine d'établissements de l'est de l'Arctique, y compris des villages indigènes, des postes de traite, des postes de défense isolés et des stations météorologiques. A cause de la brièveté de la saison, la livraison se fait par plusieurs convois, chacun comprenant un ou deux brise-glace, selon l'état des glaces, et plusieurs navires de charge.