



doc
CA1
EA9
R119
FRE
1973
novembre

Pages documentaires

N° 119
(Révisé en novembre 1973)

Dept. of External Affairs
Min. des Affaires extérieures
OCT 17 1973
RETURN TO DEPARTMENTAL LIBRARY
RETOURNER A LA BIBLIOTHÈQUE DU MINISTÈRE

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

(Préparé par la Garde côtière canadienne, Direction des opérations, ministère des Transports, Ottawa.)

Depuis la Confédération, la Garde côtière canadienne a joué un rôle essentiel dans notre développement économique maritime, bien qu'elle n'ait été connue sous ce nom que depuis le 26 janvier 1962.

Antérieurement, plusieurs flottes des gouvernements provinciaux assuraient, indépendamment les unes des autres, les services de la Garde côtière. Réunies en 1867 en un seul service maritime, elles ont constitué l'embryon de la flotte qui relève actuellement du ministère des Transports.

Après un début modeste, la flotte a pris une forte expansion. Elle comprend aujourd'hui 140 navires de tous genres, dont 60 patrouillent les eaux intérieures et limitrophes du Canada. La flotte de la Garde côtière compte neuf brise-glaces dont le seul rôle est d'ouvrir un passage aux navires et neuf autres navires brise-glaces, ravitailleurs et baliseurs.

La Garde côtière canadienne n'a jamais été un service armé dans le sens propre du mot. Quelques années avant la Première Guerre mondiale, certains navires du Service maritime utilisés comme croiseurs côtiers destinés à la protection des zones de pêche, portaient quelques petits canons. Ils servaient également à l'entraînement naval. C'est seulement dans cette mesure que le service maritime de l'ancien ministère de la Marine et des Pêcheries anticipait sur la loi du service naval qui, en 1910, autorisait la création d'une Marine royale du Canada.

Le Service maritime, qui s'occupait alors principalement du ravitaillement des phares et du balisage, et quelquefois du dégagement des voies d'eau encombrées par les glaces au début de l'hiver, est maintenant responsable du balisage de toutes les voies navigables et assure des services de recherche et de sauvetage.

C'est pour répondre à deux besoins pressants que la flotte s'est modernisée et a multiplié ses unités au cours des dernières années: le développement industriel de la région du golfe Saint-Laurent et l'accroissement de l'activité maritime dans l'Arctique canadien.

En même temps, les opérations de recherche et de sauvetage maritimes se sont multipliées. En plus des besoins de la navigation commerciale et de l'industrie de la pêche, le ministère des Transports

54103092

devait tenir compte des problèmes de sécurité de plus en plus nombreux qui accompagnent l'essor actuel de la navigation de plaisance au Canada.

L'abandon de l'ancien nom "Service maritime canadien" et l'adoption en janvier 1962 du nouveau titre de "Garde côtière canadienne", constituait la reconnaissance par les autorités de l'importance et de la portée de la flotte.

Le changement de nom a été accompagné d'un changement d'uniforme pour les hommes et d'apparence pour les navires qui sont maintenant peints aux couleurs officielles du Canada: coque rouge et superstructure blanche. Ainsi, les bâtiments de la Garde côtière sont facilement reconnaissables dans les eaux qu'ils patrouillent.

Un service essentiellement civil

Les fonctions de la Garde côtière canadienne sont essentiellement civiles. Les navires ne portent aucun armement et la flotte n'a aucune fonction militaire.

Elle poursuit le même travail qu'elle a toujours accompli. Elle entretient et ravitaille les aides à la navigation, sur terre et sur eau, dans les eaux canadiennes. Ces dernières comprennent les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, le Saint-Laurent et les Grands lacs, les voies de navigation de l'Arctique ouest, la baie d'Hudson, le système du Mackenzie et les autres eaux intérieures. Le territoire de la Garde côtière est très vaste et ses fonctions ne le sont pas moins.

Depuis sa création, la flotte s'occupe du dégagement des voies d'eau encombrées par les glaces. Au début, les opérations des brise-glace se limitaient à prêter main-forte aux traversiers assurant une liaison avec l'Île-du-Prince-Édouard et à lutter contre les menaces d'inondation causées par les glaces dans le Saint-Laurent.

À la suite de ces luttes, les navires marchands commencèrent alors à tirer parti de la voie rendue navigable par les brise-glace et à l'heure actuelle, ces navires peuvent atteindre Montréal tout l'hiver.

L'accroissement de l'activité maritime du port de Churchill, au Manitoba, en tant que port d'exportation vers l'Europe, s'est accompagné de la nécessité d'assurer un service de brise-glace. Ce fut ensuite l'ouverture à la navigation de l'Arctique canadien qui entraîna une demande croissante d'opérations de dégagement des glaces dans les eaux s'étendant jusqu'à quelques centaines de milles du Pôle. Le Garde côtière a dû ensuite résoudre de nouveaux problèmes de dégagement à mesure que la navigation commerciale

dans le golfe du Saint-Laurent se poursuivait avec succès pendant tous les mois de l'hiver.

C'est pourquoi le ministère des Transports s'est efforcé d'augmenter et d'améliorer sa flotte de brise-glace, qui compte parmi ses unités le brise-glace à propulsion classique le plus grand et le plus puissant du monde. Il s'agit du n.g.c.c. *Louis S. St-Laurent*, mis en service en 1969. Le n.g.c.c. *Norman McLeod Rogers*, brise-glace, également mis en service la même année, dessert principalement le golfe du Saint-Laurent.

Navires météorologiques

Le Service de l'environnement atmosphérique du Canada assure des observations météorologiques à la station "Papa" dans l'océan Pacifique, à quelque 900 milles à l'ouest de la côte du Canada. Les observations revêtent une importance considérable pour la météorologie internationale. La Garde côtière canadienne réserve deux navires météorologiques océanographiques jumeaux, le *Quadra* et le *Vancouver*, à ce service dans cette zone du Pacifique où les tempêtes sont fréquentes.

Dans le Nord

Depuis 1954, le ministère des Transports assume des responsabilités croissantes dans le domaine du ravitaillement des installations civiles et militaires situées un peu partout dans l'Arctique. Antérieurement, la plus grande partie de ce travail était accompli par des organismes des États-Unis, mais la Garde côtière assure maintenant ce service dans tout l'est de l'Arctique canadien ou presque et aide d'autres entreprises et organismes canadiens dans l'ouest de l'Arctique.

Dans l'est de l'Arctique, le ravitaillement est assuré par des convois de navires marchands affrétés et escortés par des brise-glace. Les capitaines des brise-glace commandent tout le convoi. La Garde côtière exploite aussi dans cette région des petits ravitailleurs capables de pénétrer dans les eaux relativement peu profondes qui caractérisent un bon nombre des régions ravitaillées dans l'Arctique.

L'essor de l'activité maintenue dans l'Arctique a fait naître un grand besoin de services de reconnaissance des glaces, actuellement assuré par des avions volant à partir de Churchill, de Frobisher Bay, de l'île de Baffin et de Resolute Bay sur l'île de Cornwallis dans l'Arctique nord. Ces vols sont organisés par le Service de l'environnement atmosphérique du Canada et fournissent des renseignements sur les glaces dans les voies navigables de l'océan et dans toutes les régions fréquentées par les convois. De plus, des photos transmises par satellites sont utilisées avec succès pour l'évaluation de l'état des glaces dans l'Arctique.

Des hélicoptères transportés à bord des brise-glace effectuent des vols de reconnaissance dans le voisinage immédiat. A bord de ces appareils se trouvent des spécialistes des glaces du Service de l'environnement atmosphérique capables de reconnaître certains passages que les équipages des navires ne peuvent voir. Les renseignements qu'ils fournissent permettent une économie de temps considérable aux convois. Les hélicoptères sont aussi très utiles pour le transport du personnel entre les navires et le littoral et pour le transport des marchandises légères.

Pour assurer le transport des marchandises entre les navires et le littoral, la Garde côtière a mis en service une flottille de péniches de débarquement qui ne quittent jamais les eaux arctiques. Des entrepreneurs civils assurent les services de camionnage et de débarquement nécessaires. Dans le cadre des opérations de ravitaillement, près de 100,000 tonnes de marchandises sont transportées tous les ans aux installations du Nord.

Dans l'ouest de l'Arctique, les convois de ravitaillement partent de Tuktoyaktuk à l'embouchure du Mackenzie, où les marchandises sont apportées par péniches des ports situés plus au sud. Un brise-glace de la Garde côtière, ayant Victoria (C.-B.) pour base, effectue le long voyage autour de l'Alaska pour atteindre Tuktoyaktuk et de là escorte les navires de ravitaillement. Ces derniers voyagent vers l'est, entre le continent et les îles Victoria et Roi-Guillaume, et atteignent des points aussi éloignés que les baies Spence et Shepherd à l'extrémité sud-ouest de la presqu'île Boothia.

La navigation dans
le Golfe

Pendant l'hiver, les brise-glace de la Garde côtière canadienne jouent un rôle essentiel dans les opérations maritimes toujours nombreuses dans le golfe Saint-Laurent. Les mouvements des brise-glace sont dirigés par un agent responsable qui reste en contact avec les navires marchands pour leur indiquer l'itinéraire à suivre et pour leur assurer les services nécessaires de brise-glace.

Le Service de l'environnement atmosphérique canadien fournit les renseignements sur les glaces et dans la mesure du possible, les navires marchands sont organisés en convois qui franchissent les régions encombrées de glace sous l'escorte de brise-glace.

Tout le long de la saison, les marchandises sont régulièrement embarquées et débarquées dans les ports de la Côte nord du Golfe (Sept-Îles, Port Cartier et Baie Comeau) comme dans les ports de Corner Brook et Botwood (T.-N.) et Dalhousie (N.-B.) d'où le papier est exporté. Tous les ans, de nouveaux ports et de nouvelles industries contribuent à l'accroissement du commerce maritime en hiver.

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*.

Études sur les Grands lacs

Sur les Grands lacs, le n.g.c.c. *Porte Dauphine* travaille pour le compte d'un groupe d'organismes de recherches s'occupant de limnologie et de météorologie.

Recherche et sauvetage

Le service de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne fournit l'élément maritime de l'organisation nationale de sauvetage aérien et maritime dont la responsabilité repose sur les Forces armées canadiennes.

Dans le cadre de ses fonctions, la Garde côtière conseille les Forces armées sur les questions de sauvetage. Elle coordonne également les aspects maritimes de la recherche et du sauvetage et organise la participation des navires tant publics que privés à ce travail.

La flotte de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne se compose de 5 navires légers de 95 pieds et 3 de 70 pieds spécialement équipés pour ce genre de travail. Deux des grands bâtiments sont basés sur la Côte atlantique et deux autres, sur la Côte du Pacifique. Le cinquième se trouve sur les Grands lacs en été et sur la Côte atlantique en hiver. Les trois bâtiments de 70 pieds sont basés sur les Grands lacs.

La dernière acquisition de la flotte de sauvetage est un navire de 234 pieds de longueur conçu pour les opérations en haute mer et pouvant naviguer par n'importe quelles conditions atmosphériques. Le n.g.c.c. *Alert*, qui pourra servir de modèle pour d'autres navires semblables à l'avenir, a été construit par la *Davie Shipbuilding Limited*, de Lauzon (Qué.) en automne de 1969 et a été mis en service sur la Côte est.

La Garde côtière a également décidé d'acquérir un certain nombre de canots de sauvetage inchavirables pour les opérations de sauvetage près des côtes. Dix canots de ce genre sont prévus ou, déjà en service à différents endroits au Canada.

RP/A