

31 ont une jauge brute de plus de 1,000 tonnes, notamment 10 brise-glace lourds et huit baliseurs pouvant servir au déglacement. Ce groupe de brise-glace est le deuxième au monde en importance. La flotte s'est surtout accrue ces dernières années pour répondre à un besoin nouveau toujours grandissant, celui du déglacement à l'intention des navires qui naviguent dans l'Arctique canadien au cours de l'été et des navires de commerce qui sillonnent le golfe Saint-Laurent en hiver.

Les opérations de recherche et de sauvetage qui relèvent du ministère se sont également accrues, non seulement dans le domaine de la navigation commerciale mais aussi dans celui de la navigation de plaisance qui pose des problèmes du point de vue de la sécurité et qui connaît une faveur exceptionnelle de la part du public.

La Garde côtière canadienne exerce des fonctions du domaine civil, ce qui explique que les navires ne sont munis d'aucun matériel militaire. Elle voit à l'entretien et à l'approvisionnement des repères terrestres et des aides flottantes à la navigation dans les eaux canadiennes, notamment près du littoral de l'Atlantique et du Pacifique, dans les eaux du fleuve Saint-Laurent et des Grands lacs, les chenaux des parties orientale et occidentale de l'Arctique, la baie d'Hudson, le réseau du fleuve Mackenzie et les autres eaux intérieures. Les nombreuses tâches qui s'imposent embrassent un vaste territoire.

Le déglacement a constitué une des tâches importantes de la flotte depuis ses débuts. Les premières années, il était surtout effectué en vue d'aider les navires naviguant dans les ports de l'Est et dans le Saint-Laurent à poursuivre leur activité durant la période d'hiver, selon que le permettaient les conditions météorologiques et en tenant compte des servitudes de ces navires. Il a également été effectué au cours des années à Montréal en vue d'empêcher les inondations attribuables aux embâcles sur le fleuve. Lorsque l'aménagement de la route maritime reliant Churchill (Man.) à l'Europe commença à jouer un rôle important dans l'économie maritime du pays, les brise-glace furent affectés au service des navires de commerce empruntant cette route. Depuis 1954, où on commença à effectuer des travaux de déglacement dans l'Arctique canadien, le ministère répond aux besoins qui s'y manifestent dans ce domaine jusqu'à quelques centaines de milles du pôle nord.

Les opérations septentrionales ne peuvent être menées à bien qu'en collaboration avec les services de reconnaissance des glaces qui sont assurés par des aéronefs à voilure fixe basés aux ports de Churchill (Man.) et de Frobisher Bay et de Resolute Bay dans l'Arctique supérieur. La Direction de la météorologie du ministère, dont relèvent ces vols, fournit ainsi des renseignements sur l'état des glaces des routes maritimes des diverses régions où circulent les convois. Les hélicoptères qui se trouvent à bord des brise-glace servent aux vols de reconnaissance à court rayon d'action. Ils transportent des observateurs qualifiés de la Direction de la météorologie qui, en pouvant repérer dans les glaces des passages qui ne peuvent être aperçus du navire, permettent aux convois d'avancer plus rapidement. Ils sont également très utiles pour le transbordement du personnel et pour le transport de marchandises légères.

Les opérations de ravitaillement des postes de l'Arctique effectuées par les navires de la Garde côtière canadienne ont accusé une expansion considérable; la quantité de marchandises transportées (environ 8,000 tonnes en 1954) a atteint près de 100,000 tonnes en 1964.

En 1965, le ministère des Transports a établi, à Sydney (N.-É.), une école de formation d'officiers de la Garde côtière canadienne. Après quatre années d'études, les élèves seront promus au grade de mécanicien de marine, 1^{re} classe, ou de maître. La première classe comptait 40 élèves venus de toutes les parties du Canada.