

pés pour tenter de porter secours et empêcher des milliers de personnes innocentes de souffrir et de mourir de faim ou de maladie. L'expérience ne s'est pas avérée heureuse, mais comme je l'ai dit plus tôt, la sagesse n'a pas étouffé certains chefs qui n'ont pas collaboré autant qu'on l'aurait voulu. Et depuis quand, monsieur l'Orateur, faut-il se mettre à genoux et supplier ceux qu'on veut aider d'accepter notre aide et notre charité? Là encore, c'est le petit peuple, le paysan, qui doit subir l'orgueil et l'ambition de ses chefs.

Le Canada a fait, à mon avis, un effort louable, mais sans aller jusqu'à l'audace, pour secourir les affamés et les malades qui meurent par milliers.

Je voudrais, à ce stade, rendre hommage à ceux qui ont risqué plusieurs fois leur vie en transportant des vivres et des médicaments par avion, dans des conditions difficiles et souvent même quasi impossibles. Je veux parler des équipages au service de «Caritas Internationalis» qui ont risqué leur vie à plusieurs reprises pour sauver d'autres vies et soulager la misère là où la guerre frappait le plus fortement, et je voudrais citer quelques passages du rapport du révérend père Anthony Byrne, de «Caritas», au sujet des risques qu'ont dû prendre les équipages qui ont travaillé avec la Croix-Rouge ou avec «Caritas». Trois de leurs membres sont morts en transportant un envoi de la Croix-Rouge, lorsque leur avion s'est écrasé. Le père Byrne lui-même a pris souvent de semblables risques; il raconte que le 7 juillet dernier, et je cite son rapport:

Je m'envole avec un chargement pour le Biafra. 15 minutes avant l'atterrissage, les canons du Nigéria nous prennent pour cible. Comme ils sont encore loin de faire mouche, nous continuons tranquillement notre voyage. Au Biafra, la joie fut grande lorsque l'on apprit l'arrivée d'un chargement de poisson. C'est le premier gros envoi de poisson depuis le début de la guerre.

Ils ont fait d'autres voyages entre-temps, mais le 14 juillet, un autre voyage fut très difficile à effectuer.

Un chargement de sel, de poisson et de secours médicaux était transporté par un Superconstellation. Un feu nourri l'accueillit alors que le commandant Malcolm survolait le Biafra. Le commandant est un pilote expérimenté et ce fut grâce à son habileté que l'avion ne fut pas expédié au sol. L'équipage eut la conviction que le radar dirigeant le tir des batteries marines et terrestres devait être manoeuvré par des Européens. L'avion fit demi-tour et à l'atterrissage les membres de son équipage donnèrent leur démission.

Monsieur l'Orateur, je pense qu'on l'aurait fait à moins. Le 20 juillet, et je continue:

En arrivant à Lisbonne, je suis confronté par un nouveau problème: le Nigéria emploie maintenant des radars pour diriger le tir de leurs batteries marines et terrestres. Ils tirent sur nos avions avec une bonne précision. Un avion, volant pourtant à très haute altitude, a risqué de se faire descendre. Les pilotes sont d'accord pour dire que ce sont des Européens qui dirigent les tirs.

Le père Byrne raconte également le voyage difficile du 31 juillet:

Un stock important de couvertures et 9 tonnes de haricots secs sont expédiés sur un Superconstellation. Cet avion fut pris dans un important barrage d'artillerie, mais le commandant Raab, avec son habileté coutumière et son courage, sut éviter les coups.

Cela se continue presque tous les jours, et il parle du voyage du 5 août:

Tentative de vol pour le Biafra. Le commandant Sheriffs et son équipage s'en tirent à bon compte. Ils ont rencontré un feu nourri extrêmement bien dirigé par les radars nigériens. Il s'en est fallu de peu qu'une aile du DC7 soit touchée. Le commandant Sheriffs et ses hommes retournèrent à São Tomé avec les nerfs passablement secoués. A sa descente d'avion, le mécanicien donna immédiatement sa démission. Les autres membres de l'équipage refusèrent de partir à nouveau tant qu'un autre plan de vol n'aura pas été établi.

Voici les péripéties du voyage du 9 août:

A nouveau les avions ont été reçus par un puissant feu d'artillerie et les commandants des deux appareils nous avertissent que dans ces conditions ils refusent de repartir pour le Biafra.

Enfin, le 21 août:

L'équipage de cet avion...

de Transair, société suédoise,

... avait l'habitude de voler très bas, à une altitude d'environ 100 mètres pour éviter les radars et leurs batteries. Malheureusement, cette nuit, le Nigéria avait placé près de la frontière des garnisons équipées de canons antiaériens et de mitrailleuses. Le commandant dut employer tous les trucs du métier pour éviter les projectiles. Deux fois son appareil fut touché et les ailes perforées par des rafales de balles. Malgré le danger, le pilote se fit un chemin à travers les explosions. Durant son voyage de retour, il rencontra le même problème mais ne fut pas touché. A São Tomé, tandis que les mécaniciens de l'aéroport s'affairaient à boucher les trous des ailes, le commandant et son équipage prenaient un repas et une heure après ils s'envolaient de nouveau, prêts à risquer leur vie pour apporter du secours à la population affamée du Biafra.

• (5.20 p.m.)

Monsieur l'Orateur, on reconnaîtra qu'il faut beaucoup de courage pour affronter de tels dangers, et le révérend père Byrne, les commandants Raab, Malcolm, Sheriffs et autres méritent qu'on se souvienne d'eux; de tels actes de bravoure doivent être récompensés.

Toutes ces souffrances, tous ces morts et tous ces risques auraient été évités s'il n'y avait pas eu à l'origine de ce drame des intérêts financiers et politiques. Des compagnies pétrolières britanniques n'ont pas craint d'influencer le gouvernement anglais, qui a appuyé les fédéraux par des envois d'armes modernes, empêchant ainsi une population de 10 millions de disposer d'elle-même, alors qu'elle désirait visiblement le faire.