

La flotille syndicale de jonques préserve le minimum vital au Vietnam

EMIL LINDAHL

n° 188
L'auteur de cet article est un syndicaliste américain bien connu, travaillant en ce moment comme conseiller sur les matières sociales auprès des autorités américaines au Vietnam (USOM). Il était précédemment conseiller pour les relations patronat-syndicats en Iran et en Inde. Il appartient au syndicat des travailleurs de l'électricité, de la radio et de la mécanique (IUE).

Fevrier 1966
L'AGRESSION communiste contre le Sud-Vietnam a plongé des millions de paisibles citoyens dans la misère et la souffrance. Ce ne sont pas seulement ceux qui sont aux avant-postes qui souffrent, ceux dont les familles sont massacrées, dont les villages sont incendiés, dont les récoltes sont détruites. La guerre n'épargne personne.

Lors de mon arrivée au Vietnam en mai 1965, je m'aperçus que plusieurs millions d'habitants des régions rurales entre Saigon et Da-Nang (non loin de la frontière nord-vietnamienne) vivaient sous la menace d'une mort lente par la famine. Il était impossible de leur fournir directement les aliments et autres besoins. Le Vietcong et des guérillas avaient coupé toutes les routes principales ainsi que le chemin de fer national et les transports étaient pratiquement inexistantes. Les possibilités d'approvisionnement par air n'étaient pas vraiment indiquées sur les cartes en raison de la maigre flotte aérienne et du peu de points d'atterrissage.

A l'issue des discussions sur les contrats de transport des jonques, l'auteur a été photographié en compagnie du comité exécutif du syndicat de Da-Nang des pêcheurs devant le siège provincial du CVT. Le monument est dédié à la mémoire des membres du syndicat tué au cours de la guerre.



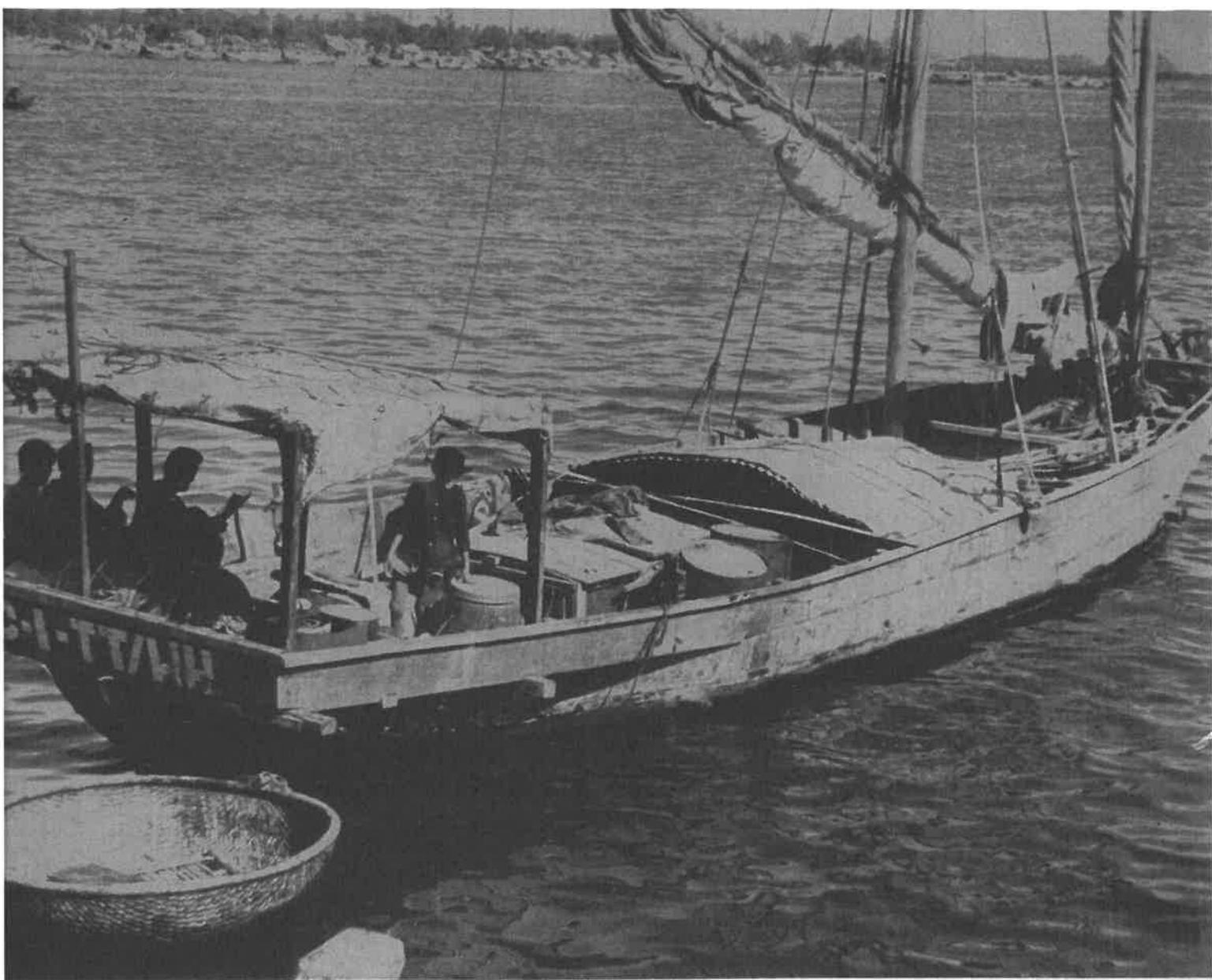
Le monde du travail
livre
Marché noir

Le coût de la vie monta en flèche avec le riz, l'un des éléments de base de l'alimentation au Vietnam, dont le prix déjà élevé doubla, et encore fallait-il le trouver. Les trafiquants et leurs amis du Vietcong eurent un jour d'action. Le port de Da-Nang fut encombré de cargaisons qu'il était impossible de décharger et même les entrepôts de Saigon furent bourrés de marchandises que personne ne pouvait transporter. Les centrales électriques de province ne pouvaient se procurer les carburants pour faire fonctionner leurs générateurs. Et, la pénurie d'électricité stoppa les pompes électriques qui assuraient l'approvisionnement en eau. Le citoyen ordinaire était éprouvé par les privations, l'économie était démembrée et l'effort de guerre s'en ressentait.

Je me souviens d'un voyage que j'avais fait au début de la même année lorsque j'essayai de trouver le meilleur moyen d'aider la centrale syndicale nationale (CVT) à étendre le nombre de ses membres. A cette occasion, j'avais passé un certain temps avec les syndicats nationaux affiliés à la CVT, y compris la fédération des pêcheurs. Il m'avait semblé que la fédération des pêcheurs aurait dû fournir de meilleurs services à ses membres si elle désirait réunir plus de pêcheurs dans ses rangs. Maintenant que le pays connaissait des difficultés d'approvisionnement, je me demandai s'il n'était pas possible de faire d'une pierre deux coups.

Des jonques de pêche transformées en bateaux de transport

Vers la fin juin 1965, j'assistai à une réunion du comité exécutif de la fédération des pêcheurs et assurai leur approbation à la proposition en quatre points qui suit. En premier lieu, les propriétaires de jonques appartenant à la fédération utiliseraient leurs embarcations — jusqu'ici réservées exclusivement à la pêche — pour transporter les cargaisons vers les régions les plus touchées et inaccessibles par voies terrestres. Ensuite, la fédération établirait au besoin un roulement parmi les jonques pour la pêche et le transport de cargaisons. De cette façon, la fourniture et le prix du poisson pouvaient garder leur stabilité. En troisième lieu, et afin de préserver le bien-être des pêcheurs et de leur famille, un fonds de sécurité pour pêcheurs devait être institué et dix pour-cent du revenu brut



des transports de cargaisons y seraient versés. Enfin, la fédération autoriserait son président, Nguyen-Van-Khuyen à négocier des accords financiers et autres concernant les opérations de transport des marchandises.

Il fut décidé de commencer par Da-Nang et des régions environnantes difficiles à atteindre. C'est ainsi qu'en juillet le président de la fédération des pêcheurs Khuyen, un fonctionnaire de l'USOM et moi-même, nous nous rendîmes à Da-Nang pour régler les détails du premier contrat de convoi de jonques de transports que l'USOM, en tant qu'agent du gouvernement vietnamien, ait jamais conclu avec une organisation syndicale.

Au total, nous avons à présent 400 jonques sous contrat dont les trois destinations principales sont Da-Nang, Nha-Trang et Saigon. Chaque mois elles transportent des tonnes de cargaisons de première importance — riz, huile de cuisine,

Cette jonque motorisée, caractéristique de la Mer de Chine, fait partie de la flotille avec laquelle le syndicat des pêcheurs préserve le minimum vital.

céréales, produits médicaux, livres scolaires et autres matériaux éducatifs, du ciment, des matériaux de construction, des engrais ainsi que mille et une autres choses.

Le prix des transports au bénéfice du centre d'accueil syndical

Le fonds de sécurité financé par 10 % des revenus bruts provenant du transport des cargaisons fonctionnait bien. Il supportait couramment l'ensemble des frais de trois centres d'accueil à Phan Thiet qui contenaient des jardins d'enfants gratuits, une école primaire pour 300 enfants de tra-



Un cours du soir d'alphabétisation pour jeunes et adultes dans un centre d'accueil du CVT. Le bâtiment abrite également une petite clinique.

vailleurs, un cours du soir pour 40 adultes. Chaque centre comportait également une petite clinique pour les travailleurs et leurs familles.

Après le prochain congrès de la fédération des pêcheurs, le fonds de sécurité servira à construire de nouveaux centres à Quang-Ngai, Ninh-Thuan et Binh-Tuy. Il étendra aussi ses activités dans d'autres directions. Il financera encore un programme de formation pour enseigner les méthodes de pêche modernes ainsi que l'entretien et la remise en état du matériel de pêche. Il créera de nouvelles coopératives de pêche en plus des quatre qu'il exploite déjà. Enfin, et ceci est peut-être le point le plus important, il instituera un crédit syndical pour pêcheurs qui accordera des prêts sans intérêts aux membres.

Ce dernier point pourrait bien avoir des répercussions sociales considérables. Les pêcheurs ont toujours été endettés vis-à-vis de prêteurs. On déteste à ce point les prêteurs que le syndicat qui se livrerait à des opérations financières traditionnelles avec intérêts ne pourrait travailler avec les pêcheurs. Si leur syndicat prélevait un intérêt, il y feraient certainement des emprunts mais à leurs yeux le syndicat cesserait d'être un syndicat, il serait embrigadé dans la catégorie des prêteurs.

Prêts sans intérêt

Pour cette raison, le syndicat projette de prêter de l'argent sans intérêt à ses membres. L'emprunteur rembourse le capital et en plus contribue à raison de 1 % de sa pêche à chacune de ses sorties pour le restant de sa vie en signe de reconnaissance pour l'aide qu'a fournie le syndicat. Cette contribution ne sera pas considérée comme un intérêt et le syndicat conservera le respect de ses membres. Une fois que le plan fonctionnera, il pourra libérer des milliers de gens des griffes des rapaces du financement qui les ont plongés dans une misère sans espoir toute leur vie.

L'idée de la flotte syndicale de jonques a fait

monter les salaires des pêcheurs vietnamiens, a permis à la fédération des pêcheurs d'offrir de meilleurs services à ses membres et a conservé le minimum vital à la nation. Le résultat aura été d'une part une extraordinaire augmentation de 10.000 membres cotisants de la fédération et d'autre part, une contribution, modeste peut-être mais qui n'est certes pas à dédaigner, à la prospérité, à la stabilité et dès lors à la démocratie d'un pays durement éprouvé.

Le syndicat américain des travailleurs de l'électricité, de la radio et de la mécanique (IUE) auquel appartient l'auteur, a décidé de prélever un dollar auprès de chacun de ses 300.000 membres afin de construire un village pour réfugiés au Sud-Vietnam. Le village fournira des aliments, des abris et du travail à quelque 1.000.000 de Vietnamiens qui ont été déracinés par la guerre. Il sera construit en coopération avec la centrale syndicale vietnamienne CVT et l'agence américaine pour le développement international.

En novembre, le syndicat des travailleurs de l'automobile a fait un envoi d'une valeur de 250.000 dollars au Vietnam, il contenait tout l'équipement d'une clinique pédiatrique et trois tonnes d'aliments pour bébés et des fournitures médicales pour enfants.

Le syndicat américain des travailleurs des ports (ILA) a également l'intention d'aider le Vietnam. L'ILA fera venir des travailleurs des ports sud-vietnamiens aux Etats-Unis pour leur donner une formation de trois à quatre mois. L'ILA estime que le séjour de 10 à 12 jours que doivent à présent faire les bateaux dans le port de Saigon pourrait être réduit à 30 heures.