



Le déraillement de l'express Aurillac-Paris , en 1917 dont vous découvrirez l'histoire dans ce cahier posait question !

De cet accident, comme d'autres, les leçons sont-elles tirées ?

On peut en douter.

Aujourd'hui, que penser du déraillement de l'inter-cité en gare de Brétigny-sur-Orge, le 12 juillet 2017, dû à la rupture d'une pièce d'aiguillage, qui fit sept morts et trente blessés ?

Accusé de manquement, un cadre, chargé de l'entretien des voies, a été mis en examen !

Pourtant un rapport interne exhumé début avril par « *le Parisien* » met en cause la gestion de l'entreprise publique en matière de maintenance.

Ainsi, selon ce rapport, le 14 avril 2013 , le Directeur de l'infrastructure pour l'Ile-de- France, aurait adressé un courriel au Directeur financier, de la SNCF, indiquant « *qu'il faudrait embaucher pour l'année suivante, au minimum 150 agents* ». Il note également, « *avoir identifié un gros déficit d'agents, évalué à plus de 200 personnes* » sur le secteur Paris Rive-Gauche.

La CGT cheminots n'apprend pas grand-chose de ce rapport. Six ans après ce drame, c'est pire qu'avant. En effet, La direction de la SNCF a rallongé les délais entre deux visites de contrôle et les embauches qui ont eu lieu juste après Brétigny-sur-Orge, n'ont pas permis de faire face à l'explosion de la charge de travail, consécutive aux plans de travaux décrétés en urgence après le déraillement. Les agents de maintenance courante, sont régulièrement affectés à des chantiers urgents, au détriment de l'entretien quotidien, avec pour conséquence , le recours massif à la sous-traitance.

Dans notre département, l'exemple de la ligne Moulins-Souvigny (ex Moulins-Montluçon), permettant de transporter la quartzite de Meillers, confirme ces dérives. En 2015, les travaux effectués par une entreprise privée, non surveillés par des techniciens de la SNCF, ont été mal faits et jamais terminés. La direction régionale de la SNCF, plutôt que d'imposer à l'entreprise de refaire le travail, a préféré fermer définitivement la ligne malgré les 2 millions d'euros qu'auront coûté ce « sabotage », payé en partie par le contribuable. Résultat : Plus d'une dizaine de camions supplémentaires, par jour entre Souvigny et St Loup,

Et encore tout récemment, la SNCF, voulait supprimer au 30 juin, le train de fret au départ de Perpignan, acheminant chaque nuit, 1400 tonnes de primeurs à Rungis. Raison évoquée : la vétusté des wagons. Pourquoi avoir attendu pour en faire construire ? Le Ministère des transports a été contraint de mettre fin ... provisoirement à ce scandale « *jusqu'à la fin de la saison haute* », mais pour l'instant, pas de solution pérenne. D'ailleurs, la SNCF, envisage de filialiser le fret en 2020 après l'avoir ouvert à la concurrence en 2006. En fait, de réformes en réformes, c'est du démantèlement total et définitif de la SNCF en tant que service public dont il est question. La SNCF quand à elle devrait continuer à jouer un rôle de solidarité et d'aménagement du territoire.

En tant qu'ancien cheminot, j'ai bien connu une SNCF, par exemple à l'arrivée des congés payés, qui acheminait des millions de travailleurs, avec leurs familles sur leurs lieux de vacances en pratiquant des tarifs sociaux (50% de réduction).

En 1976, suite à la sécheresse, des milliers de wagons avaient été mis à disposition, pour transporter fourrage et paille à destination des paysans de l'Allier et cela presque gratuitement.

Aujourd'hui, ça ne serait plus possible, faute de wagons, de gares et de personnels. **Selon la CGT, l'enjeu crucial c'est de renforcer l'action avec les cheminots, les usagers (CODERAIL, comité de vigilance, collectivités...) pour redonner au service public ferroviaire, les moyens d'accomplir ses missions et de se développer pour la sécurité des usagers, pour l'environnement.**

Daniel LAFAY
Secrétaire

Section CGT cheminots retraités Moullins

Au sommaire

pages 2 à 6

Le déraillement de
l'Express Aurillac-
Paris

Pages 7

Biographie Jean Prunet

Page 8

Droit de réponse sur le
rôle des femmes dans la
CGT

Le déraillement de l'Express Aurillac-Paris 26 janvier 1917

Avant la première guerre mondiale, le maillage du réseau ferré est pour l'essentiel terminé. Le chemin de fer, qui n'est pas encore la SNCF, est structuré autour de plusieurs Compagnies, dans notre département, nous avons le P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée) , dont la ligne passe à Moulins et le P.O. (Paris-Orléans) dont Montluçon est une des gares. L'accident de l'Express que nous allons évoquer se produit dans le contexte très particulier de la période 1914-1918 où tout le pays vit au rythme de la guerre. Il a lieu sur la ligne qui va de Montluçon à Bourges, à Châteauneuf-sur-Cher (70 km au nord de Montluçon).

Le contexte de guerre

« Depuis le 31 juillet 1914, selon un arrêté de réquisition du réseau ferré, les chemins de fer passent sous autorité militaire à compter du 1^{er} août et le resteront jusqu'au 2 février 1919. De fait, le ministre de la Guerre « dispose de tous les chemins de fer, dans toute l'étendue du territoire national non occupé par l'armée d'opération »... du 6 août au 18 août 1914, 1 200 000 soldats, 400 000 chevaux, 80 000 voitures sont acheminées sur leur zone d'affectation... Les ponctions opérées par les autorités militaires amputent considérablement les effectifs nécessaires au fonctionnement des réseaux, les contraignant à un recrutement de personnel non formé, moins qualifié et sans expérience...les cheminots vivent mal l'autorité des officiers et sous-officiers. De nombreux incidents opposent cheminots et gradés qui s'indignent de leurs réclamations» (1) en effet, la hausse des prix affecte particulièrement les cheminots dont les salaires sont bloqués.

Les faits

Le 26 janvier 1917, l'Express Aurillac-Paris, composé de 15 voitures, transporte de nombreux soldats en direction du front. Une terrible collision va se produire la nuit, à 2h 02. Un train de ballast de 60 wagons qui a 1h19 de retard est à la manœuvre, la voie de garage de Châteauneuf ne peut que contenir 45 wagons sur la voie 4. Les 15 wagons restants nécessitent le déplacement sur une autre voie. C'est au moment de cette manœuvre que l'Express arrive à 70 km/h, il percute les trois derniers wagons. Les six premiers véhicules dérailent, les deux voitures de 3^{ème} classe sont entièrement brisées, la plupart des victimes sont des militaires.

Au total, 11 personnes sont décédées et 64 autres sont blessées.

L'ouverture de l'enquête

Le Juge d'instruction de Saint Amand, Mr DRIFFORT, commence l'enquête par l'interrogatoire de plusieurs cheminots dont Gilbert JOLY et Jean DESFORGES.

Il reçoit des dépositions si contradictoires qu'il déclare le 29 janvier : « il serait injuste de laisser peser des soupçons sur quiconque. »

JOLY et DESFORGES sont poursuivis en responsabilité d'accident et traduit devant le Conseil de Guerre de Bourges appartenant à la 8^{ème} Région Militaire. En effet, Le juge d'instruction se désaisit de la procédure au profit de l'autorité militaire car suite à la mobilisation des agents et fonctionnaires des chemins de fer, c'est l'autorité militaire qui est compétente.

Gilbert JOLY (2) : conducteur de l'Express.

Mécanicien au dépôt de Montluçon, fils d'un journalier, né à Montluçon, il vient d'avoir 53 ans au moment des faits. A 17 ans, il était mineur à Bézenet, ajusteur à 20 ans, il devient élève-machiniste le 14 juin 1892 et conduit des Express depuis 17 ans pour la Compagnie du P.O., du fait de son âge, il est libéré de service militaire.

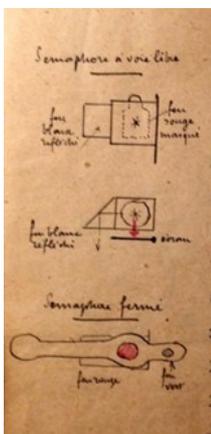
Il habite le quartier des Forges à Montluçon avec sa femme et ses trois enfants. Il est syndiqué à la CGT et sera défendu par Maître DUCOS-de-la-HALLE assisté de Me DUCOS, avocats de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer.

Jean DESFORGES (2) : homme d'équipe de la station de Châteauneuf.

Il est né à Louroux-Bourbonnais (Allier), il a 33 ans. Ancien cultivateur, il rentre à la Compagnie du P.O. comme homme d'équipe à la gare de Saint Marien (Creuse) à partir du 20 février 1910. Jean DESFORGES est marié et père d'un enfant. Au moment de la mobilisation, il est rappelé le 2 août 1914, affecté spécial comme facteur à la Compagnie du P.O. à Châteauneuf depuis le 17 octobre 1916. Il a choisi comme défenseur, un avocat de Bourges, Maître THOMAS.

Le rapport de l'Ingénieur-chef

Dans un rapport de 18 pages, l'Ingénieur-chef décrit avec minutie toutes les mesures de sécurité mise en place par la Compagnie pour éviter les accidents. (3) Il serait fastidieux de relater tout le dispositif existant entre le poste de Bigny et la gare de Châteauneuf, nous retiendrons que sur les cinq avertissements, signaux-feux et pétards, qui auraient dû fonctionner et avertir JOLY, trois et non des moindres, ceux qui auraient dû attirer le plus l'attention, firent défaut. Aucun des pétards placés sur le rail n'a fonctionné, semble-t-il à cause du givre. Les gardes freins qui observent les signaux auraient pu l'avertir ce qui n'a pas été le cas à cause du manque de transparence des carreaux des vigies, le chauffeur MENUT n'a rien vu, occupé à son feu.



JOLY affirmera qu'à Châteauneuf, le sémaphore indiquait que la voie était libre. Il sera reconnu qu'il était dans une position douteuse !

DESFORGES aurait dû s'apercevoir de la fermeture incomplète du sémaphore qu'il dit avoir manœuvré deux fois avec force. L'enquête constatera du givre sur les poulies et une huile de graissage figée presque gelée. Par télégramme, le chef de station de Bigny prévient du franchissement du sémaphore au rouge par l'Express mais à Châteauneuf, personne ne prévient DESFORGES qui est seul à la manœuvre du train de sable. De plus, il est face à un mécanicien qui met une certaine mauvaise volonté à faire le garage de son train.

En conclusion, l'Ingénieur-chef conclut pour les deux hommes à de possibles poursuites judiciaires avec des circonstances atténuantes.

La campagne de la presse bourgeoise

L'affaire fait grand bruit, plusieurs éditions de la presse nationale relatent les faits (4). Le Petit Parisien publie plusieurs articles à sensation, Le Matin évoque « la machine monstrueuse atteignit ainsi la hauteur d'un étage », Le Figaro... Le 19 février, devant le juge d'instruction, JOLY proteste, énergiquement contre les divulgations du Petit Parisien du 7 février qui le donnent coupable en ces termes : « somme toute, il est établi que JOLY a brûlé le sémaphore de Bigny qui était rouge et qui lui commandait l'arrêt immédiat. »

Le 24, Emile Girault, ingénieur du service de traction de Montluçon est auditionné sur cette question.

Pour lui, l'article du Petit Parisien « a dû être écrit par une personne ayant lu le rapport, mais incompétente au point de vue technique et incapable de faire un résumé exact. » Plus de dix journaux reprennent l'information du Petit Parisien, le syndicat CGT des cheminots de Montluçon dénonce « une sourde campagne de presse défavorable à la cause des inculpés. »

Archives du service Historique de la défense 10J721



La défense des inculpés

DESFORGES dit qu'il a l'habitude de travailler de nuit, tous les deux semaines, il voit passer l'Express. Ce soir-là, il y a eu 19 minutes entre l'arrivée des deux trains, c'est pendant ces 19 minutes que je devais faire le garage du train, les serrures des aiguilles étaient gelées, j'ai perdu du temps à les dégeler, plusieurs minutes ont été nécessaires, je pensais que l'Express était à l'arrêt à Bigny. J'ai dû faire hâter le train de ballast avec des signaux réglementaires. Au moment de l'accident, j'étais le seul de service à la gare.

JOLY déclare qu'à Bigny le sémaphore, équipé de feu vert et rouge, indique une voie libre et les pétards n'ont pas été écrasés, ce qui fut constaté par les agents. Arrivé à Châteauneuf, il a vu un signal blanc au lieu du feu rouge du mât avancé, pour lui, le mât était dans une position douteuse (ce qui a été constaté par l'inspecteur de la Compagnie).

Pour son avocat, les causes de l'accident ne sont pas dû à l'inattention du conducteur JOLY mais il faut chercher les responsabilités ailleurs, c'est la Compagnie qui peut seule et doit y porter remède.

Les votes du Conseil de guerre

Ils sont poursuivis pour homicide et blessures par imprudence, ils risquent de 6 mois à 5 ans de prison et une amende de 300 à 3000 F.

Le jugement est prononcé le 12 juin 1917. Malgré un sévère réquisitoire du Commissaire du Gouvernement contre les inculpés le Conseil de Guerre répond aux questions :

DESFORGES a-t-il agi par imprudence, inattention, négligence et inobservation du règlement ?
4 juges répondent NON et 3 OUI.

JOLY a-t-il agi par imprudence, inattention, négligence et inobservation du règlement ?
6 juges répondent NON et 1 OUI.

Les deux accusés sont acquittés.

Grande réunion du syndicat CGT des cheminots de Montluçon

Le 13 juin 1917, le syndicat organise une grande réunion avec la présence de GUILBAUD, secrétaire de la l'Union des Syndicats du P.O. dans la grande salle de la Bourse du Travail. On n'avait pas vu une telle affluence, près de 700 cheminots et cheminotes étaient présents. « Les camarades de JOLY l'avaient à peine remarqué dans la salle qu'il fut l'objet d'une véritable ovation. Dans un élan magnifique, il fut choisi à l'unanimité pour présider la séance. En quelques paroles émues, le camarade PRUNET, secrétaire du syndicat de Montluçon, remercia l'auditoire d'avoir témoigné aussi chaleureusement à JOLY ses sentiments de solidarité. »(5) C'est une victoire pour le syndicalisme car dans bien des cas, la condamnation était la règle.

GUILBAUD prend la parole, les cheminots l'écoutent avec attention, ils sentent bien que tôt ou tard, un autre accident de chemin de fer se produira et, alors, ce sera le tour de l'un d'entre eux à subir les ennuis d'une poursuite judiciaire.

En conclusion, « ce verdict réjouira les Cheminots et le convaincra une fois de plus que leur syndicat est leur légitime et meilleur soutien dans les vicissitudes qu'ils peuvent rencontrer dans l'exercice de leurs fonctions. »(5)

La responsabilité de la Compagnie

L'acquittement pose la question : où sont les coupables ?

Le Combat Social du 17 juin, qui a rendu compte de la réunion du syndicat, conclut un de ses articles : « nous croyons savoir que l'épilogue de cette affaire aura son dénouement devant l'une des chambres correctionnelles de la Seine où serait assigné pour le 19 juillet prochain une haute personnalité de la Compagnie d'Orléans.

L'avocat de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer s'était employé à faire apparaître que les causes de l'accident avait une toute autre base que l'inattention d'un agent, cet accident posait les questions de la responsabilité de la Compagnie.

Les signaux ont-ils tous été bien activés ?

Comment les mécanismes de sécurité en période hivernale ont-ils réagi en présence de givre ?

Une seule personne à la manœuvre à la gare de Châteauneuf, était-ce suffisant ?

Les voies de garage étaient-elles adaptées pour recevoir un train de 60 wagons de ballast ?



Vers la nationalisation

La guerre terminée, les questions de la nationalisation et du statut montent en force. L'enseignement qu'en tire la CGT (voir la brochure de BIDEGARAY) est le suivant.

La pauvreté de nos moyens de transport, les besoins de cette guerre ont démontré combien était insuffisant le matériel des Compagnies. La pénurie de personnel, la pauvreté de l'outillage, l'absence de voie de garage, l'exiguïté des gares de triage. L'absence de coordination entre les réseaux avec la méconnaissance des signaux par les mécaniciens a eu pour cause des retards considérables sans compter les multiples altercations et punitions dont ont été victimes les agents du personnel roulant, ne voulant pas assumer seul la responsabilité de conduire un train sur des voies qu'ils ignoraient totalement.

Pour BIDEGARAY, la seule solution qui s'impose, dans l'intérêt de tous, c'est la Nationalisation de tous les réseaux.

Aujourd'hui, notre pays ne va-t-il pas revivre une nouvelle pauvreté de nos moyens de transport avec la privatisation de la SNCF et l'ouverture de notre réseau aux compagnies étrangères ?

Jean-Noël Dutheil

(1) Christiane ROULET, IHS des Cheminots, Le syndicalisme à l'épreuve de la Première Guerre mondiale, PUR, p.184)

(2) Archives dép. Allier 1R651 et 1R794.

(3) Archives du Service Historique de la Défense 10J721 et 722.

(4) Le Petit Parisien, 28,29, 30 janvier 1917 ; Le Figaro 27, 29 janvier ; Le Matin 27, 28 janvier, BNF Gallica.

(5) Le Combat Social, journal hebdomadaire sous le contrôle du Parti Socialiste de l'Allier, 17 et 24 juin 1917.

PRUNET Jean

Né le 15 juillet 1874 à Murat (Allier), mort à Montluçon le 10 janvier 1947 ; dessinateur à la Compagnie de chemin de fer d'Orléans, révoqué suite aux grèves de 1920 devenu architecte ; secrétaire général du syndicat des cheminots de Montluçon (Allier) 1917-1922 ; membre du Conseil syndical de la Bourse du Travail de Montluçon 1919 ; socialiste SFIO ; conseiller municipal de Montluçon 1919-1946.

Fils de Gilbert Prunet, garde barrière et de Françoise Roy, sans profession, Jean Prunet fut dessinateur à la Compagnie des chemins de fer d'Orléans. En 1909, il fut candidat aux élections prud'homales à Montluçon dans la section industrielle, il fut élu avec 73 voix sur 924 inscrits (5^{ème} catégorie). Le 24 juin 1917, Jean Prunet, secrétaire général des cheminots de Montluçon, anima une importante réunion qui relança l'activité syndicale des cheminots (700 participants). Au congrès de l'Union Départementale CGT (6 octobre 1918) il proposa deux motions : l'une se félicitant du développement pris par les organisations syndicales, l'autre considérant qu'un prolétariat conscient de ses devoirs et de ses droits, instruit et éduqué, ne devait pas se cantonner dans un syndicalisme égoïste, approuvait les déclarations du camarade Jouhaux sur la réorganisation et le fonctionnement des organismes de la CGT et invitait les syndicats à s'y conformer désormais. Le 17 juillet 1919, il sembla favorable à la journée de grève du 29 contre l'avis d'une partie de l'assemblée réunissant 1 200 cheminots.

En novembre 1919, il fut élu conseiller municipal de Montluçon sur la liste du socialiste Paul Constans. Sous son impulsion, le syndicat des cheminots s'investit au niveau intersyndical et participa à la vie de la Bourse du Travail. Ce changement d'attitude contribua à faire de Prunet, un leader écouté du mouvement syndical. Délégué des cheminots, il participa au congrès confédéral de Lyon : 15-21 septembre 1919.

Selon un rapport de Police du 23 janvier 1920, il s'opposa à une grève sur le réseau du Paris-Orléans suivi par 800 cheminots montluçonnais en solidarité avec leurs camarades de Périgueux. Il participa à la grève de mai et à ce titre fut révoqué des chemins de fer. Prunet fut délégué au congrès de l'Union départementale tenu à Commeny les 16 et 17 juillet 1921 où 74 syndicats étaient représentés (*voir Bardary*).

A cette époque, le rapport de force entre les cheminots « majoritaires » et les « minoritaires » appartenant aux CSR donnait un léger avantage aux premiers. Mais à partir du printemps 1921, les choses avaient évolué en faveur des « révolutionnaires ». Jean Prunet, qui appartenait à la tendance réformiste, fut contraint d'accepter, après d'importantes concessions, un ordre du jour proclamant l'autonomie du mouvement syndical mais se prononçant contre l'exclusion des CSR. (Rapport du Commissaire spécial du 26 avril 1921) Les 7 et 8 mai 1921, le congrès de l'Union fédérale des cheminots du Paris-Orléans eut lieu à Montluçon, Sauvé perdit la majorité. Selon la Police, les votes sur l'exclusion des CSR donnèrent les résultats suivants : 6000 contre, 1800 pour et 200 abstentions. A la fin du congrès, Prunet qui avait voté pour l'exclusion des CSR alors qu'il avait un mandat impératif de voter contre, fut pris à parti par Bierjon et Michaud. Prunet organisa alors un référendum au sein du syndicat qui lui redonna une majorité, sur 1050 inscrits, la motion Sauvé obtint 567 contre 240 à la motion Delagrangé (CSR Périgueux). Pour le Commissaire spécial ce revirement s'expliquait « par la participation d'éléments qui se désintéressaient du syndicat depuis la grève de mai 1920 ». Selon M. Sauvé, en 1922, le syndicat CGT de Montluçon PO fut le seul syndicat avec celui de Nantes (Loire-Inférieure, Loire-Atlantique) demeuré fidèle à la CGT. C'est Prunet qui demanda à Maurice Sauvé de reconstruire l'Union PO et le syndicat de Paris PO passé à la dissidence.

En mai 1925, il fut élu à nouveau conseiller municipal avec le meilleur score de la liste alors que Marx Dormoy, le futur maire de Montluçon, était mis en ballottage. Il fut réélu jusqu'en 1946. En 1927, Prunet obtint le poste de receveur municipal. Grâce à son travail, il devint architecte. Gilbert Talbourdeau, son ami architecte (il fut témoin à son mariage) lui apporta son aide. En 1930, il s'opposa, seul, au Maire Dormoy qui en prit ombrage, à propos de la restauration du vieux château des Ducs de Bourbon de Montluçon. Pourtant, Jean Prunet avait raison de dire que la Mairie faisait une erreur en confiant la restauration à son directeur du service des eaux et de la voirie. Ce dernier, non payé, intenta un procès qui vit son épilogue en 1939 et la Mairie fut condamnée à payer. (affaire Auclair)

SOURCES : Arch. Nat. F7/12970 et 13598.- Archives départementales de l'Allier 1M267- Lettre de Maurice Sauvé, janvier 1989 — André Touret, Marx Dormoy, Edition Créer, 1998. — *Le Combat* juillet-août 1909, *Le Centre* 30 novembre 1919, *Le Progrès de l'Allier* 11 Octobre 1918. *Le Syndiqué du Centre*, mai 1927. — Rens. mairie Montluçon.

Dans le précédent numéro nous avons ouvert le débat sur le rôle des femmes dans la CGT c'est chose faite, nous remercions Michel Beaune pour cette première contribution . Nulle doute que d'autres suivront....

Chers camarades,

J'ai lu avec attention, comme d'habitude, le numéro de mars du Cahier du Bourbonnais. En page 3, le rédacteur (ou la rédactrice ?), écrit:

"Interrogeons-nous:

Les choses, aujourd'hui ont-t 'elles vraiment changé dans la CGT ?
Où sont les femmes dans les directions syndicales ?
Quelle valeur donne-t-on à la parole des femmes dans nos instances ?
...etc..."

Certes, on sait bien qu'il reste beaucoup à faire dans la société pour atteindre une véritable égalité femmes/hommes. Les femmes sont encore trop souvent reléguées à des emplois bien moins considérés et rémunérés que les hommes...enfin, vous connaissez toutes les problématiques des discriminations vécues par les femmes.

A la CGT, je pense par contre que des progrès considérables ont été faits depuis des décennies pour que les femmes aient une juste place dans les différentes instances. La CE Confédérale comporte 50% d'hommes et 50% de femmes. Catherine Perret, notre voisine de la Nièvre, est Secrétaire Confédérale en charge de dossiers revendicatifs et de négociations très importants. Au niveau Auvergne-Rhône Alpes, la Secrétaire du Comité Régional est une femme et celle chargée, entre autres, de la communication est aussi une femme.

A l'UD de l'Allier, pour ce que je sais, les femmes ont toute leur place, à commencer par la Trésorière. A l'UL de Montluçon, la Secrétaire Générale est une femme, et elle est souvent entourée de camarades femmes. D'ailleurs, lors des rassemblements et manifestations unitaires, il est fréquent que les prises de parole soient effectuées par des femmes, en ce qui concerne la CGT, FO, la FSU.

Dans les entreprises et services publics où le Personnel est majoritairement féminin, la plupart du temps les directions syndicales sont assurées par des femmes. Et puis, la législation ayant récemment imposé la parité dans les candidatures aux élections professionnelles, la présence des femmes s'est considérablement accrue parmi les élu(e)s.

Donc, il reste sans doute un peu de chemin à faire, mais je préfère voir "le verre qui se remplit pas mal", plutôt que "le verre à moitié vide" comme le laisse entendre la questionnement du journal. En tout cas, dans la société, bien d'autres acteurs ont des efforts à faire pour rattraper la CGT en matière de prise en compte de la place des femmes.

Recevez, chers camarades, mes salutations fraternelles.

Michel Beaune

COTISATION 2019



IHS-CGT du Bourbonnais
Centre Associatif et Syndical
93 rue de Paris. 03000 MOULINS
NOM : Prénom :
Adresse :
Adresse électronique (Indispensable pour la communication par mail)

Montant de la cotisation 2019

Syndicats, UL, UD, UR	40 € minimum ;	Comité d'Etablissement	40 € minimum
Actifs CGT	20 €	Retraités CGT	15 €
Jeunes	10 €	Individuels hors CGT	20 €

*Rédiger vos chèques à Institut CGT d'Histoire Sociale du Bourbonnais
et envoyer à Monique BERTHON
1 Impasse de la Croix de Fer -03000 NEUVY*