

29 novembre 1912



FABRIQUE DE REGISTRES · COPIES DE LETTRES · CARNETS

HORS CONCOURS AUX EXPOSITIONS UNIVERSELLES 1878-1889



MARQUE DE FABRIQUE



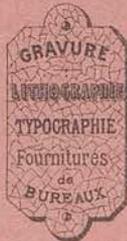
**FORTIN & C<sup>IE</sup>**

59, Rue des Petits Champs

· PARIS ·

USINE : 184, Faubourg S<sup>t</sup> Denis

N<sup>o</sup> \_\_\_\_\_



Pour avoir un Registre semblable, il suffit de rappeler le Numéro ci-dessus

29 nov.

Ames 1912. 1914

Commission des Mécaniciens,  
Chauffeurs, et Agents des trains

---

M. M. Paul Strauss, Président,  
Guillemaut, Secrétaire,  
Cuvriot,  
Ranson,  
Alexandre Gérard,  
Ernaut,  
Genet,  
Berriot,  
Dominique Delahaye

---

1245 1593





4

Séance du Jeudi 29 novembre 1912

---

Tout présents: M. M. Paul Strauss, Jénot, Emant,  
Cuviniot —

M. Herriot est excusé —

La séance est ouverte à 7 heures sur la Résidence de M. Emant, Pt d'Age

M. Paul Strauss est nommé Président  
en remplacement de M. Edouard Millaud,  
décédé.

La séance est levée —

Le Président

Emant

Le Secrétaire

2  
Séance du 13 Décembre 1912

Sont présents : M. M. Paul Strauss, Emant,  
Guillemaut, Delahaye

La séance est ouverte à 2h 1/2

M. Paul Strauss. M. Albert Thomas, Député,  
ayant, à l'Assemblée de la Chambre, le 28 mars  
dernier, demandé où en était, au Sénat  
la question de la réglementation du travail,  
le Gouvernement a répondu qu'il ferait son  
possible pour que la haute assemblée traite  
l'examen de cette question.

Notre Commission en étant toujours saisie  
à l'heure actuelle, puisque nous n'avons  
statué que sur la question des Retraites,  
j'ai voulu la réunir à ce sujet.

La question du travail a bien été l'objet  
des arrêtés de M. M. Barthou et Daudin,  
mais elle n'a pas été réglée par voie législative;  
j'ai reçu à ce sujet deux réclamations  
récentes de l'association des agents des  
trains.

Je crois utile d'entendre le Gouvernement, et  
je propose à la Commission de demander  
à M. le Ministre des Travaux publics de  
venir devant elle le Vendredi 20 courant,  
à 2 heures 1/2.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 2h 45

Le Secrétaire,

Le Président,  
Paul Strauss

Séance du 20 Décembre 1912

Sont présents : M. M. Paul Strauss, Jenet, Guillemant, Hérist, Ranson, Delabaye

La séance est ouverte à 2<sup>h</sup> 1/2 -

M. Paul Strauss, Président - M. le Ministre des Travaux publics que votre Commission devrait entendre aujourd'hui, en ayant fait savoir à l'instant, par M. le Directeur des Chemins de fer, qu'il est retenu à la Commission du Budget et à la Chambre et qu'il lui est impossible de préciser l'heure à laquelle il pourra venir au Sénat, je préfère proposer à la Commission, dans un sentiment de déférence, de remettre cette audition à la rentrée prochaine.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 3 heures -

Le Président,

*Paul Strauss*

Le Secrétaire,

4  
Séance du 6 Mars 1913 -

Sont présents : M. M. Paul Strauss, Président ;  
Genet ; Guillemant ; Lemaire ; Delahaye ;  
Ranson -

La séance est ouverte à 2h 10

M. le Président donne la parole à M. Jean Dupuy,  
Ministre des Travaux publics, après avoir  
exposé l'état de la question -

M. le Ministre fait un historique de la question,  
d'où il ressort que la question des retraites, ayant  
été disjointe et réglée, il paraît avoir été dans  
la pensée du législateur que la question du travail  
serait réglée par voie d'arrêtés et de  
circulaires, comme ceux de 1902 et 1906  
notamment - En effet, il s'agit de questions  
tellement complexes, que légiférer sur elle, lui  
paraîtrait une erreur -

Mais le gouvernement accepte en principe les  
suggestions du 2<sup>e</sup> Rapport de M. Jules Godin,  
tout au moins comme base de discussion -

Il repousse le projet voté par la Chambre, qui  
comporte une dépense de 12 millions, dont 14 pour  
le réseau de l'Etat - Il est impossible d'imposer  
cette dépense à l'Orléans et au Midi qui font  
appel à la garantie d'intérêt -

M. le Président - Nous aurons à délibérer sur la  
grave question de procédure dont veut parler  
M. le Ministre -

La Commission n'en a encore été saisie que  
de la part de l'Association professionnelle des  
agents des tramways -

Je demande au gouvernement ce qu'il préfère :  
ou que le Sénat se saisisse de la question ;  
ou renvoyer lui-même, en ce qui touche les  
agents de transit, l'arrêté de 1906 ?

M. le Ministre - L'avis du gouvernement est  
qu'il n'y a pas lieu de légiférer et que la  
réglementation dont il s'agit doit être faite  
par voie administrative -

De toutes façons, je me tiens à la disposition  
de la Commission -

M. Delahaye - Quelles dépenses M. le Ministre  
estime - t-il qu'entraîneraient les améliorations  
préconisées au Rapport de M. Jules Godini et  
supputées, devrait se monter à 29 millions ?

M. le Ministre - Il m'est très difficile de  
donner un chiffre précis -

M. Delahaye - Cependant tant qu'il ne  
nous aura pas été apporté, nous ferions  
peu de vain en délibérant -

La séance est levée à 3 heures

Le Président

Journe [Signature]

Le Secrétaire

4  
Séance du jeudi 26 février 1944

audition de la Fédération générale  
des groupements des mécaniciens et chauffeurs  
composée de :

Etat : M. M. Lévrier et Pouilleul  
P. O. : Pierre et Masset  
Nord : Efferin  
P. L. M. : Batisse et Beaudeau

Sont présents : M. M. Paul Strauss, Delahaye,  
Genêt, Guillemaut, Aberriot -  
La séance est ouverte à 2 h. 30, la  
présidence de M. Paul Strauss -

Les Délégués insistent vivement auprès de  
la Commission pour que les conditions du  
travail soient réglementées par voie législative;  
faute de quoi la loi sur leurs retraites ne leur  
assurerait que de avantages illusoire, car  
les conditions du travail sont, actuellement,  
si dures qu'ils ne peuvent, pour la plupart,  
pas arriver à l'âge où elle est accordée.  
La question de la catastrophe de Melun étant  
incidentallement posée, ils tombent d'accord  
avec M. Delahaye que, lors de cet accident,  
si le signal avancé avait été situé à 600  
mètres du précédent, au lieu d'être à 106  
mètres, la catastrophe aurait été évitée -  
M. Paul Strauss conclut que la question du  
surmenage peut donc se ramener à la  
question de la réglementation du travail -

x

Il déclare ensuite que la Commission va  
entrer en contact avec le Gouvernement à  
cet égard -

M. Jénot - dit qu'il serait utile de savoir  
quel est le nombre des successeurs qui ont  
pris leur retraite depuis que la limite  
d'âge a été abaissée à 50 ans -

La séance est levée à 3 heures -

Le Président,

Le Secrétaire,

FÉDÉRATION NATIONALE DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SIÈGE SOCIAL 62, RUE DU FAUBOURG MONTMARTRE, PARIS (9<sup>e</sup>)



Monsieur Paul Strauss,  
Sénateur

76 avenue de Wagram  
Paris 17<sup>e</sup>

# Fédération Nationale du Personnel des Chemins de fer Français

Union déclarée N° 2794

SIÈGE SOCIAL :

42, Rue du Faubourg-Montmartre

PARIS (9<sup>E</sup>)

N° 5750



Paris, le 3 Mars 1914

Monsieur Paul Strauss, Sénateur, Président  
de la Commission des Chemins de fer au Sénat.

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur d'attirer à nouveau votre attention sur la situation du personnel des chemins de fer employés aux services roulants.

Le 4 Novembre 1912, vous avez bien voulu donner audience à une délégation de notre Fédération qui venait vous exposer les conditions de travail du personnel des trains et vous demander de bien vouloir user de votre haute autorité pour amener le Sénat à voter des modifications indispensables aux arrêtés en vigueur. Nous vous avons remis copie des modifications demandées et vous nous avez donné l'assurance que le Sénat s'occuperait de notre cause.

L'année 1913 s'est écoulée sans apporter aucun soulagement à notre situation, car le Parlement nous a écartés de la loi de la journée de 10 heures.

Les différents Ministres qui se sont succédés aux Travaux publics n'ont pas manqué de nous assurer

de leur concours en reconnaissant le bien fondé de nos demandes.

Mais le projet de loi sur la réglementation du travail des agents de chemins de fer est toujours pendante devant le Sénat ; nous ne prévoyons pas le moment où l'on pourra enfin s'occuper de nous.

Nous venons vous prier, Monsieur le Président, de bien vouloir agir auprès de la Commission des Chemins de fer pour que le projet à l'étude soit mis en discussion. Nous ne vous apprendrions rien en vous faisant part de la vive agitation qui règne sur les réseaux et qui peut décider bien des agents sérieux à recourir aux moyens extrêmes.

Dans l'espoir que vous voudrez bien prendre en main la défense de nos intérêts, comme vous l'avez déjà fait pour nos retraites, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de nos sentiments respectueux.

POUR LA FÉDÉRATION

Le Secrétaire,

Le Président,

*J. Kewelleur*

*A. Auret*

# Fédération Générale des groupements des Mécaniciens Chauffeurs et Electriciens des des chemins de fer de France et des Colonies



## Rapport sur la réglementation du travail

La réglementation du travail des repos et congés doit être l'objet de nos plus vives préoccupations car notre existence ainsi que la sécurité des voyageurs devant en découler ce n'est que par un travail réglé en considération des efforts continus que nous sommes obligés de fournir (nous entendons par là soit le jour soit la nuit) que nous pourrions espérer dans une plus grande proportion de profiter de notre retraite si légitimement acquise.

D'après les statistiques le nombre des agents au service des machines atteignant l'âge normale de la retraite est de 50% tandis que dans les autres services il est de 46% soit près du double. D'où vient cette énorme différence tout simplement dans les efforts exigés pour mener à bien le service commandé. D'abord 1° le travail physique étant en surmenage en raison des nuits et des jours sans distinctions d'heures ni des repos et repas dans les mêmes conditions, quant à ces derniers nous ne pouvons souvent en effectuer même les plus élémentaires pendant une période de 10 à 12 heures. 2° Le côté moral étant constamment en veil en raison des besoins de la machine et des signaux à observer la sécurité des voyageurs dépendent entièrement de notre vigilance. L'article 11 de la réglementation actuelle du travail prévoit que la journée de service doit contenir en moyenne 10 heures de travail effectif au plus et 10 heures de grand repos au moins de telle sorte que neuf jours consécutifs quelconques d'un roulement compris de minuit à minuit ne contiennent pas plus de 90 heures de travail effectif et renferment un total de grands repos au moins égal à 90 heures. Cependant un roulement peut comporter en moyenne 11 heures 15

de travail pendant 8 jours de minuit à minuit et repos le 9<sup>e</sup> et une partie du 10<sup>e</sup> jour comme le prévoit le 4<sup>e</sup> paragraphe de l'article 3 sans qu'il y ait dérogation. Dans ces conditions la journée de repos que les Compagnies prétendent nous octroyer gratuitement nous l'avons gagnée par ce supplément de 1<sup>h</sup> 45 fait pendant 8 jours. Il est à remarquer que le décret ne prévoit aucun laps de temps pour prendre le plus léger repas. Le 2<sup>e</sup> paragraphe de l'article II prévoit que chaque période de travail doit être comprise entre deux grands repos séparés par un intervalle d'au plus 17 heures et ne pas contenir plus de 12 heures de travail effectif.

N'est-il pas inhumain d'exiger une présence de 17 heures à un mécanicien ou chauffeur car dans la plupart des cas dans ces 17 heures de présence il y a plusieurs battements qui peuvent être 3 de deux heures et 1 de une heure et presque jamais un repas consécutif de 5 heures.

À l'article III sont seuls considérés comme grands repos ceux ayant une durée ininterrompue de 10 heures au moins à la résidence de l'agent et de sept heures au moins hors de la résidence. Donc un agent qui aura fait 12 heures de travail effectif et 17 heures de présence pourra n'avoir que 7 heures de repos et recommencer à faire 12 heures de travail effectif et 17 heures de présence; Il est à considérer que dans ces sept heures de repos défalcation faite du temps pris par le souci de l'agent des règles d'hygiène de ses repas à l'arrivée et au départ nous n'avons dans ce médiocre repas que quatre heures ou plus pour dormir; temps tout à fait insuffisant.

Dans ces conditions nous croyons la Sécurité Publique compromise ainsi que la santé des agents.

Dans beaucoup d'industries dépendant de l'Etat ainsi que dans les mines la journée de huit ou neuf heures est déjà en vigueur et nous mécaniciens et chauffeurs de qui dépend la vie de milliers de voyageurs l'on exige de nous la journée de 12 heures par un travail de nuit ou de jour exposés à toutes les rigueurs de la température sous le soleil brûlant de l'été comme sous la bise âpre de l'hiver.

Quant aux repas décadaires prescrit au paragraphe 2 de l'article III ils doivent être de trente heures ce qui nous met en état d'infériorité à l'égard de nos collègues des services réguliers dont les repas sont de 36 heures ainsi que dans toutes les industries. Il y est dit aussi que lorsque le service ne comporte pas de découchers hors de la résidence le nombre de repas de 36 heures peut être réduit à un par quinzaine en moyenne. Supposons





un mécanicien du service des rapides faisant journellement  
le trajet de Paris à Boulogne et retour 506 kilomètres ou  
Paris à Tours et retour 472 kilomètres etc etc. mais rentrent  
régulièrement à sa résidence pourra n'avoir qu'un repos  
de trente heures tous les 45 jours. Est ce admissible?  
Nous nous étendrons plus longuement sur les diverses  
anomalies qui existent. Il y aurait cependant beaucoup  
à dire au sujet des services de réserve.  
Nous nous bornons de soumettre un projet de modification  
dont la teneur suit

Le Président du Conseil fédéral





Reseau P. L. M.

Réglementation du Travail,

L'arrêté ministériel du 4 - 9<sup>br</sup> 1899 modifié par ceux du 20 mai 1902 et 9 mai 1906, fixent la période de travail en ce qui concerne, une période de réserve secours de 12 heures, une 2<sup>ème</sup> période également de 12 heures venant faire suite à cette première journée que l'agent ait été inoccupé pendant 7 heures consécutives, repos suffisant pour lui permettre de faire cette 2<sup>ème</sup> période de travail de 12 heures.

Dans la pensée du législateur ceci ne devrait que se produire qu'exceptionnellement, or à la Compagnie P. L. M. cela est la règle, dans tous les grands dépôts du réseau, cette période existe en service régulier, donc acceptée par le Service du Contrôle.

Nous avons toujours protesté, quand nous avons été refusés en audience par notre Direction, laquelle nous réponds invariablement: nous appliquons intégralement les arrêtés ministériels, ceci nous le reconnaissons, mais la sécurité publique est elle assurée par l'application intégrale de ces arrêtés, nous répondons: Non, et voici pourquoi:

D'après l'arrêté ministériel, la période de réserve secours, doit être précédée d'un grand  
grand



grand repos à la résidence, soit 10<sup>h</sup>  
 au moins, or un agent rentrant chez  
 lui à 19<sup>h</sup> et prenant la réserve le  
 lendemain à 6<sup>h</sup> ayant eu par conséquent  
 11<sup>h</sup> de repos chez lui, et la nuit, propice à un bon  
 repos, peut-il en arrivant au dépôt, se  
 recoucher et dormir jusqu'au soir à 18<sup>h</sup>  
 instant où il quitte la réserve ?

Ces agents représentent deux ou trois heures après  
 pour faire une nouvelle période de 12 heures,  
 soit une amplitude de travail de 24 heures,  
 mais comme les Compagnies décomptent la  
 coupure existant entre la cessation de réserve  
 et la reprise de travail, ce qui fait en réalité  
 26 heures et plus d'amplitude de

Voici un exemple pris dans un Grand dépôt

Revue	de	6 <sup>h</sup>	à	18 <sup>h</sup>		12 <sup>h</sup>
Coupure	de	18 <sup>h</sup>	à	20.20		2 <sup>h</sup> .20
Travail	de	20.20	à	0.09		3 <sup>h</sup> .49
Coupure	de	0 <sup>h</sup> .09	à	3 <sup>h</sup> .20		3 <sup>h</sup> .11
Travail	de	3 <sup>h</sup> .20	à	8 <sup>h</sup> .15		4.55

soit. . . . . 26<sup>h</sup> 15

Ces agents ont donc eu après la cessation de réserve  
 une coupure de 2<sup>h</sup>.20 et une deuxième coupure de 3<sup>h</sup>.11  
 dans laquelle ils ont dû prendre un repas,  
 ce qui leur fait au maximum 2<sup>h</sup> à dormir.  
 pour



pour réparer leurs forces.

ce qui fait que ces agents font une amplitude de 26<sup>h</sup> 15, avec 2<sup>h</sup> de repos dans la nuit qui suit la reprise de travail, la sécurité publique est-elle assurée, Si ces agents ont une défaillance dans leurs dernières heures de travail peut-on les incriminer.

Ces faits ont été soumis à Monsieur le Ministre des Travaux Publics - et à Monsieur l'Ingénieur en Chef du Contrôle, lequel est intervenu auprès de notre Compagnie pour faire constater la pénible nature de la réserve comme travail, ce qui abaisserait l'amplitude à 24 heures ! (cette invitation n'est pas encore appliquée)

Nous demandons la révision de l'arrêté dans ce sens que la période de réserve devrait être fixée dans l'amplitude du service entre deux grands repos ainsi que cela est appliqué pour les agents des Trains, à qui le surmenage est moins intense que pour les Mécaniciens et Chauffeurs. Nous protestons également pour l'amplitude du travail fixée par l'arrêté pour prendre un repas.

L'arrêté dit « entre la 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> heure de travail, un repos de 30' sera accordé aux agents pour prendre un repas. A temps  
de



Le travail est trop long, et celui alloué pour le repas est trop court que peut faire une équipe dans si peu de temps ? soins de propreté, faire chauffer ses aliments et reparti... sans avoir le temps de prendre son repas.

De plus cette règle est mal appliquée dans certains cas, deux ou trois heures après la prise de travail (ceci s'applique pour les services facultatifs) l'on vous envoie prendre votre repas pour continuer à faire l'amplitude de 8 heures sans avoir le temps, dans cette amplitude d'en prendre un nouveau. D'où surmenage et fatigue du personnel.



FÉDÉRATION GÉNÉRALE  
DES



**Groupements des Mécaniciens,  
Chauffeurs & Électriciens**



DES CHEMINS DE FER DE FRANCE & DE SES COLONIES

**CONSEIL FÉDÉRAL**

106, Rue de Reuilly

*5*  
*134*

Paris, le

*7* Février

1914

No

*2429*

*Leudun 6 Février  
et Courcier Talon*

Monsieur Strauss, sénateur,

Monsieur,



*reçu le  
20 février 14*

La Fédération Générale a l'honneur de solliciter de votre bienveillance de bien vouloir réunir la commission sénatoriale de la défense des intérêts des employés de Chemins de fer dans le but de faire aboutir la réglementation du travail si ardemment désirée par les Mécaniciens et Chauffeurs et vous prie de nous fixer une date pour entendre à ce sujet une délégation de la Fédération Générale en attendant que cette demande soit favorablement accueillie. Recevez Monsieur le Président de cette commission l'expression de nos meilleurs sentiments.

P<sup>r</sup> la FÉDÉRATION GÉNÉRALE

et par Ordre :

Le Président,

*Lesvier*



FÉDÉRATION GÉNÉRALE

DES



**Groupements des Mécaniciens,  
Chauffeurs & Électriciens**



DES CHEMINS DE FER DE FRANCE & DE SES COLONIES

**CONSEIL FÉDÉRAL**

106, Rue de Reuilly

Paris, le 21 Février 1914

No

5  
145

Monsieur le Secrétaire de la Commission  
des Chemins de fer



Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception  
de votre honoreré du 20 Février et fais le nécessaire  
immédiatement pour que cette délégation soit  
présente au palais du Luxembourg le jeudi  
26 Février à 9 heures.

Recevez Monsieur le Secrétaire l'expression  
de nos sentiments respectueux.

P<sup>r</sup> la FÉDÉRATION GÉNÉRALE

et par Ordre :

A. Le Président,

Le Secrétaire permanent

*Covalier*

Fédération Générale  
DES  
Groupements des Mécaniciens, Chauffeurs & Electriciens

DES CHEMINS DE FER DE FRANCE & DE SES COLONIES



PROJET  
de Réglementation du Travail  
REPOS & CONGÉS

ARTICLE PREMIER. - La durée du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains est fixée à dix heures par jour, au maximum.

ART. 2. — La période de travail sera coupée, après la sixième heure au plus tard, par un repos d'une heure au moins pour prendre les repas.

ART. 3. La durée journalière de travail effectif sera comprise dans une période de quatorze heures au plus.

ART. 4. — Les quatre premières heures de réserve-seours seront comptées comme temps de travail ; l'exédent sera compté pour moitié de sa durée, à la condition que l'agent soit resté inoccupé.

La durée totale de la réserve ne doit pas dépasser douze heures.

ART. 5. — Pour les battements entre deux trains, inférieurs à quatre heures, les deux premières seront comptées comme travail et l'exédent seulement pour moitié.

ART. 6. — Est compté comme travail le temps pendant lequel les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains sont astreints à un service quelconque dans l'enceinte du chemin de fer, ainsi que dans les dépôts ou ateliers, notamment celui où les mécaniciens ou chauffeurs sont tenus de ne pas s'éloigner de leur machine, ainsi que le temps nécessaire à la préparation et à la rentrée des machines. Le travail est compté de la rentrée à la sortie du dépôt.

ART. 7. — Un grand repos journalier sera donné aux mécaniciens, chauffeurs et agents des trains entre chaque période de travail.

Ce repos sera de douze heures au moins à la résidence et de neuf heures au moins hors de la résidence.

Il ne doit pas y avoir deux repos consécutifs hors de la résidence.

ART. 8. — Le repos est le temps pendant lequel les agents peuvent disposer de leur personne librement.

ART. 9. — Un repos de vingt-quatre heures consécutives au moins, avec solde, doit être donné aux mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, après neuf jours de travail ; il devra suivre ou précéder immédiatement un grand repos.

Ce repos décadaire sera donné à la résidence.

ART. 10. — Tous les employés et ouvriers autre que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, bénéficieront d'au moins trois jours de repos par mois avec solde, sans qu'à cet égard il soit porté atteinte à la situation acquise par certaines catégories du personnel jouissant déjà d'un plus grand nombre de repos.

ART. 11. — Les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains auront droit à un congé annuel de seize jours avec solde.

Ce congé sera donné aux époques fixées, d'accord avec l'agent, avec faculté pour celui-ci de le prendre en une ou plusieurs fois et, sur sa demande, pourra se cumuler avec le repos décadaire.

ART. 12. — Tous les employés et ouvriers autre que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, auront droit à un congé annuel d'au moins seize jours, également avec solde.

Pour les catégories d'employés et ouvriers qui jouissent déjà d'un congé plus étendu, sa durée ne pourra être diminuée.

ART. 13. — Dans les cas de force majeure, les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains peuvent, sur l'ordre écrit et motivé d'un chef responsable, être obligés de travailler au delà du temps prévu par la loi.

Comme compensation, le prochain grand repos journalier à la résidence sera prolongé d'une durée double de ce dépassement.

ART. 14. — Les agents punis de peines disciplinaires ne pourront, dans aucun cas, être frappés d'amendes ou de retenues sur leurs salaires ou sur leurs primes.

ART. 15. Les contraventions aux dispositions de la présente loi seront punies des peines prévues par les articles 19 et 21 de la loi du 15 Juillet 1845.

Le chef de service sera personnellement responsable de ces contraventions.

ART. 16. — La loi sera applicable dès sa promulgation.

ART. 17. — La présente loi est applicable à la métropole à l'Algérie, aux colonies, pays de protectorat et Compagnies secondaires.