

Une expérience de formation professionnelle d'adultes

LE COURS MUNICIPAL DES CHAUFFEURS- MÉCANICIENS DE LILLE, 1858-1939

par Philippe MARCHAND

Le titre V de la loi Astier du 25 juillet 1919, qui instaure des cours professionnels obligatoires pour les apprentis et employés de l'industrie et du commerce de moins de 18 ans, donne aussi un cadre à la formation scolaire des employés adultes de l'industrie et du commerce (1). Faut-il considérer cette loi comme le point de départ des actions de formation professionnelle continue destinées aux salariés de l'industrie et du commerce ? Cette vision est fort réductrice. Des recherches menées sur les villes de Lille, Roubaix et Tourcoing où vit et travaille une véritable armée d'ouvriers ayant acquis une qualification par le seul exercice de leur métier, permettent de repérer l'existence, entre 1860 et 1914, d'une vingtaine d'actions de formation destinées à des individus déjà engagés dans la vie active (2). Leurs promoteurs

Une version précédente de cet article a paru dans le *Bulletin de la Commission historique du Nord*, t. XLVII, 1993, pp. 141-171. Nous remercions son président de nous permettre d'en publier une nouvelle version, qui a bénéficié des précieux conseils de Didier Terrier (Université de Lille III).

(1) Comme le fait une chronologie présentant les étapes de la construction du système de formation professionnelle continue : « La formation professionnelle continue (1971-1991) », *Formation-Emploi*, n° 34, avril-juin 1991, p. 57.

(2) Cours de chauffeurs-mécaniciens à Roubaix (1865-1869), cours de chauffeurs-mécaniciens à Tourcoing (1865-1869), cours de chauffeurs-mécaniciens à Armentières (1865-1869), cours de chauffeurs et de force motrice (1876-1939), cours municipal de filature et de tissage à Lille (1876-1914), cours public et gratuit de tissage à Roubaix (1877-1939), cours professionnel pour ouvriers de la métallurgie à Lille (avant 1883-?), cours du soir de filature et de tissage à Tourcoing (1890-1939), cours du soir de commerce à Tourcoing (1890-1939), cours du soir d'électricité industrielle à Tourcoing (1893-1939), cours du soir des chauffeurs-conducteurs de machines à Tourcoing (1893-1939), cours de sténographie et de dactylographie à Tourcoing (1896-?), cours de filature, tissage et teinture pour adultes à Roubaix (1895-1939), cours d'adultes publics et gratuits de photographie et d'électricité à l'E.P.C.I. de Lille (1901-?), cours de perfectionnement pour adultes et adolescents à l'E.P.C.I. de Tourcoing (1907), cours professionnels du soir (ajustage, dessin industriel et électricité) à l'I.C.A.M. de Lille (1907), cours professionnels du soir (commerce, électricité et tissage) à l'E.P.C.I. de Roubaix (1908).

mettent au premier plan de leurs finalités et de leurs pratiques la transmission d'un savoir technique et professionnel. Ces actions de formation sont différentes des cours d'adultes qui peuvent offrir à leur clientèle des enseignements pratiques mais dans un cadre relevant de l'enseignement primaire (1). Elles se rapprochent du modèle défini par la loi Astier, mais ne s'adressent pas au public des apprentis de moins de 18 ans. Nous nous proposons de rassembler ces actions de formation ainsi définies sous l'appellation de formation professionnelle d'adultes.

L'étude de la formation professionnelle d'adultes au XIX^e siècle n'a guère retenu l'attention des historiens. Il n'existe pas de recherches étoffées sur ce thème. A. Prost l'aborde quand il traite des cours professionnels ; mais il s'en tient à l'énumération de quelques initiatives parisiennes (2). L'ouvrage ancien de J.P. Guinot consacre douze lignes aux cours du soir créés à la fin du XIX^e siècle pour les ouvriers et employés de la Maison Schneider, de la Maison Leclair et des Compagnies des chemins de fer du Nord et de l'Est (3). Les ouvrages récents de N. Terrot, de B. Charlot et M. Figeat, de C. Dubar ignorent totalement cette dimension de la formation professionnelle et technique des salariés (4). A. Grelon montre comment les instituts universitaires annexés aux Facultés des Sciences ont constitué une réponse à la demande de formation professionnelle supérieure (5). Enfin, C. Lelièvre répertorie les initiatives des syndicats de la Somme en matière de formation d'adultes dans les années 1900-1914 (6).

Au total, peut de choses, donc. Comment expliquer ce retard historiographique ? Deux facteurs peuvent être retenus. En premier lieu, les débats sur la formation professionnelle et technique des salariés du commerce et de l'industrie portent essentiellement sur la question

(1) Claude Lelièvre « L'offre et la demande d'éducation populaire : les cours d'adultes dans la Somme », *Histoire de l'éducation*, n° 37, janvier 1988, pp. 17-46, voir la description des programmes des cours d'adultes, p. 32.

(2) Antoine Prost : *Histoire de l'enseignement en France, 1800-1967*, Paris, A. Colin, 1968, pp. 311-312.

(3) Jean-Pierre Guinot : *Formation professionnelle et travailleurs qualifiés depuis 1789*, Paris, Domat, (1946), pp. 149-150.

(4) Noël Terrot : *Histoire de l'éducation des adultes en France*, Paris, Edilig, 1983 ; Bernard Charlot, Madeleine Figeat : *Histoire de la formation des ouvriers, 1789-1984*, Paris, Minerve, 1988 ; Claude Dubar : *La formation professionnelle continue*, Paris, La Découverte, 1990.

(5) André Grelon : « Les universités et la formation des ingénieurs en France de 1870 à 1914 », in *L'Enseignement technique et professionnel. Repères dans l'histoire (1830-1960)*, *Formation-Emploi*, n° 27-28, juillet-décembre 1989, pp. 65-69.

(6) Claude Lelièvre : « Les institutions d'éducation populaire dans la Somme. 1900-1914 », *Revue historique*, 1987/2, pp. 351-394.

de la formation initiale. Cette focalisation sur la question spécifique de l'apprentissage a amené les historiens à se désintéresser de la formation professionnelle des adultes dont ils n'ont peut-être pas suffisamment mesuré l'importance et les enjeux. En second lieu, la dispersion des sources constitue un handicap certain (1).

La documentation dont on dispose pour l'étude des cours professionnels d'adultes de Lille, Roubaix et Tourcoing est très variable quantitativement et qualitativement. Le choix du Cours municipal des chauffeurs-mécaniciens de Lille se justifie par l'abondance et la qualité des sources permettant d'en faire l'étude monographique qui, seule, peut rendre compte des problèmes posés par la création, le fonctionnement, la fréquentation et les objectifs d'une instance de formation professionnelle d'adultes. Les *Mémoires* de la Société des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille, principale source de cet article, constituent en effet une documentation exceptionnelle à la fois par son étendue dans le temps et sa cohérence (2). Dès 1868, les *Mémoires* insèrent dans le compte rendu annuel des travaux de la Société le palmarès des élèves diplômés et médaillés précédé d'un rapport sur les activités du cours. Ces rapports, plus ou moins développés selon les années, indiquent le nombre d'élèves inscrits (irrégulièrement de 1858 à 1881, puis systématiquement de 1882 à 1893), le nombre de candidats présentés et reçus aux examens de fin d'année, les difficultés et les résultats de l'enseignement. Pour chaque élève sont indiqués à partir de 1861 le nom, le prénom, la date et le lieu de naissance, enfin la raison sociale de l'employeur. Il faut cependant signaler que la destruction des archives de la Société lors de l'incendie de l'Hôtel de Ville de Lille en 1917 prive l'historien de deux sources essentielles : le registre d'inscriptions des élèves et les rapports des commissions d'examen. L'étude de la population scolaire portera donc sur le corpus limité des élèves diplômés. Le *Bulletin administratif* de la ville de Lille, les procès verbaux du conseil municipal et la presse locale ont permis de préciser et d'approfondir un certain nombre de points.

(1) Voir Pierre Caspard : « Un chantier déserté : l'histoire de l'enseignement technique », in *L'enseignement technique et professionnel, Repères dans l'histoire...*, op. cit., p. 194.

(2) Pour désigner les *Mémoires*, nous utilisons l'abréviation *M.S.S.* suivie de la date de publication.

L'INITIATIVE D'UNE SOCIÉTÉ SAVANTE 1858-1863

Le 24 novembre 1856, une des deux machines à vapeur de la filature Verstraete à Lille explose quelques minutes avant l'entrée des ouvriers provoquant un violent incendie qui ravage l'usine et fait cinq morts. L'enquête établit la responsabilité du chauffeur-mécanicien qui avait oublié de remplir la chaudière et du propriétaire de la filature qui n'avait pas remplacé le sifflet d'alarme hors d'usage (1). Ce n'est pas la première fois qu'un accident de cette nature se produit dans la ville de Lille. Mais l'ampleur de la catastrophe, dont le retentissement est immense, suscite chez le docteur Gosselet, membre de la Société impériale des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille, l'idée de créer un enseignement professionnel destiné aux chauffeurs-mécaniciens lillois en activité. Médecin à Lille, membre du Comité de salubrité et d'hygiène de la ville, auteur d'une étude sur la mortalité infantile lilloise dont la qualité lui vaut d'accompagner la Commission (parmi ses membres figurent Villermé, Victor Hugo et Adolphe Blanqui) venue enquêter sur la situation de l'habitat ouvrier, le docteur Gosselet alerte depuis 1852 le préfet du Nord sur l'absence de précautions élémentaires dans les usines et ateliers utilisant des machines à vapeur (2). Il constate en particulier que si les chauffeurs-mécaniciens constituent une véritable aristocratie dans le prolétariat lillois, rémunérée par de « forts salaires », ils ne reçoivent aucune formation pratique et théorique et sont souvent à l'origine d'accidents meurtriers. Il entend donc remédier à cette lacune et propose à la Société des Sciences d'organiser un enseignement destiné aux chauffeurs-mécaniciens lillois « pour les initier à tous les dangers qui se peuvent produire dans l'utilisation de la vapeur comme force motrice ».

Fondée en 1801, la Société des Sciences de Lille est le moteur de la vie scientifique lilloise au XIX^e siècle. Tout ce que Lille compte d'hommes de science s'y retrouve sous le Second Empire (3). En dépit de difficultés financières qui lui interdisent de financer l'opération, la Société des Sciences accueille favorablement le projet de Gosselet. La municipalité met immédiatement l'amphithéâtre de son École industrielle à la disposition de la Société. Pour le financement,

(1) *L'Écho du Nord*, 27 novembre 1858. Sur cet incident, voir Pierre Pierrard : *La vie ouvrière à Lille sous le Second Empire*, Paris, Bloud et Gay, 1965, p. 152.

(2) Sur le docteur Gosselet, voir G.L. Trénard : « Auguste-Napoléon Gosselet (24 juillet 1812-21 septembre 1859) », *Dictionnaire de biographie* (sous la dir. de Roman d'Amat). Gosselet est membre titulaire de la Société des Sciences depuis 1852.

(3) Signalons en particulier Louis Pasteur, professeur de chimie et doyen de la Faculté des Sciences de Lille et Frédéric Kuhlmann, professeur de chimie dans le même établissement.

elle décide de solliciter les manufacturiers et artisans qui utilisent la vapeur comme force motrice. Ils sont nombreux. Introduite à Lille en 1818, la machine à vapeur se généralise en quelques années dans les différentes industries de l'arrondissement. Vers 1862, 629 machines dont 384 pour la seule industrie textile représentant une puissance installée de 12 144 CV fonctionnent dans l'arrondissement. La plupart se trouvent dans les manufactures de Lille, Roubaix et Tourcoing (1). Ces machines de faible puissance – 19,5 CV en moyenne – sont polluantes et dangereuses. Les risques d'explosion conduisent à l'adoption d'une législation spécifique. Mais l'attention portée à la sécurité n'empêche pas les accidents, particulièrement fréquents. Un rapport publié en 1852 montre que sur 390 blessés soignés à l'hôpital Saint-Sauveur de Lille de 1847 à 1852, plus de 300 venaient d'une manufacture possédant une machine à vapeur (2). Tous les accidents n'ont pas la même ampleur que celui qui ravage la filature Verstraete en 1856. Mais leurs conséquences humaines sont souvent graves. Les répercussions matérielles – dégâts à réparer, arrêt plus ou moins prolongé de la production – ne le sont pas moins. Ces accidents, dont les rapports disent souvent qu'ils sont le résultat d'une imprudence, ont en fait pour origine une méconnaissance des règles d'entretien, de fonctionnement et de sécurité de ces machines de la part de leurs utilisateurs. La Société des Sciences peut donc légitimement penser que les premiers intéressés par son initiative seront les manufacturiers.

Elle leur propose donc à titre d'essai et pour une période de cinq ans une souscription annuelle de 25 francs, somme représentant 4 à 5 journées de salaire d'un chauffeur-mécanicien. La souscription rapporte 2 300 francs, ce qui correspond à un nombre maximum de 92 souscripteurs, chiffre bien faible par rapport au nombre d'utilisateurs de machines à vapeur. Manifestement, le patronat local boude l'opération qu'il croit vouée à l'échec (3). La Société des Sciences peut de son côté parler du « généreux concours des industriels de l'arrondissement de Lille » ; il n'en reste pas moins que ses responsables, conscients de l'échec relatif de leur démarche, vont constamment

(1) Pierre Pouchain : *L'industrialisation de la région lilloise de 1800 à 1860*. Thèse pour le doctorat de 3^e cycle sous la direction de Marcel Gillet, Université de Lille III, 1980, 3. vol., t. 3, pp. 869-870. À cette date, l'arrondissement de Lille représente 6,4 % de la puissance installée des machines à vapeur françaises. Sur les problèmes posés par ce matériel, voir les pages suggestives de Denis Woronoff : *Histoire de l'industrie en France*, Paris, Le Seuil, 1994, pp. 204-211.

(2) Aimé Bailly, Charles Delezenne, A. Gosselet : *Rapport sur les accidents occasionnés par les appareils à vapeur et autres moteurs*, Lille, 1855, 3 fasc., 30, 26 et 30 p. (BM Lille 22 118). Cf. également P. Pierrard, *op. cit.*, pp. 152-153.

(3) « ... quelques industriels, nous le disons à regret, se retranchant derrière la possibilité d'un insuccès, nous avaient refusé leur modique souscription de 25 francs ».

s'employer à plaider la nécessité de cette formation auprès du patronat (1).

On aimerait connaître la liste des souscripteurs qui, disparue avec les archives de la Société des Sciences, n'a pas été publiée par la presse. Alexandre de Norguet, auteur d'une *Histoire de la Société des Sciences* écrite avant 1914, a pu la consulter et note que les fonds ont été souscrits par les principaux industriels lillois (2). Les seuls noms qu'il cite sont ceux de la Compagnie du Chemin de fer du Nord et de deux industriels : Édouard Scrive-Labbé, propriétaire d'un des plus importants tissages mécaniques du département du Nord, et Edmond Cox, propriétaire d'une filature de 16 000 broches et 250 ouvriers. Tous deux sont membres de la Chambre de Commerce de Lille. Leur présence parmi les souscripteurs témoigne de l'intérêt porté à l'initiative de Gosselet par des patrons d'entreprises qui figurent parmi les plus importantes de l'arrondissement de Lille et où la puissance des machines à vapeur se compte en dizaines de chevaux. Le désintérêt pour la proposition de Gosselet serait-il le fait du petit patronat qui compte sur la force de l'habitude et l'apprentissage sur le tas pour conduire des machines de faible puissance ?

La Compagnie du Chemin de fer du Nord, représentée par un ingénieur de la traction, Cox, et Scrive-Labbé donnent une autre preuve de leur engagement en entrant dans la Commission administrative de la future école où ils retrouvent quatre membres désignés par la Société des Sciences. Parmi eux figurent deux professeurs de la Faculté des Sciences de Lille dont Mahistre, auteur de nombreux travaux sur les machines à vapeur. Auguste Fiévet, membre de la Société des Sciences, accepte de donner les cours gratuitement. Ingénieur-mécanicien et spécialiste des machines à vapeur, il possède les compétences scientifiques pour remplir cette fonction (3).

Au mois de janvier 1858, tout est prêt pour l'ouverture de l'*École gratuite des chauffeurs*. L'inauguration solennelle a lieu le 29 janvier

(1) Voir les rapports de la Commission administrative lors des séances solennelles de 1863 et 1865.

(2) Alexandre de Norguet : *Histoire de la Société impériale des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille* (1802-1860), Lille, imp. L. Danel, Société des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille, Mémoires, V^e série, fascicule VIII, 1925, 252 p., p. 147.

(3) Sur Auguste Fiévet (1820-1863), voir son éloge funèbre dans *M.S.S.*, 1863, 2^e série, t. 6, pp. 476-479. Après avoir commencé sa carrière comme dessinateur dans un établissement industriel, Fiévet fonde un atelier de construction mécanique à Lille. Sa première commande est une machine à vapeur. Par la suite, tout en continuant à diriger son atelier, il reprend des études de mathématiques à la Faculté des Sciences et s'intéresse en particulier aux applications industrielles de la vapeur. Reçu membre titulaire de la Société des Sciences en 1854, il y présente plusieurs communications dont deux consacrées aux machines à vapeur.

en présence du préfet du Nord et du maire de Lille. Par leur présence, ils témoignent de leur intérêt pour l'entreprise de la Société des Sciences. Il n'en va pas de même du patronat qui brille par son absence. Le compte rendu de la séance note en effet que « la salle était toute remplie d'auditeurs appartenant pour la plupart à la classe ouvrière ». Après un bref discours du préfet pour saluer les industriels dont la « cotisation volontaire » a permis la création de l'École et développer le thème de la solidarité entre patrons et ouvriers, le secrétaire-général de la Société prend la parole. Après avoir longuement parlé de la place prise par la machine à vapeur dans l'industrie, des dangers qu'elle fait naître et de l'absence totale de formation des chauffeurs « qui ont dû péniblement demander à une longue pratique antérieure, à une sorte de tradition, les connaissances nécessaires à leurs importantes fonctions », le porte-parole de la Société entreprend de définir les objectifs de l'École. D'emblée, il veut rassurer les ouvriers et les patrons en définissant les limites de l'opération. Il développe deux idées. En premier lieu, « il ne s'agit pas de former des ingénieurs et des savants ». En second lieu, il explique au patronat que l'investissement éducatif consenti ne le sera pas à fonds perdus car le cours a pour vocation « d'enseigner aux ouvriers les propriétés élémentaires de la valeur, l'usage des diverses parties des appareils, leur utilisation, leur manœuvre, l'art de brûler le charbon avec économie. L'ouvrier instruit pourvoira facilement à l'entretien et à la réparation de la machine qui lui est confiée. Il se plaira à sa besogne et il conduira ses chevaux-vapeur avec l'assurance et la facilité du cavalier qui dompte et dirige son jeune cheval » (1).

Enseignement pratique et seulement pratique, moralisation d'une catégorie socioprofessionnelle, tels sont les deux objectifs de l'École. Cette volonté de convaincre le patronat lillois que l'amélioration des compétences professionnelles et de la moralité des chauffeurs présente une utilité économique incontestable est présente dans les premiers rapports annuels de la Société des Sciences sur le fonctionnement de l'École. Elle montre bien que la cause de la formation professionnelle était loin d'être gagnée.

(1) M.S.S., 1858, 2^e série, t. 5. Discours d'Henri Violette, 29 janvier 1858, pp. V-VIII.

Un succès éphémère

Un règlement approuvé par le préfet organise le fonctionnement de l'École (1). Publique et gratuite, elle accueille des auditeurs et des auditeurs-élèves. Aucune limite n'est fixée au nombre d'élèves admis à suivre les cours. Le règlement ne concerne que les auditeurs-élèves, tenus de s'inscrire auprès du professeur responsable du cours. Les auditeurs-élèves reçoivent une carte d'inscription portant un numéro d'ordre qui est celui de la place qu'ils doivent occuper sur les bancs de l'amphithéâtre. Toute place d'un auditeur-élève absent doit rester vide. Trois absences non justifiées font perdre la qualité d'auditeur-élève. Le professeur doit noter les absences et en communiquer le relevé à la Commission d'examen. Au terme du cours annuel, les auditeurs-élèves sont admis à passer un examen, le certificat de capacité, à condition d'avoir fait preuve d'assiduité et de pouvoir justifier d'un exercice de la profession de chauffeur ou d'aide-chauffeur pendant au moins six mois. Inscription, contrôle des absences, exclusion en cas d'absences répétées et non justifiées témoignent de la volonté des responsables de l'École de garantir le sérieux de la formation, donc de la valeur du diplôme obtenu. En même temps, le règlement veut manifestement habituer des adultes – l'âge moyen des reçus au certificat de capacité de 1860 à 1863 est de 35 ans – à des comportements scolaires que beaucoup ignorent dans ces premières années d'existence de l'École.

L'École connaît d'emblée un réel succès. De janvier à juillet 1858, le cours comprend vingt conférences et vingt interrogations. Les leçons sont publiques et ont lieu le vendredi soir. Les interrogations sont réservées aux seuls auditeurs-élèves et se tiennent le dimanche matin. Les élèves-auditeurs sont donc mobilisés deux fois par semaine pendant vingt semaines. L'investissement demandé est important. Fiévet parvient cependant à rassembler régulièrement 149 chauffeurs aux interrogations du dimanche matin. 43 élèves se présentent au certificat de capacité ; 23 franchissent le barrage de la première épreuve, épreuve théorique d'admissibilité. Au terme de la seconde épreuve, épreuve pratique qui voit les candidats mis en situation de faire fonctionner une machine à vapeur, 16 élèves, soit 37 % des candidats, sont proclamés dignes du certificat de capacité. Pour la Commission d'examen, ces résultats inespérés sont un gage de réussite et doivent inspirer confiance aux industriels qui désormais ne « sauraient plus longtemps refuser leur concours » (2).

(1) *M.S.S.*, 1858, 2^e série, t. 5. Règlement de l'École des chauffeurs, 25 février 1858, pp. X-XI.

(21) *M.S.S.*, 1858, 2^e série, t. 5. Rapport de la Commission administrative de l'École des chauffeurs, 1^{er} octobre 1858, pp. 1-4.

Nous ignorons tout du contenu des cours de Fiévet. Les contemporains signalent que son enseignement est « seulement démonstratif » et ne donne pas aux élèves les notions générales leur permettant de s'adapter à tous les types de machines existant dans l'arrondissement (1). La tâche de Fiévet n'est guère aisée. Il doit en effet tenir compte de l'illettrisme fréquent chez les élèves français et de l'ignorance de la langue française chez bon nombre d'ouvriers flamands. À plusieurs reprises, le secrétaire de la Société rappelle que « la très grande majorité des chauffeurs ne sachant ni lire ni écrire, le cours doit conserver un caractère essentiellement élémentaire, étranger à toutes les notions théoriques qui n'ont pas un rapport immédiat avec les propriétés et les applications de la vapeur » (2).

Le succès de l'École est éphémère. 150 élèves suivent les cours en 1858 ; ils ne sont plus que 50 en octobre 1861 (3). La diminution du nombre des inscrits et des reçus à l'examen de fin d'année – 21 candidats et 15 reçus en 1859, 15 candidats et 8 reçus en 1860 – rend bien compte de l'érosion des effectifs. En 1863, 20 élèves seulement sont inscrits et deux certificats peuvent être décernés. Le 27 décembre, la Société des Sciences annonce l'arrêt des cours.

Ce n'est pas l'épuisement du capital fourni par les souscripteurs qui est à l'origine de l'interruption des cours. Certes, la disparition brutale de Fiévet en novembre 1863 pose le problème de son remplacement par un enseignant acceptant de travailler sans rémunération. Mais ce n'est pas une question insoluble, comme l'avenir le montrera. L'analyse que Guiraudet, secrétaire de la Société des Sciences, fait de l'échec de l'École met en évidence un double faisceau de difficultés (4) : « le refroidissement du zèle des ouvriers et du zèle des patrons ». Que faut-il entendre par là ? Quand Guiraudet parle du refroidissement du zèle des ouvriers, ce n'est pas pour tenir un discours moralisant. Il fait allusion au découragement qui s'est emparé de nombreux élèves incapables de suivre le cours de Fiévet pour cause d'illettrisme. Se trouve ainsi posée la question de l'adéquation de l'enseignement dispensé – contenu et méthodes – dans un cours d'adultes avec le public concerné. Mais le découragement des ouvriers a une autre origine que la Commission d'examen signale en

(1) *M.S.S.*, 1863, 2^e série, t. 10. Rapport de Guiraudet, 27 décembre 1863, pp. 539-543.

(2) *M.S.S.*, 1859, 2^e série, t. 6. Rapport de la Commission administrative, 2 septembre 1859, pp. XXVII-XXVIII. Cf. également le rapport du 23 décembre 1860, t. 7, pp. CXX-CXXI.

(3) Archives Départementales du Nord (A.D.N.) 1 T 246/4. Rapport de la Commission d'examen pour le certificat de capacité, 15 octobre 1861.

(4) *M.S.S.*, 1863, 2^e série, t. 10. Rapport de Guiraudet, 27 décembre 1863, pp. 539-543.

octobre 1863 en écrivant dans son rapport que « parmi les différentes causes qui ont provoqué la décadence progressive de l'École, il y a le défaut de sanction qui frappe les certificats délivrés, en ce sens que les certificats ne donnent aucun privilège, ne sont exigés nulle part pour servir en qualité de chauffeur » (1). Des démarches ont pourtant été entreprises pour obtenir du ministre de l'Instruction publique la reconnaissance officielle de l'École et l'obligation d'être titulaire de son certificat pour être embauché (2). « Le refroidissement du zèle des ouvriers » témoigne donc de l'apparition d'une revendication : rendre la formation qualifiante pour compenser les sacrifices consentis. Par « refroidissement du zèle des patrons », Guiraudet fait allusion « au désengagement de nombreux patrons qui dès la seconde année [...] abandonnent l'œuvre à peine engagée ». Se trouve alors posé le problème de la prise de conscience par le patronat de l'intérêt et de l'efficacité des cours professionnels d'adultes. Guiraudet refuse cependant de « se répandre en phrases indignées sur la routine des uns, la paresse et l'insouciance des autres ». Il préfère s'interroger sur la conception de l'École et de l'enseignement dispensé, qu'il rend aussi responsable de l'échec. Il regrette en particulier la dimension trop technique d'un enseignement s'adressant exclusivement aux ouvriers chauffeurs, « public restreint et peu susceptible de se renouveler ». Nullement découragé, il souhaite une réorganisation de l'École sur une base plus large et propose la généralisation des cours à tous les centres industriels de l'arrondissement. De plus, il tire un bilan positif de l'expérience en signalant que le cours a été un facteur de qualification et de promotion au moins pour les quelques diplômés qui « malgré leur petit nombre commencent à être recherchés et appréciés ».

INITIATIVE OUVRIÈRE ET MUNICIPALISATION (1864-1914)

Fermée en décembre 1863, l'École rouvre ses portes en octobre 1864. Cette fois, l'initiative vient d'un de ses anciens élèves, Joseph Piédanna. Né à Orchies le 31 janvier 1834, ajusteur de formation, il

(1) A.D.N. 1 T 246/4. Rapport de la Commission d'examen... 15 octobre 1861.

(2) Une lettre du ministre de l'Instruction publique (2 mars 1858) approuve l'ouverture de l'École mais rappelle que les dispositions de l'article 77 de la loi du 15 mars 1850 (loi Falloux) n'ont pas été respectées. Cet article précise que tous les cours, quels qu'ils soient, ressortissent aux autorités universitaires qui, dans le cas présent, n'ont pas été consultées. Faut-il voir là l'origine du refus du ministre d'accorder une reconnaissance officielle au diplôme délivré par la Société des Sciences en dépit de la présence de deux universitaires dans la Commission administrative ?

est chauffeur chez Six-Vilain, filateur de coton à Lille. Élève de l'École en 1862, il obtient non seulement le certificat de capacité mais encore les récompenses décernées au meilleur élève de la promotion : une médaille et une prime d'honneur. Informé de la fermeture de l'École, il décide en juillet 1864 avec l'aide de six chauffeurs, dont trois anciens élèves de l'École diplômés en 1861 et 1862, de fonder la Société des Chauffeurs-Mécaniciens de Lille. À première vue, celle-ci n'est rien d'autre qu'une banale société de secours mutuels comme il en existe alors beaucoup dans la ville. Dans la réalité, elle en est très différente car ses fondateurs lui assignent pour objectif de « réunir les chauffeurs, de les instruire dans leur métier, de leur inspirer le goût du travail et l'horreur des boissons alcooliques ». Le projet de règlement prévoit donc de demander à un professeur de faire un cours hebdomadaire. Ce cours sera public et gratuit y compris pour les chauffeurs étrangers (belges en l'occurrence). Les sociétaires paieront une cotisation mensuelle fixée à un franc, dont le produit servira à alimenter les prestations qui sont celles d'une société de secours mutuels (secours aux sociétaires malades, accidentés...). La Société est autorisée le 23 août 1864 (1). À une offre de formation professionnelle formulée par une institution scientifique se substitue donc une demande de formation exprimée par les ouvriers eux-mêmes, rassemblés au sein d'une organisation spécifique. Faut-il en conclure que cette démarche atteste l'émergence d'un projet de carrière dans cette catégorie socioprofessionnelle ? À tout le moins, elle signifie que la formation initiée par la Société des Sciences et le diplôme qui la sanctionne ont une valeur auprès des chauffeurs-mécaniciens ou au moins d'une partie d'entre eux.

À l'initiative de la Société des Sciences, Thorain, ingénieur civil, accepte de se charger gratuitement du cours fixé dans l'amphithéâtre de l'École industrielle, que la ville continue de prêter. 60 ouvriers s'inscrivent, et 38 passent l'examen terminal. On peut s'interroger sur cette réussite spectaculaire alors que, quelques mois auparavant, l'École se vidait de ses élèves. Pour l'expliquer, il convient de revenir sur le règlement de la Société des Chauffeurs-Mécaniciens qui prévoit (article 7) qu'elle s'occupera du placement de ses sociétaires et ceci sans exiger de rétribution. En contrepartie, le règlement exige des sociétaires une présence assidue aux cours. Toute absence aux cours sera punie d'une amende de dix centimes. Manifestement, Piédanna et ses amis comprennent que pour assurer le succès de leur entreprise il faut, d'une part, rendre la formation qualifiante, d'autre part, exiger de ceux qui la suivent un véritable engagement.

(1) *M.S.S.*, 1865, 3^e série, t. 3. Rapport de Guiraudet, 24 décembre 1865, pp. 809-811. A.D. Nord 1 T 246/4. Dossier relatif à la fondation de la Société des Chauffeurs-Mécaniciens de Lille, 10 août 1864.

La municipalisation de l'École

Ce nouveau départ est à l'origine de la délocalisation de l'École, puis de sa mutation institutionnelle. En effet, la Société des Chauffeurs-Mécaniciens, enhardie par son succès, propose l'ouverture d'un cours à Roubaix-Tourcoing. Soutenue par la Société des Sciences, cette initiative rencontre un écho favorable auprès des maires de ces deux villes, auprès de la Chambre de Commerce de Tourcoing et auprès des ouvriers concernés (1). Le 1^{er} février 1865, le premier cours délocalisé peut s'ouvrir sous la direction de Thorain qui accepte de se rendre à ses frais à Roubaix-Tourcoing, mais aussi à Armentières où une formation est également créée. Le succès est total : 100 auditeurs s'inscrivent au cours de Roubaix-Tourcoing.

La délocalisation de l'École est à l'origine de sa mutation institutionnelle. En effet, au lendemain des examens de 1867, la Société des Sciences, en accord avec la Société des Chauffeurs-Mécaniciens négocie avec les municipalités de Lille, Roubaix, Tourcoing et Armentières la transformation des trois écoles en cours municipaux. À l'origine de cette demande, il y a une revendication de Thorain de percevoir une indemnité de 200 francs pour couvrir ses frais de déplacement et de matériel, assortie, semble-t-il de la menace de renoncer si cela ne peut se faire. La Société des Sciences, dans l'incapacité de faire face à cette demande, décide donc d'avoir recours à des bailleurs de fonds plus solides, en l'occurrence les villes. La municipalité lilloise décide de prendre à sa charge le traitement du professeur, soit 600 francs qui seront portés à 1 200 francs dans les mois qui suivent. En contrepartie, l'École prend la dénomination de Cours municipal des chauffeurs-mécaniciens de Lille (2). La ville en assure la surveillance administrative et la promotion (insertion des programmes dans le *Bulletin administratif*, affiches pour annoncer l'ouverture des cours et préciser les modalités d'inscription). La Société des Sciences conserve l'organisation des examens et la distribution des prix. La municipalisation est totale en 1885, quand la Société des Sciences se décharge de l'organisation des examens, dont les résultats continuent cependant d'être proclamés lors de sa séance solennelle.

La municipalisation de l'École assure le succès définitif de l'initiative hardie de Gosset. Si en 1868, le secrétaire général de la

(1) Sur la délocalisation de l'École des chauffeurs à Roubaix-Tourcoing, voir A.M. Roubaix R 1 C6.

(2) A. M. Lille ID 2/59. Délibération du Conseil municipal de Lille, 30 avril 1868. Les villes de Roubaix, Tourcoing et Armentières signent un accord similaire.

(2) M.S.S., 1868, 3^e série, t. 6. Rapport de la Commission administrative, 27 décembre 1868, pp. 621-623. M.S.S., 1874, 4^e série, t. 1. Rapport de la Commission administrative, 27 décembre 1874, pp. 482-484.

Société des Sciences se montre encore inquiet quant à l'avenir du Cours municipal, six ans plus tard, il constate avec fierté que le pari est gagné. « Les cours » écrit-il « sont suivis par un auditoire nombreux dont l'assiduité témoigne de l'intérêt attaché à l'enseignement de l'École des chauffeurs. Les manufacturiers recherchent les élèves diplômés de cette école puisqu'ils trouvent en eux des chauffeurs-mécaniciens qui s'acquittent avec intelligence de la besogne qui leur est confiée » (1).

Une institution prospère

Les effectifs du Cours municipal connaissent une croissance soutenue jusqu'en 1897 (graphique 1). À partir de 1878, l'ouverture du cours à d'autres catégories d'ouvriers que celle des seuls chauffeurs-mécaniciens soutient sa croissance tout en modifiant sa vocation initiale. En 1885, le nombre d'élèves atteint la centaine pour la dépasser régulièrement de 1891 à 1898. Il faut mettre cette croissance en relation avec le développement de l'outillage industriel lillois. La formidable modernisation de la filature et de la filterie ainsi que l'implantation de puissants établissements de construction mécanique (à titre d'exemple, on peut citer la Compagnie de Fives-Lille fondée en 1861) nécessite le recrutement de nombreux chauffeurs-mécaniciens. Or leur nombre reste insuffisant dans les années 1880 comme le souligne la Commission administrative de l'École, qui recommande aux patrons d'envoyer leurs ouvriers monteurs et mécaniciens suivre les cours « pour avoir des chauffeurs-conducteurs en réserve et être ainsi à l'abri de tout aspect de chômage en raison du petit nombre de chauffeurs spéciaux » (2).

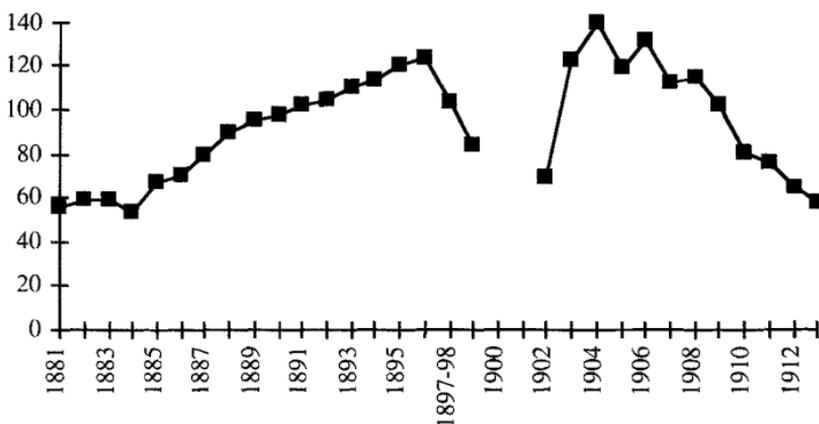
La courbe des effectifs enregistre un certain tassement pendant les années 1897-1902. Cette situation a pour origine des difficultés passagères d'encadrement : interruption des cours en 1897, à la suite de la maladie du successeur de Thorain, qui se fait suppléer avant d'être définitivement remplacé en 1902. Les effectifs remontent : 140 élèves en 1904, 132 en 1906. Une nouvelle décade se produit dans les années qui précèdent la Première Guerre mondiale. Les documents sont muets sur son origine. Comment l'expliquer ? Par le développement de l'énergie électrique comme force motrice dans l'arrondissement de Lille, à laquelle est d'ailleurs liée la création d'un Institut électrotechnique rattaché à la Faculté des sciences de Lille ? Par l'ouverture

(1) *M.S.S.*, 1878, 4^e série, t. 5. Rapport de la Commission administrative, 29 décembre 1878, pp. 496-498. Le rapport signale la présence d'ouvriers monteurs et mécaniciens parmi les inscrits.

(2) *Ibid.*

en 1907 d'un cours de chauffeurs-mécaniciens, à l'Institut catholique des arts et métiers de Lille, qui a sans doute privé le cours municipal d'un certain nombre d'élèves ?

Graphique 1
Les effectifs du Cours municipal des chauffeurs de Lille*



* Le cours est interrompu en 1897 et prolongé en 1898. Données manquantes pour 1900 et 1901.

L'enseignement

À partir de 1865, les cours sont hebdomadaires à raison de 30 séances se succédant de novembre à juin. La réduction du nombre annuel des séances n'entraîne pas une réduction de l'effort que représente pour les ouvriers l'assistance régulière aux leçons.

Le contenu de l'enseignement de Thorain est bien connu, grâce aux programmes détaillés publiés par la municipalité et à l'ouvrage qu'il en a tiré en 1871 sous le titre d'*Aide-mémoire du chauffeur-mécanicien* (1). Après avoir défini l'objet de son enseignement, la connaissance de la vie interne d'une chaudière, Thorain consacre les premières leçons à l'étude de généralités sur la pression atmosphérique, la chaleur, la production de vapeur, les combustibles utilisés, les causes d'accidents. Son cours se divise ensuite en trois grandes parties : les générateurs de vapeur, les machines à vapeur et les

(1) B.M. Lille 85.048 et 21576. J.S. Thorain : *Aide-mémoire du chauffeur-mécanicien*, Lille, J. Lefort, 1873, 2^e édition, 180 p. L'ouvrage comprend un avant-propos, cinq parties correspondant au plan du cours, un appendice constitué de textes législatifs et un glossaire. L'ouvrage connaît un réel succès ; le secrétaire général de la Société des Sciences signale qu'il est très répandu chez les chauffeurs-conducteurs.

machines à combustible interne. Il est difficile d'évaluer la valeur du contenu enseigné par rapport aux exigences techniques de ce secteur d'activité. Soulignons cependant la volonté de Thorain, plusieurs fois répétée, de donner à ses élèves les notions suffisantes pour comprendre le fonctionnement de tous les modèles de machines en service dans les usines. Pour atteindre cet objectif, Thorain ne limite pas son enseignement au seul discours théorique. Le dimanche matin, il emmène ses élèves dans des ateliers pour y étudier les divers types de machines. Ces séances de travaux pratiques ont un résultat positif, en particulier sur les résultats aux examens que les rapports de la Société des Sciences se plaisent à souligner à plusieurs reprises (1). Ainsi conçu, l'enseignement de Thorain favorise la mobilité des ouvriers à la recherche d'une promotion.

L'élévation du niveau d'instruction générale des élèves, dont les rapports de la Société font état, facilite la tâche de Thorain. L'illettrisme massif signalé dans les premiers rapports de la Commission d'examen est en recul. Celle-ci peut signaler dès 1869 que 17 des 21 chauffeurs admis au certificat de capacité cette année-là savent lire et écrire « alors que les proportions étaient presque inverses à l'origine de l'institution ». Faut-il voir dans ce recul de l'illettrisme chez les élèves du Cours municipal les retombées bénéfiques de la multiplication des cours d'adultes lillois dans les années 1860-1870 (2 en 1863, 14 en 1870) ? L'expression du renoncement des ouvriers encore illettrés ?

L'organisation pédagogique de l'École est profondément remaniée en 1874. Les élèves sont désormais répartis en deux divisions. Les élèves de la division inférieure préparent le certificat de capacité, qui constitue le diplôme de base. En cas de succès, ils peuvent passer dans la division supérieure et concourir pour le brevet de capacité, appelé par la suite diplôme de chauffeur-conducteur (2). Les épreuves des deux examens se déroulent devant une commission composée de spécialistes – ingénieurs de la Compagnie de Fives-Lille, de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, directeur de l'Institut industriel du Nord, ingénieurs de l'Association des propriétaires de machines à vapeur du Nord entre autres – et comprennent une partie théorique et une partie pratique. La partie pratique se déroule dans une usine de Lille. Les chauffeurs-mécaniciens doivent conduire une machine à

(1) *M.S.S.*, 1868, 3^e série, t. 6. Rapport de la Commission administrative, 27 décembre 1868, pp. 620-623. *M.S.S.*, 1878, 4^e série, t. 5. Rapport..., 29 décembre 1878, pp. 496-498.

(2) *M.S.S.*, 1874, 3^e série, t. 12. Rapport de la Commission administrative, 27 décembre 1874.

vapeur et les résultats de cette épreuve servent pour le classement des lauréats (1).

Ces examens constituent-ils une formalité ? Quelle valeur peuvent avoir les diplômes décernés sur le marché du travail ? La Société des Sciences, la municipalité et les commissions d'examen sont unanimes pour affirmer que les candidats doivent avoir de solides connaissances pratiques et théoriques pour être reçus. Les rapports de la Société des Sciences reviennent à plusieurs reprises sur ces exigences en signalant qu'il ne peut être question de donner un certificat ou un brevet à un candidat qui ne connaîtrait ou ne comprendrait que la technologie en usage dans son usine (2). Tout brevet serait illusoire s'il n'était qu'une « attestation d'habileté manuelle se mouvant dans l'étroite et uniforme ornière de l'habitude ». Ces exigences leur paraissent indispensables pour obtenir des industriels une reconnaissance officielle des diplômes décernés. Cette politique conduit la Société des Sciences et la municipalité à décider, en 1886, que le certificat et le diplôme de chauffeur-conducteur ne seront accordés qu'aux élèves ayant obtenu au moins 14/20 à l'ensemble des épreuves.

L'étude des palmarès annuels de 1886 à 1913 (3) montre que les examens sont manifestement des épreuves redoutées des élèves. Le nombre de candidats est toujours, et de loin, inférieur au nombre d'élèves inscrits. Pour la période considérée, le taux moyen de présentation aux examens est de 40 %. Il est probable que l'exigence d'une moyenne de 14/20 devait décourager bon nombre d'entre eux. Seuls les meilleurs affrontent les examens de fin d'année, ce qui se traduit par un taux moyen de réussite élevé pour l'ensemble de la période : 75,1 % des inscrits aux examens sont reçus. Mais le calcul du taux de réussite par promotion et par catégorie d'examens pour les années 1886-1910 corrige cette impression. Il est en effet de 23,1 % pour le certificat de capacité et de 11,1 % pour le diplôme de chauffeur-conducteur. Manifestement, les examens du Cours municipal ne sont pas bradés (graphique 2).

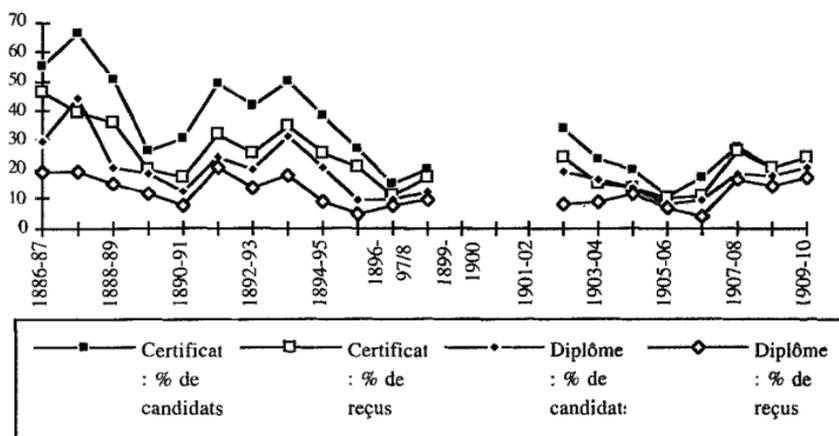
(1) Voir dans *Le Progrès du Nord*, 17 juillet 1883, la description de l'épreuve pratique dans les locaux de la filature de coton Thiriez père et fils.

(2) *M.S.S.*, 1871, 3^e série, t. 9. Rapport de la Commission administrative, 24 décembre 1871, pp. 682-685. *M.S.S.*, 1873, 3^e série, t. 12. Rapport..., 28 décembre 1873, pp. 576-580.

(3) À partir de 1886, nous avons calculé les effectifs par promotion. Une promotion comprend les élèves préparant le certificat de capacité et ceux qui font une seconde année pour obtenir le diplôme de chauffeur-conducteur.

Les cinq ou six premiers de l'examen pour le diplôme de chauffeur-conducteur reçoivent des prix spéciaux consistant en médailles d'argent (les trois premiers) et de bronze (les suivants). En outre, un livret de caisse d'épargne d'un montant de 50 francs récompense le premier de la promotion.

Graphique 2
Taux de présentation et de réussite par promotion*



* Pour 1900-1901 et 1901-1902, les effectifs du cours ne sont pas connus. Certificats : 6 candidats, 6 reçus en 1900-1901 ; 11 candidats, 7 reçus en 1901-1902. Diplômes : 5 candidats, 5 reçus en 1900-1901 ; 6 reçus en 1901-1902.

Les élèves

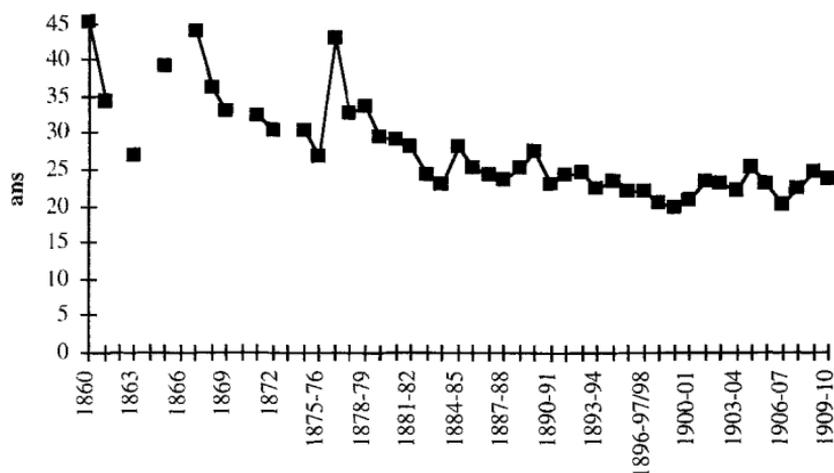
En l'absence des listes d'inscriptions, les quelques remarques qui suivent ne concernent qu'une population limitée d'élèves : les reçus aux examens. C'est peu par rapport à l'ensemble des élèves ayant fréquenté l'École. Aussi nous garderons-nous d'en tirer des conclusions péremptoires.

Les élèves reçus aux examens de fin d'année viennent de tous les secteurs d'activité de la ville. 64 % des lauréats viennent des entreprises de construction mécanique. La Compagnie du Chemin de Fer du Nord, avec ses ateliers de construction de locomotives (Hellemmes) et son dépôt d'entretien et de réparation du matériel roulant (Fives) et la Compagnie de Fives-Lille, réputée pour la fabrication de locomotives et de chaudières à vapeur, fournissent les gros bataillons de diplômés : 25,8 % et 14 % respectivement. Les élèves originaires de ces deux établissements suivent généralement les deux années de cours et trustent les diplômes de chauffeur-conducteur. À eux seuls, ils en remportent 118, soit près de 40 % des 298 diplômes décernés de

1874, année de sa création, à 1913. Viennent ensuite les grandes entreprises textiles (22 %) telles les fabriques de fil à coudre Thiriez père et fils, Wallaert frères...

Relativement élevé dans les premières années de fonctionnement, l'âge moyen des lauréats ne cesse de baisser pour se stabiliser entre 20 et 24 ans à partir des années 1890 (graphique 3). Certaines promotions comprennent alors des élèves fort jeunes, dont l'âge se situe entre 15 et 20 ans. Cet abaissement de l'âge moyen des lauréats témoigne, semble-t-il, de la réussite de l'École dont la fréquentation s'inscrit à la fin du siècle dans une stratégie de formation professionnelle initiale et non plus de formation d'adultes venant pallier les insuffisances de l'apprentissage sur le tas.

Graphique 3
Âge moyen des lauréats



La présence massive parmi les lauréats d'ouvriers de quelques grandes entreprises, telles la Compagnie du Chemin de Fer du Nord ou la Compagnie de Fives-Lille, conduit à se demander si la fréquentation de l'École résulte de l'initiative individuelle des élèves ou d'une incitation patronale. Les deux phénomènes ont sans doute joué. La relance de l'École par les chauffeurs-mécaniciens en 1864, la demande faite en 1879 par d'anciens élèves lauréats de la création de cours supplémentaires d'initiation à la conduite de nouvelles machines motrices (1) montrent qu'il existe une réelle demande de

(1) M.S.S., 1879, 4^e série, t. 6. Rapport de la Commission administrative, 28 décembre 1879, pp. 564-566.

formation dans cette catégorie socioprofessionnelle. En même temps, la participation permanente d'un, voire de deux représentants de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord dans la Commission d'examen, l'absence de cours de chauffe à la Compagnie de Fives-Lille, exemplaire pourtant pour la multiplicité de ses cours professionnels d'adultes, suggèrent que ces deux établissements en sont sans doute venus à considérer le Cours municipal comme un lieu privilégié de formation pour leurs jeunes ouvriers.

Si, pour la plupart des élèves, l'obtention du certificat de capacité et, parfois, du diplôme de chauffeur-conducteur constitue une fin en soi, il en est d'autres qui continuent d'approfondir leurs connaissances. Un rapide sondage dans les bulletins de l'Association de propriétaires d'appareils à vapeur du Nord (1) montre que d'anciens élèves du Cours municipal tentent leur chance au difficile concours annuel organisé par cette association à partir de 1894. Difficile d'abord parce que l'Association procède à une sélection préalable parmi des candidats venant des départements du Nord et du Pas-de-Calais ; ensuite parce que l'épreuve consiste à conduire deux machines à vapeur pendant 24 heures en consommant le moins de charbon possible. Quelques élèves poursuivent individuellement des recherches dont ils font bénéficier l'École ou des industriels. Deux élèves construisent des modèles réduits de machines à vapeur qu'ils offrent à l'École pour servir de matériel de démonstration. Le système mis au point par un troisième pour économiser le charbon est rapidement adopté par divers industriels (2).

Notre documentation ne permet pas de voir si la réussite aux examens favorise la mobilité professionnelle et une quelconque promotion. Nous avons relevé 27 cas d'abandon d'un employeur pour un autre, entre la réussite au certificat de capacité et l'obtention du diplôme de chauffeur-conducteur. Pour la plupart, ils sont le fait d'ouvriers jeunes. Deux cas au moins correspondent à un changement de spécialité. Un ouvrier (promotion 1901-1902) employé comme manœuvre chez un filateur le quitte pour une autre filature où il est embauché comme aide-chauffeur. Un ouvrier de la même promotion, graisseur dans une filature, est promu chauffeur-mécanicien par son employeur. Qu'en est-il pour les autres ?

(1) L'A.P.A.V.E. du Nord est une des onze associations de propriétaires d'appareils à vapeur se partageant le territoire national. Ses buts sont d'abord la prévention des accidents et des explosions de chaudières à vapeur. Elle entend également faire réaliser à ses membres des économies dans la production et l'emploi de la vapeur. Aussi s'efforce-t-elle de promouvoir l'enseignement professionnel des chauffeurs-mécaniciens. Elle n'organise pas de cours mais propose les services de ses ingénieurs aux instances qui souhaitent en ouvrir (à Roubaix par exemple). Un de ses ingénieurs, siège dans le jury d'examen des chauffeurs de l'École de 1886 à 1892.

(2) M.S.S., 4^e série, t. 12 et 14.

Du cours d'adultes au cours d'apprentis (1914-1939)

La Première Guerre mondiale amène la fermeture du Cours municipal. Il reprend ses activités en 1920. Son histoire pendant l'Entre-deux-guerres est mal connue. La maigre documentation dont on dispose pour cette période permet cependant de relever deux transformations. Dès 1920, le Cours municipal se transforme en Cours municipal de chauffeurs-conducteurs de machines à vapeur et autres moteurs thermiques. Tenant compte des mutations technologiques, les responsables du cours introduisent dans leur programme une série de leçons consacrées aux moteurs à combustion interne (gazogènes et autres moteurs à essence). La seconde transformation est le rattachement au cours municipal d'un Cours municipal professionnel de chauffeurs obligatoire pour les apprentis de moins de dix-huit ans ouvert par la municipalité conformément aux dispositions de la loi Astier (1). Ainsi se trouve confirmée l'évolution observée à la veille de la Première Guerre mondiale, ce qui modifie la vocation de l'École telle qu'elle avait été définie par Gosselet. La clientèle du Cours municipal change. Le nombre des adultes le fréquentant diminue irrémédiablement au profit des apprentis. Cette décade se lit dans les résultats aux examens. De 1921 à 1929, la Société des Sciences, dont le désintérêt pour ce Cours, en qui elle ne reconnaît plus son enfant, est attesté par la maigreur des informations consignées dans des Mémoires, ne décerne plus de 6 diplômés par an. Ce chiffre tombe à 4 puis à 3 à la veille du Second conflit mondial.

*

* *

Cette étude monographique, suggère quelques conclusions qui, sans avoir aucun caractère définitif, constituent une étape dans une recherche : étendue à d'autres formations du même type repérées à Lille, Roubaix et Tourcoing par exemple, elle permettra de passer à de véritables généralisations.

Avec l'École gratuite des chauffeurs de Lille devenue Cours municipal de chauffeurs-conducteurs, on a affaire à une formation d'adultes destinée à une catégorie d'ouvriers peu nombreux, bien payés, exerçant une fonction capitale dans les entreprises au niveau de la sécurité et de l'économie dans la production de force motrice. D'entrée de jeu, ses objectifs sont soigneusement définis : les cours

(1) Voir Rapport du maire de Lille sur le fonctionnement des cours professionnels en 1922 dans Registres aux délibérations du Conseil municipal pour l'année 1923, pp. 30-32.

enseigneront les connaissances indispensables, et seulement indispensables, pour maîtriser la conduite des machines. Mais il n'est pas question « de faire des savants et des ingénieurs ». Il semble cependant que cette finalité purement professionnelle, rassurante pour le patronat, se double à partir de 1874 d'un objectif de sélection du personnel d'encadrement se concrétisant par la création de deux diplômes : le certificat de capacité et le diplôme de chauffeur-conducteur. Le second diplôme doit manifestement permettre à ses titulaires d'exercer une fonction d'encadrement et de devenir « les auxiliaires secondaires mais non moins indispensables à l'industrie qui s'appellent les contremaîtres » (1). Enfin, il ne faudrait pas oublier la finalité morale, obsédante dans les premiers discours des prix, plus diffuse par la suite.

Dans le processus de création de l'École, le patronat lillois en tant que tel n'est guère présent. La fondation de l'École est le résultat de la démarche d'un homme, Gosselet, un médecin social préoccupé de la condition ouvrière, et d'une institution scientifique, la Société des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille. Faut-il en conclure que le patronat se désintéresse de la formation professionnelle de son personnel ? Les choses ne sont pas aussi simples qu'elles peuvent le paraître. Le patronat n'est pas totalement absent du démarrage de l'École. L'intérêt que quelques entrepreneurs du textile et la Compagnie du Chemin de Fer du Nord portent à l'initiative de Gosselet et de la Société des Sciences doit être souligné. Le silence des souscripteurs dans les heures difficiles que l'École connaît en 1863 et lors de sa relance en 1864, montre que cet intérêt est à tout le moins fragile. Mais dans les années suivantes, l'inscription massive d'ouvriers appartenant à quelques grandes entreprises lilloises à l'École, la présence de représentants de ces mêmes entreprises dans les commissions d'examens, l'aide apportée par quelques entrepreneurs pour l'organisation des examens et pour les visites des élèves reflètent un changement d'attitude. Peut-on parler d'une prise de conscience du patronat lillois envers la nécessité et l'intérêt économique de la formation professionnelle d'adultes ? La participation de la Chambre de Commerce de Lille, aux côtés de la municipalité, dans la fondation du Cours municipal de filature et de tissage en 1874 vient confirmer cette hypothèse. Au total, à travers l'exemple du Cours municipal des chauffeurs, la question du rôle du patronat dans la naissance et le développement de la formation professionnelle d'adultes apparaît complexe et doit faire l'objet d'un examen attentif.

(1) Voir Rapport du maire de Lille sur la création du Cours municipal de filature et de tissage, 24 novembre 1876 dans *Registre aux délibérations du Conseil municipal*, 1877, p. 534.

Notre étude met en évidence le rôle capital joué par cette « élite » du monde ouvrier lillois que sont les chauffeurs-mécaniciens. Leur contribution est décisive lors de la renaissance de l'École. Elle témoigne d'une prise de conscience, dans une catégorie spécifique de travailleurs, de la nécessité et de l'intérêt d'une formation professionnelle.

Mais le rôle de la ville elle-même est important. Dès les premières démarches de Gosselet, elle soutient l'opération en offrant un local dont l'entretien est à sa charge. En 1867, elle en assure la pérennisation par une municipalisation réussie. L'intérêt que la ville manifeste à l'égard de l'École gratuite des chauffeurs-mécaniciens s'inscrit dans une longue tradition municipale de promotion de l'enseignement professionnel. Dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, elle fonde des écoles de dessin et d'architecture. En 1854, elle ouvre, avec le concours du gouvernement, une École professionnelle ou École des Arts industriels. La conjoncture économique de la décennie 1870-1880 donne une nouvelle impulsion à cette politique. Dans un climat de rivalité économique avec les villes industrielles de l'arrondissement et de la Belgique voisine, Lille est consciente des enjeux représentés par la formation professionnelle des adultes. Partenaire du Conseil général du département et de la Chambre de Commerce dans la création de l'Institut industriel, agronomique et commercial du Nord, elle suggère d'y adjoindre des cours publics et gratuits pour la formation de contremaîtres aptes à servir dans les différents secteurs industriels. N'ayant pas obtenu satisfaction, elle fonde en 1876, sur le modèle de son Cours de chauffeurs-mécaniciens, un Cours municipal de filature et de tissage dont le succès est immédiat. Il est significatif d'entendre un conseiller municipal déclarer au cours des discussions : « Les intérêts de l'industrie réclament assez haut cette création. L'industrie tend à nous échapper. Nous perdons du terrain. Accueillons donc avec empressement tout ce qui peut aider au développement de l'industrie dans nos murs » (1).

Enfin, il est clair que les études monographiques sont indispensables pour rendre compte de la réalité de la mise en œuvre et des enjeux de la formation professionnelle d'adultes.

Philippe MARCHAND
Université de Lille III-URA CNRS 1020

(1) Intervention d'un conseiller municipal lors du premier débat sur la création du Cours municipal de filature et de tissage, 29 juillet 1876.