



# La mobilité professionnelle des conducteurs des Ponts et Chaussées au XIXe siècle

Jean Le Bihan

## ► To cite this version:

Jean Le Bihan. La mobilité professionnelle des conducteurs des Ponts et Chaussées au XIXe siècle. Histoire, économie et société, 2014, 1, p. 55-71. hal-00988564

**HAL Id: hal-00988564**

**<https://hal.science/hal-00988564>**

Submitted on 8 May 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## La mobilité professionnelle des conducteurs des Ponts-et-Chaussées au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>

La notion de mobilité professionnelle a été peu mobilisée jusqu'à présent pour éclairer l'histoire des fonctionnaires français du XIX<sup>e</sup> siècle, ce qui peut légitimement surprendre quand on sait la faveur dont jouit aujourd'hui cette notion chez les sociologues, spécialistes ou non de leurs lointains héritiers contemporains<sup>2</sup>. C'est ainsi que dans les nombreuses monographies de corps, qui se sont multipliées depuis une vingtaine d'années, l'étude des trajectoires professionnelles des agents de l'Etat du XIX<sup>e</sup> siècle se réduit pour une grande part à la succession des grades que ces agents ont occupés au sein de leurs administrations respectives, soit ce que l'on peut appeler leur mobilité verticale. Aussi bien, d'ailleurs, peut-on se faire à présent une idée assez précise du nombre de juges de paix qui ont accédé aux tribunaux d'arrondissement à la Belle Epoque<sup>3</sup>, du nombre de percepteurs devenus receveurs des Finances<sup>4</sup>, du nombre de gendarmes devenus sous-officiers et officiers<sup>5</sup>, du nombre de vicaires bretons ayant parcouru avec succès le « *cursus honorum* paroissial »<sup>6</sup> etc. Il reste que la mobilité verticale ne résume pas à elle seule, tant s'en faut, la mobilité professionnelle des agents de l'Etat, du moins si l'on admet que celle-ci peut se définir *lato sensu* comme un changement d'emploi ou même d'attributions<sup>7</sup>.

Au moins deux autres formes d'évolution professionnelle participent en effet de la mobilité professionnelle ainsi entendue : d'une part la mobilité que l'on qualifiera d'externe, qui désigne le passage de l'emploi exercé au sein d'une administration donnée à un emploi exercé en dehors de celle-ci, d'autre part le changement de service ou de fonction à l'intérieur même d'une administration donnée, que l'on désignera par l'expression de mobilité horizontale. Or, force est de constater que ces deux formes de mobilité comptent au nombre des parents pauvres de l'historiographie des fonctionnaires du XIX<sup>e</sup> siècle. Exception faite des hauts fonctionnaires de la fin du siècle, dont Christophe Charle a méthodiquement mesuré la propension au pantouflage<sup>8</sup>, la mobilité externe des serviteurs de l'Etat constitue quasiment une *terra incognita*. Quant à la mobilité horizontale, si la synthèse n'est pas faite de tous les éléments épars qui renseignent sur son existence, on est en droit d'assurer qu'elle a fort peu retenu l'attention jusqu'ici. Cet état de fait s'explique principalement par des raisons documentaires. Suivre un fonctionnaire après son départ de son administration d'origine constitue une véritable gageure puisque, la plupart du temps, aucune des sources conservées par ladite administration ne permet d'orienter la recherche, l'historien se trouvant dès lors réduit à pister l'intéressé au moyen des sources les plus diverses telles que l'état civil, les listes nominatives de population ou bien encore les déclarations de successions. De même, reconstituer les changements de service ou de fonction au sein d'une administration donnée – quand ils existent – s'avère souvent très difficile compte tenu du défaut de précision des dossiers individuels et des registres matricules.

<sup>1</sup> Je remercie Pierre Karila-Cohen pour sa précieuse relecture.

<sup>2</sup> DUHAUTOIS Richard et PETIT Héloïse, *La mobilité professionnelle*, Paris, La Découverte, 2012, p. 12-13.

<sup>3</sup> BERNAUDEAU Vincent, *La justice en question. Histoire de la magistrature angevine au XIX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2007, p. 313.

<sup>4</sup> LE BIHAN Jean, *Au service de l'Etat. Les fonctionnaires intermédiaires au XIX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2008, p. 224-226.

<sup>5</sup> HOUTE Arnaud-Dominique, *Le métier de gendarme au XIX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2010, p. 163.

<sup>6</sup> GICQUEL Samuel, *Prêtres de Bretagne au XIX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2008, p. 75-85.

<sup>7</sup> ROGER Alain et VENTOLINI Séverine, « La mobilité professionnelle au-delà des mesures classiques », dans SIMARD Gilles et LEVESQUE Ginette (dir.), *La GRH mesurée !*, Paris, Association francophone de gestion des ressources humaines, 2004, p. 1870-1871.

<sup>8</sup> CHARLE Christophe, *Les élites de la République 1880-1900*, Paris, Fayard, éd. 2006, chapitre 3, particulièrement p. 139-147.

Quelque explicables qu'elles soient, ces lacunes n'en ont pas moins des effets historiographiques très fâcheux. Dans la mesure où elles conduisent à réduire par implicite la mobilité professionnelle des agents de l'Etat à sa forme la plus visible et la plus aisément mesurable, elles contribuent à donner une image faussement rétrécie de ce que l'on peut appeler leur espace professionnel. Le biais est sans doute particulièrement marqué pour les fonctionnaires subalternes au sens large, que l'on pourrait être tenté, vu l'état de l'art, de créditer d'horizons professionnels excessivement bornés, qui contrasteraient avec l'amplitude d'opportunités offertes à certains hauts fonctionnaires. Ces lacunes interdisent par ailleurs de penser les interactions existant entre les diverses formes de mobilité professionnelle, alors même que cette opération est à n'en pas douter le gage d'une meilleure compréhension des carrières administratives<sup>9</sup>.

Le présent article voudrait corriger partiellement cette image au moyen d'une étude de cas consacrée aux carrières des conducteurs des Ponts-et-Chaussées<sup>10</sup>. Ces fonctionnaires sont typiquement des fonctionnaires que nous avons appelés intermédiaires en ce sens qu'ils sont intercalés entre l'administration supérieure, savoir le corps des ingénieurs des Ponts, et les agents que l'on rangerait aujourd'hui dans la catégorie des petits fonctionnaires, savoir toute une armée de piqueurs, d'employés et de cantonniers<sup>11</sup>. Les ingénieurs dirigent et conçoivent ; les piqueurs, employés et cantonniers exécutent ; enfin les conducteurs font le lien entre les premiers et les seconds ; ils sont à la fois des techniciens dans la mesure où les ingénieurs leur délèguent une partie des opérations de conception technique, et des cadres attendu qu'ils commandent à tous ceux qui, sur le terrain, réalisent les travaux. A l'effet d'étudier le plus finement possible la mobilité professionnelle de ce groupe de fonctionnaires, nous l'avons soumis à une enquête prosopographique. Nous avons précisément reconstitué les carrières des 216 conducteurs ayant exercé leurs fonctions dans le département d'Ille-et-Vilaine entre 1825 et 1914. Toutefois, pour ne pas biaiser les calculs, nous avons exclu de l'enquête les individus dont les carrières n'avaient pu être intégralement reconstituées ou qui s'étaient achevées après 1914, ce qui réduit le corpus initial à 110 fonctionnaires. Pour les besoins de l'analyse, ces derniers ont été répartis en trois cohortes d'égale importance : dans la première les 38 conducteurs sortis de fonction avant 1867, dans la deuxième les 37 conducteurs sortis de fonction entre 1867 et 1884, dans la troisième les 35 conducteurs sortis de fonction entre 1885 et 1914.

Dans les deux premières sections, nous essayerons de mesurer la mobilité professionnelle de ce groupe de fonctionnaires en prenant pour critère de distinction principal

<sup>9</sup> Sur la nécessité de penser ensemble les différentes formes de mobilité – pas seulement professionnelle, d'ailleurs – des fonctionnaires, voir CARTIER Marie et JOIN-LAMBERT Odile, « Introduction », *Travail et Emploi*, 127, « Promotions et migrations administratives : histoire, ethnographies, approches croisées », 2011, p. 5-14.

<sup>10</sup> La bibliographie relative aux conducteurs n'est pas pléthorique. Elle fut longtemps dominée par les travaux de John H. Weiss et d'André Guillerme. Du premier, il faut tout particulièrement citer « The lost baton : the politics of intraprofessional conflict in nineteenth-century French engineering », *Journal of social history*, 16/1, 1982, p. 3-19, un article pionnier dont on retrouvera des éléments dans « Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et leurs subordonnés au XIX<sup>e</sup> siècle », dans *La France des X, deux siècles d'histoire*, Paris, Economica, 1995, p. 75-86. Du second, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses de l'Ecole nationale des Ponts-et-Chaussées, 1984. Renvoyons aussi à notre ouvrage *Au service de l'Etat...*, *op. cit.*, qui approfondit la sociologie des conducteurs, ainsi qu'à divers travaux de portée plus générale, notamment BRUNOT André et COQUAND Roger, *Le corps des Ponts-et-Chaussées*, Paris, CNRS, 1982 ; KONSTANTINOS Chatzis et RIBEILL Georges, « L'espace des carrières des ingénieurs de l'Equipement dans le public et le privé (1800-2000) », *Revue française d'administration publique*, 116, 2005, p. 651-670 ; et VACANT Claude, *Du cantonnier à l'ingénieur. Les métiers de la route au fil des siècles*, Paris, Presses de l'Ecole nationale des Ponts-et-Chaussées, 2001.

<sup>11</sup> S'agissant de la définition de l'administration intermédiaire et des difficultés méthodologiques qu'elle pose, nous nous permettons de renvoyer à notre article : « La catégorie des fonctionnaires intermédiaires au XIX<sup>e</sup> siècle. Retour sur une enquête », *Genèses. Sciences sociales et histoire*, 73, 2008, p. 4-19.

le fait que cette mobilité s'est ou non effectuée à l'intérieur de l'administration des Ponts-et-Chaussées, critère qui recoupe, à peu de choses près, l'opposition établie par les sociologues contemporains entre mobilité externe et mobilité interne<sup>12</sup>. Puis, dans une dernière section, nous nous efforcerons de nouer diachroniquement les dynamiques mises au jour.

## Les contours méconnus de la mobilité externe

L'ensemble des informations que nous avons collectées relativement au rapport à l'emploi des 110 conducteurs du corpus après leur sortie des Ponts, ce tant dans les dossiers individuels et registres matricules que dans les sources habituelles de l'histoire sociale, peuvent être synthétisées comme suit :

| Conducteurs n'ayant pas exercé d'emploi ultérieurement |      | Conducteurs ayant exercé un ou plusieurs emplois ultérieurement |      | Cas indéterminés |      |
|--------------------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------|------|------------------|------|
| Nombre                                                 | Taux | Nombre                                                          | Taux | Nombre           | Taux |
| 73                                                     | 66 % | 30                                                              | 27 % | 7                | 6 %  |

Document 1 – Mesure de la mobilité externe des conducteurs du corpus

La lecture de ce tableau appelle plusieurs précisions. Nous avons considéré que n'avaient pas exercé une activité professionnelle ultérieurement à leur sortie des Ponts, outre les conducteurs morts en service, les agents qui avaient quitté cette administration en raison de problèmes de santé suffisamment graves pour justifier leur mise en disponibilité ainsi que ceux – les plus nombreux – qui l'avaient quittée une fois liquidée leur pension de retraite. En résulte-t-il quelque biais ? Peut-on imaginer, par exemple, que certains individus ont embrassé une nouvelle activité professionnelle après leur mise à la retraite ? C'est très peu probable dans la mesure où beaucoup d'entre eux sont fatigués, pour ne pas dire usés par les 30 à 40 années qu'ils ont passé dans les Ponts, et qu'ils ne sont pas dans la nécessité économique de consentir un tel effort. Au demeurant, des actes de décès des conducteurs admis à la retraite que nous avons retrouvés, aucun ne laisse entendre qu'ils ont exercé un autre emploi par la suite. On serait sans doute davantage fondé à alléguer qu'un conducteur mis en disponibilité a pu recouvrer la santé et changer ensuite de métier, mais on conviendra que ce cas de figure, s'il a existé, a été marginal. Voilà qui permet, croyons-nous, de regarder ces résultats comme globalement fiables.

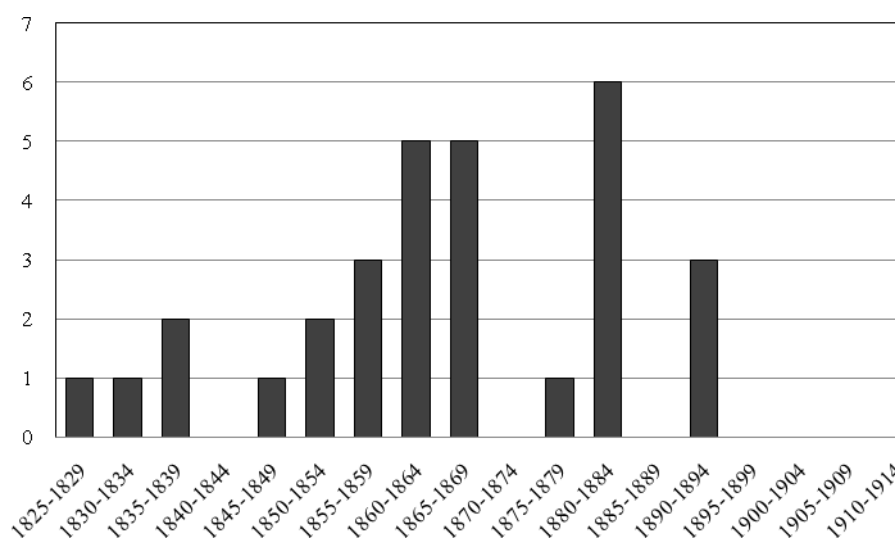
En tenant compte du taux d'indétermination mentionné dans la troisième colonne du tableau ci-dessus (mais nous pouvons gager que les 7 fonctionnaires en question, âgés de 28 à 53 ans au moment de leur départ des Ponts, ont, sauf cas de décès inopiné, exercé un autre emploi ensuite), nous pouvons donc avancer qu'un quart à un tiers des conducteurs compris dans notre corpus ont fait l'expérience de la mobilité externe. Si cette estimation est difficile à commenter faute d'éléments de comparaison, elle autorise tout de même à affirmer que cette forme de mobilité professionnelle est loin d'être négligeable dans les rangs des conducteurs, d'autant que plusieurs des individus concernés ont fait un voire deux allers-retours entre les Ponts et l'extérieur et que ce sont au total quelque 36 expériences de mobilité externe que nous avons identifiées avec certitude.

Les 36 emplois en question peuvent être classés en deux catégories selon qu'ils ont ou non un rapport avec l'activité de conducteur. Seuls 7 d'entre eux signalent une rupture

<sup>12</sup> MAILLIOT Stéphanie, « Mobilités professionnelles : de quoi parle-t-on ? Enjeux et complexité d'une question contemporaine », *Relief*, 32, 2010, p. 58.

patente. C'est le cas, par exemple, des 3 conducteurs qui ont démissionné pour s'établir respectivement comme aubergiste<sup>13</sup>, marchand de papiers peints<sup>14</sup> et fabricant de conserves<sup>15</sup>. Il est évidemment difficile d'en dire beaucoup plus sur ce type de reconversions ; tout juste observe-t-on que le dernier de ces 7 changements d'emploi est intervenu en 1886, ce qui laisse à penser que cette forme de mobilité externe a reflué et peut-être même disparu à la fin de la période. En tout état de cause, l'essentiel est de constater que les 29 autres emplois repérés appartiennent aux secteurs de la construction et des transports. La majorité des conducteurs concernés quittent les Ponts-et-Chaussées pour l'entreprise : 9 entrent dans des compagnies ferroviaires et 9 créent ou intègrent des entreprises de travaux publics ou de bâtiment. L'administration en attire pour sa part 9 : 4 d'entre eux sont détachés dans un autre ministère, 4 deviennent agents-voyers et un dernier entre au Cadastre. Enfin, 2 conducteurs embrassent la profession d'expert-géomètre. Nous pouvons raisonnablement en inférer que ces métiers de la construction et des transports constituent l'aire professionnelle des conducteurs des Ponts-et-Chaussées, et faire l'hypothèse que, compte tenu du « recouvrement de compétences<sup>16</sup> » caractéristique de ce type de flux, le départ des Ponts reflète ici une authentique stratégie de carrière.

Reste à se demander comment cette forme de mobilité, que l'on peut qualifier de stratégique, évolue. A première vue, sa fréquence se tasse à la fin de la période puisqu'elle concerne 34 % des conducteurs de la première cohorte, 35 % de ceux de la deuxième et seulement 9 % de ceux de la troisième. Il est cependant possible de préciser la vue en considérant les dates exactes auxquelles se sont produits ces 29 changements d'emploi. La courbe que nous découvrons traduit une autre évolution, en cloche :



Document 2 – Chronologie des départs assortis d'un changement d'emploi dans le secteur de la construction et des transports

Peu nombreux, les départs enregistrés avant 1850 s'expliquent essentiellement par l'appel d'air provoqué par la mise en place de nouvelles administrations, en particulier la création du service vicinal en 1836. Les flux augmentent ensuite, et de beaucoup. On peut hésiter quant à

<sup>13</sup> Archives nationales (désormais AN) F<sup>14</sup> 2455. Dossier Boutin. Lettre de l'ingénieur-en-chef du service de la navigation de la Loire-Inférieure du 27 juillet 1863.

<sup>14</sup> AN F<sup>14</sup> 2508. Dossier Diard. Lettre de l'ingénieur-en-chef du service ordinaire d'Ille-et-Vilaine du 21 avril 1868.

<sup>15</sup> AN F<sup>14</sup> 2556. Dossier Hubert. Note de 1878.

<sup>16</sup> *Les aires de mobilité professionnelle*, Paris, CNRS, 2001, p. 2.

savoir s'il vaut mieux parler d'une sorte de plafond discontinu courant des années 1860 aux années 1880 ou bien nettement distinguer deux pics, l'un dans les années 1860, l'autre vingt ans plus tard. Sans doute, à la réflexion, la seconde option est-elle la meilleure dans la mesure où les flux changent visiblement de nature entre ces deux moments. Les années 1860 sont l'âge d'or du débauchage par les compagnies de chemin de fer : précisément 6 des 9 conducteurs ayant pantouflé dans le secteur ferroviaire ont quitté les Ponts sous le règne de Napoléon III. Les départs des années 1880, quant à eux, tiennent manifestement au regain d'activité engendré par le plan Freycinet et à la multiplication des emplois de conducteur détaché induite par la croissance administrative. Enfin, la courbe confirme ce qu'a révélé l'approche par cohortes, à savoir que les flux se tarissent au tournant du  $xx^e$  siècle.

La mobilité externe des conducteurs des Ponts-et-Chaussées du  $xix^e$  siècle constitue donc un phénomène dont l'importance ne saurait être niée, mais elle ne bat véritablement son plein qu'au cours des années 1860-1880 ; dans la grande majorité des cas, elle possède un caractère stratégique, en ce sens qu'en quittant les Ponts pour un autre emploi, le conducteur a manifestement en vue de réinvestir et probablement de valoriser sa compétence technique.

## Les multiples visages de la mobilité interne

Mesurer la mobilité interne des conducteurs des Ponts-et-Chaussées impose de dissocier mobilité verticale et mobilité horizontale. Procédons dans l'ordre.

### *La porte étroite*

La mobilité verticale se confond avec l'accès aux fonctions d'ingénieur. Il faut ici distinguer deux cas de figure. Rares, très rares sont les conducteurs qui deviennent à proprement parler ingénieurs des Ponts-et-Chaussées. Seuls 2 de nos 110 conducteurs sont dans ce cas ; l'un et l'autre appartiennent à la troisième cohorte : Léon Rousseau et Alexandre Daumas, respectivement nommés ingénieurs ordinaires en 1873<sup>17</sup> et 1908<sup>18</sup>. La liste intégrale des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées étant connue<sup>19</sup>, on peut exceptionnellement étendre le calcul aux 216 conducteurs passés par le département d'Ille-et-Vilaine entre 1825 et 1914 : on découvre que 6 d'entre eux sont devenus ingénieurs. Certains conducteurs peuvent toutefois se voir confier les fonctions d'ingénieur ordinaire sans pour autant quitter leur corps : ils sont dans ce cas qualifiés de conducteurs « faisant fonction d'ingénieur ». Leur nombre est faible, lui aussi : notre corpus en compte 7. Il croît en apparence : la première cohorte n'en compte aucun, la deuxième en compte 2, la troisième 5. Mais notre corpus ne rend visiblement pas compte de l'affaîssement qui se produit à la fin de la période, reflet de la diminution du nombre total de conducteurs provoquée par l'achèvement des grands travaux et par les restrictions budgétaires. Car c'est plutôt une courbe en forme de cloche que dessinent, ici encore, les chiffres épars dont on dispose pour jauger le phénomène à l'échelle nationale : apparus en 1832, les « faisant fonction » voient leur nombre grimper à 50 en 1850, à 88 en 1863, à 140 en 1881, enfin retomber à 118 en 1895<sup>20</sup>. Cette distorsion tient simplement au fait que notre analyse ne prend pas en compte les carrières toujours en cours en 1914 et que ce sont ces carrières – les plus tardives – qui se sont principalement ressenties de ce reflux. S'il

<sup>17</sup> AN F<sup>14</sup> 11504. Dossier Rousseau.

<sup>18</sup> AN F<sup>14</sup> 11540. Dossier Daumas.

<sup>19</sup> BRUNOT André et COQUAND Roger, *Le corps des Ponts-et-Chaussées...*, op. cit., p. 757-892.

<sup>20</sup> Archives départementales d'Ille-et-Vilaine (désormais ADIV) 1 S 177. Fonds des Ponts-et-Chaussées. Rapport à l'empereur daté de 1867 ; *Les conducteurs des ponts et chaussées : question de leur avancement*, Marseille, V. M. Olive, 1865, p. 7 ; BRUNOT André et COQUAND Roger, *Le corps des Ponts-et-Chaussées...*, op. cit., p. 343, 433.

est en définitive impossible de mesurer exactement la mobilité verticale des conducteurs dans la mesure où une partie des « faisant fonction » sont devenus ingénieurs et que par conséquent le nombre des « faisant fonction » et celui des conducteurs promus ingénieurs ordinaires ne sont pas strictement additionnables, on peut finalement estimer qu'elle a touché 5 à 10 % du corps.

Ces deux formes de promotion, statutaire et simplement fonctionnelle, récompensent presque toujours des conducteurs compétents, en tout cas plus compétents que la moyenne. C'est en effet une caractéristique de l'administration des Ponts-et-Chaussées que de faire à la faveur une place moins importante que d'autres dans la gestion des carrières de ses agents, ce en raison de la technicité attachée à leurs fonctions. Ainsi avons-nous montré ailleurs que Léon Rousseau, cité plus haut, le seul conducteur du corpus à s'être hissé jusqu'au grade d'ingénieur-en-chef, n'avait dû son succès qu'à des capacités intellectuelles exceptionnelles, notamment en mathématiques<sup>21</sup>. Il en va de même, à un degré de réussite moindre, pour les conducteurs appelés par leur hiérarchie à remplir les fonctions d'ingénieur : l'examen de leurs dossiers individuels révèle que tous étaient des agents excellemment notés. Nous pouvons en conclure que la mobilité verticale était l'apanage de l'élite du corps.

### ***Bureau versus terrain, service ordinaire versus services spéciaux***

Mesurer la mobilité horizontale des conducteurs, comprise comme un changement de fonction dépourvu de promotion hiérarchique, constitue un exercice autrement difficile. Une première forme de mobilité horizontale est certainement créée par le clivage existant entre conducteurs de terrain et conducteurs de bureau. Malheureusement, les sources n'autorisent ici aucun traitement statistique. Au vu des bribes d'information collectées, tout au plus peut-on avancer que les conducteurs attachés à un bureau sont minoritaires et qu'ils possèdent visiblement deux profils principaux : celui du jeune conducteur, employé comme rédacteur de projets, dessinateur voire comptable, qui, au bout de quelques années, est dépêché sur le terrain ; celui du conducteur plus âgé accomplissant l'essentiel voire la totalité de sa carrière au sein d'un bureau d'ingénieur, souvent en qualité de chef. Citons ici l'exemple emblématique de Julien Delagrée qui a passé les 48 années de sa longue carrière, commencée en 1876, au bureau de l'ingénieur-en-chef du service ordinaire d'Ille-et-Vilaine, pendant 10 ans comme employé secondaire, pendant 6 ans comme conducteur faisant *de facto* un travail d'expéditionnaire, enfin pendant 32 ans comme conducteur chef de bureau<sup>22</sup>. Les conducteurs de bureau se signalent apparemment par une faible aptitude à la mobilité interne, tant horizontale que verticale, du moins 10 des 16 individus dont le passage par les bureaux est attesté y ont fait, tel Delagrée, l'intégralité de leur carrière et aucun d'entre eux n'a accédé aux fonctions d'ingénieur. Plusieurs, il est vrai, se signalent par leur incapacité notoire à diriger des travaux. Pour ceux-là, tel Ange Vilain dont l'ingénieur-en-chef du service ordinaire d'Ille-et-Vilaine écrit en 1886 qu'« excellent dessinateur, [il] est malheureusement condamné, par sa timidité et son manque d'initiative, aux emplois secondaires des bureaux<sup>23</sup> », le bureau remplit manifestement une fonction de refuge.

Au passage des bureaux au terrain ou, plus rarement, du terrain aux bureaux, ne se limitent cependant pas les possibilités de mobilité horizontale offertes aux conducteurs des Ponts-et-Chaussées. Plus nombreux sont en effet les changements de fonction induits par un changement de service. Se pose ici un problème de définition. Les services, qui sont en

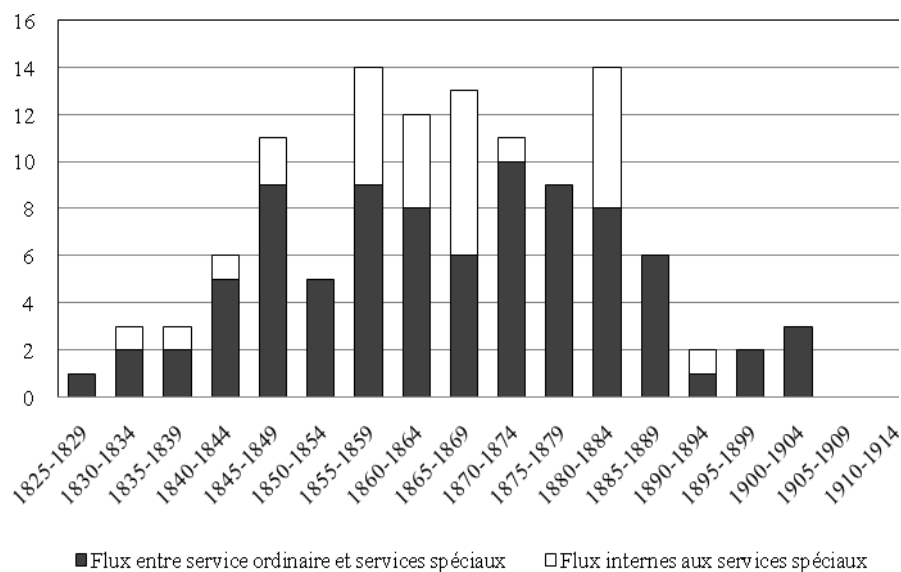
<sup>21</sup> LE BIHAN Jean, « Portraits croisés de deux fonctionnaires d'exception : le préfet Alexandre Chèvremont et l'ingénieur en chef Léon Rousseau. Réflexion sur la réussite professionnelle dans l'administration du XIX<sup>e</sup> siècle », *Bulletin et Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie d'Ille-et-Vilaine*, 111, 2007, p. 223-246.

<sup>22</sup> AN F<sup>14</sup> 19184. Dossier Delagrée.

<sup>23</sup> AN F<sup>14</sup> 19600. Dossier Vilain. Feuille de note 1886.

quelque sorte l'organisation fonctionnelle de base des Ponts-et-Chaussées et sont placés sous l'autorité des ingénieurs-en-chef, se partagent en deux types : d'un côté les services ordinaires, dédiés aux travaux d'entretien, de l'autre les services dits spéciaux, constitués provisoirement pour effectuer des travaux d'ampleur exceptionnelle. Nous avons pris le parti de considérer que le passage d'un service ordinaire à un autre (ainsi lorsqu'un conducteur change de département) modifiait trop insensiblement l'activité du conducteur pour que l'on puisse l'assimiler à une expérience de mobilité professionnelle. *A contrario*, il nous a paru légitime de concéder cette qualité au passage du service ordinaire à un service spécial – et vice-versa – ainsi qu'au passage d'un service spécial à un autre dans la mesure où chaque service spécial se singularise par des spécificités fortes tenant aussi bien à sa mission qu'au type de travaux que celle-ci induit.

Ainsi définie, cette forme de mobilité horizontale paraît assez fréquente : 47 % des conducteurs compris dans le corpus ont exercé leurs fonctions dans un service ordinaire et dans un service spécial, et 57 % d'entre eux sont passés, au moins une fois au cours de leur vie professionnelle, soit du service ordinaire à un service spécial ou vice-versa, soit d'un service spécial à un autre. Au premier abord, le phénomène croît puis se tasse : le second taux passe de 44 % dans la première cohorte à 67 % dans la deuxième, puis à 60 % dans la troisième. Il vaut cependant la peine de préciser une nouvelle fois la chronologie en prenant en compte les dates exactes auxquelles se sont produits ces changements de service :



Document 3 – Chronologie des changements de service ayant un caractère de mobilité horizontale

Nous retrouvons alors l'évolution en cloche déjà repérée à plusieurs reprises : accroissement progressif des flux sous les monarchies censitaires, plafond étendu sur plusieurs décennies, *grosso modo* du milieu des années 1850 au milieu des années 1880, enfin diminution de la mobilité après 1890.

Les relations entre la compétence individuelle et le changement de service sont assez complexes. Les services spéciaux sont assurément plus valorisés que le service ordinaire : ils permettent aux bons conducteurs de donner la mesure de leurs talents et, comme le prouve l'examen des dossiers individuels, ont par conséquent un effet accélérateur sur certaines carrières. Significativement, à l'exception d'un seul, tous les « faisant fonction » ont été attachés à des services spéciaux. Il en va de même pour les 2 promus dans le corps des ingénieurs. Alexandre Dumas, par exemple, successivement nommé dans deux services de chemin de fer et trois services maritimes, dirige les travaux qui lui sont confiés avec un tel

soin que sa hiérarchie le décrit comme un « agent de premier ordre à tous égards » et lui reconnaît de ce fait « des titres exceptionnels à l'avancement<sup>24</sup> ». Mais les besoins du service sont tels que bien des agents d'un niveau de compétence rien de moins qu'ordinaire doivent également être attachés à des services spéciaux, sans compter que la fatigue suscitée par la surveillance des chantiers a tôt fait d'entamer la détermination ou d'altérer la santé de certains conducteurs qui, dès lors, demandent d'eux-mêmes leur transfert dans le service ordinaire<sup>25</sup>.

La mobilité interne est donc un phénomène polymorphe. Si on ne l'envisage que sous un jour vertical, ascendant, force est d'admettre que, même si elle s'accroît, elle demeure très réduite. Mais si l'on prend en compte les changements de service, qui constituent sa principale forme horizontale, le tableau change : on voit qu'elle est accessible à la majorité du corps, à cette seule réserve qu'elle joue dans ces conditions le rôle d'un test de compétences qui tout à la fois objective et sanctionne l'inégale aptitude des conducteurs à la mobilité verticale.

## Essai de synthèse

Plutôt que d'inventorier par le menu l'ensemble des facteurs susceptibles de rendre compte des dynamiques mises au jour dans les deux sections précédentes, essayons d'examiner comment se combinent leurs effets et, ce faisant, tentons de proposer une interprétation globale des transformations de la mobilité professionnelle des conducteurs au XIX<sup>e</sup> siècle. De toute évidence, trois périodes se laissent distinguer.

### *Lever de rideau*

Jusqu'aux années 1850, la mobilité verticale est, nous l'avons vu, pratiquement nulle. Le corpus ne compte en tout et pour tout qu'un conducteur faisant fonction d'ingénieur en la personne d'Adolphe Sion, nommé en 1840 à la tête de l'arrondissement du sud du service ordinaire<sup>26</sup>. L'explication est simple : l'accès au corps des ingénieurs est encore réglementairement réservé aux anciens élèves de l'Ecole polytechnique, et la quasi-totalité des conducteurs, qui « à l'époque de leur création, n'étaient guère que des surveillants d'ouvriers, des chefs d'atelier, dont toute l'instruction se bornait aux éléments du calcul et du dessin<sup>27</sup> », sont d'une compétence encore trop faible pour suppléer efficacement leurs supérieurs. On peut certes objecter que les ingénieurs chargés du recrutement des conducteurs ont progressivement relevé leur niveau d'exigence, mais tout laisse à penser que celui-ci est demeuré malgré tout limité – et très inégal – jusqu'à que l'administration centrale élabore un premier programme d'examen en 1847<sup>28</sup>.

Les autres formes de mobilité ont un peu plus d'importance. Ainsi avons-nous vu que le service vicinal avait débauché un certain nombre de conducteurs, peut-être sensibles à la perspective de stabilisation géographique offerte par l'administration territoriale<sup>29</sup>. La vive impulsion donnée aux travaux publics sous la monarchie de Juillet explique, d'autre part, la formation de multiples services spéciaux qui attirent aussitôt de nombreux conducteurs : pour mémoire, on ne dénombre pas moins de 48 services de navigation, 18 services de chemin de

<sup>24</sup> AN F<sup>14</sup> 11540. Dossier Daumas. Feuille de note 1893.

<sup>25</sup> AN F<sup>14</sup> 2489. Dossier Coudray. Lettre du 19 mars 1848.

<sup>26</sup> AN F<sup>14</sup> 2674. Dossier Sion.

<sup>27</sup> PUECH M. A., « Coup d'œil historique sur les ponts et chaussées et état actuel de cette administration », *Annales des conducteurs des Ponts-et-Chaussées* (désormais ACPC), 1865, p. 201.

<sup>28</sup> POTIQUET Alfred, *Note sur l'organisation du corps des conducteurs des Ponts et Chaussées*, Paris, Eugène Lacroix, 1864, p. 13.

<sup>29</sup> PAUTET Valentin, *Les agents-voyers en Ille-et-Vilaine, 1836-1910*, mémoire de master 2, université Rennes 2, 2011, p. 66 et suivantes.

fer et 14 services dédiés à l'aménagement du littoral au cours des années 1840<sup>30</sup>. Mais la mobilité externe et la mobilité horizontale demeurent malgré tout limitées. Pour plusieurs raisons : le niveau de compétence des conducteurs leur barre *de facto* l'accès aux fonctions à haut niveau de technicité ; les opportunités qui leur sont offertes sont de beaucoup inférieures en nombre à ce qu'elles seront quelques années plus tard ; enfin le fait que les conducteurs désireux d'entrer dans le secteur privé sont tenus pour ce faire de démissionner des Ponts, dissuade certainement les moins entreprenants d'entre eux de tenter l'aventure.

Il serait cependant téméraire, selon nous, d'affirmer que les conducteurs ont beaucoup souffert de cette situation. Si certains d'entre eux dénoncent déjà l'inaccessibilité du corps des ingénieurs, de nature, selon eux, à transformer leur carrière une « impasse<sup>31</sup> », il n'est pas certain qu'ils traduisent ce faisant l'état d'esprit du plus grand nombre. Car n'oublions pas que la profession de conducteur possède à cette époque de nombreux avantages propres – salaire convenable, assurance d'une pension – dont on peut penser qu'ils la créditent automatiquement d'une certaine positivité dans l'esprit de tous ceux qui l'exercent.

### ***Blocage et soupapes***

Le milieu du siècle marque assurément un tournant. Dès lors, en effet, l'absence de mobilité verticale s'impose peu à peu aux yeux des conducteurs comme un problème, presque une anomalie. La raison de cette prise de conscience est l'élévation spectaculaire de leur compétence, dont témoigne l'alourdissement continu du programme de l'examen aux fonctions de conducteur entre 1847 et 1880<sup>32</sup>. Cette évolution est elle-même la conséquence de la technicité grandissante des fonctions qui leur sont confiées, laquelle tient, entre autres, au fait que les ingénieurs des Ponts, dont le nombre ne s'accroît pas en proportion des tâches qui leur incombent, doivent se décharger d'une partie croissante de leur travail sur leurs subordonnés. Peut ainsi s'engager ce qu'André Guillerme a justement appelé le « corps à corps<sup>33</sup> » entre ingénieurs et conducteurs. Les premiers, soudés par un puissant esprit de corps, sont majoritairement hostiles à la promotion des conducteurs, tandis que les seconds font de cette revendication l'élément structurant de leur corporatisme naissant, dynamisé par la création du Cercle des conducteurs des Ponts-et-Chaussées et des gardes-mines en 1855<sup>34</sup>. Sans doute, à cette date, le monopole que les polytechniciens ont longtemps détenu sur les postes d'ingénieur a-t-il été supprimé ; mais quelque historique qu'elle soit, la loi du 20 novembre 1850 apparaît à l'usage comme une événement en trompe-l'œil : le concours qu'elle impose aux conducteurs s'avère en effet si difficile qu'aucun d'eux ne le réussit avant 1869<sup>35</sup> ; et si la porte s'entrebâille un peu au cours des décennies suivantes, en raison de l'allègement du programme du concours, les conducteurs continuent de tenir que leurs perspectives de carrière sont injustement bornées. Le face-à-face entre les deux corps ne cesse par conséquent de se durcir, et atteint son maximum d'intensité au cours des années 1880, quand l'ancien conducteur et député François Cantagrel porte le débat à la Chambre<sup>36</sup>. On peut penser que la multiplication des conducteurs « faisant fonction d'ingénieur » a joué un rôle ambigu dans ce conflit : si elle a satisfait le désir de promotion des conducteurs les plus

<sup>30</sup> BRUNOT André et COQUAND Roger, *Le corps des Ponts-et-Chaussées*, op. cit., p. 198, 204.

<sup>31</sup> Réponse à l'écrit de M. Léon sur la condition des conducteurs des Ponts-et-Chaussées et des moyens de l'améliorer, P, Carilian-Goeury et V. Dalmont, 1840, p. 1.

<sup>32</sup> Circulaire du 31 mai 1847, *Annales des Ponts-et-Chaussées. Lois, décrets etc.* [désormais APC], 1847, p. 250-251 ; arrêté du 9 mars 1874, *ACPC*, 1874-2, p. 31-38 ; circulaire du 19 septembre 1880, *ibid.*, 1880-2, p. 229-231.

<sup>33</sup> GUILLERME André, *Corps à corps sur la route...*, op. cit., p. 139 et suivantes.

<sup>34</sup> *Annuaire. Cercle des conducteurs des Ponts-et-Chaussées et des gardes-mines*, 1855, p. 3.

<sup>35</sup> *ACPC*, 1869-I, p. 114-197.

<sup>36</sup> GUILLERME André, *Corps à corps sur la route...*, op. cit., p. 139 et suivantes.

compétents, elle certainement aussi attisé leurs frustrations attendu que, tout en exerçant les mêmes fonctions que les ingénieurs ordinaires, la plupart sont demeurés cantonnés dans le corps des conducteurs.

Nous avons observé que la mobilité externe et la mobilité horizontale connaissent concomitamment une extension considérable. La cause en est le puissant élan donné sous le Second Empire aux travaux publics, en particulier aux travaux liés au rail, et même, au-delà, à l'activité de construction. Voilà qui vient à point nommé dilater l'aire professionnelle des conducteurs. Mieux formés et plus compétents que leurs prédécesseurs, ils ont tout intérêt à profiter des opportunités créées par la prospérité : nous l'avons dit, les services spéciaux offrent aux plus compétents la possibilité d'avancer plus vite ; à tous ils peuvent rapporter de juteuses indemnités qui viennent les dédommager du surcroît de travail auquel ils doivent faire face et récompenser le zèle et la capacité dont ils font montre dans la conduite des chantiers. L'entrée dans le secteur privé n'est pas moins avantageuse : salaires plus élevés – de plus de 50 % dans certaines compagnies ferroviaires<sup>37</sup> – et aussi, parfois, perspectives de promotion accrues, ainsi qu'autorise à le penser ce témoignage – un peu tardif certes – du conducteur François Thomas qui signe fièrement sa correspondance : « ingénieur maritime, chef de services du port de Beyrouth<sup>38</sup> ». Ajoutons qu'en instituant en 1851 le congé dit illimité, qui permet aux fonctionnaires des Ponts d'entrer au service de compagnies concessionnaires du service public tout en conservant la possibilité de réintégrer ultérieurement les Ponts<sup>39</sup>, l'Etat favorise désormais la mobilité externe. Il y a tout intérêt : l'institution d'un tel congé lui permet de conserver un contrôle sur les compagnies privées, et, en cas de réintégration du conducteur, de bénéficier du surcroît de compétence acquis par ce dernier dans l'intervalle. Ainsi s'expliquent les nombreux allers-retours que l'on constate à cette époque entre les Ponts et le secteur privé. Citons l'exemple caractéristique d'Emile Le Coroller : conducteur depuis six ans quand il entre au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest en 1884, il exerce ce nouvel emploi pendant quatre ans puis réintègre les Ponts mais il quitte une nouvelle fois l'administration en 1890 pour retrouver ses fonctions de chef de section dans la même compagnie ferroviaire<sup>40</sup>.

La concomitance de ces deux dynamiques – faiblesse maintenue de la mobilité verticale, fort développement conjoncturel de la mobilité externe et de la mobilité horizontale – autorise en définitive à faire l'hypothèse que la seconde, à la manière d'une soupape, a, selon un mécanisme bien connu aujourd'hui<sup>41</sup>, momentanément atténué les frustrations engendrées par la première.

## ***Pacification***

Mais l'aire professionnelle des conducteurs se rétracte à partir des années 1880. La conjoncture s'inverse, tout simplement : les principales liaisons interurbaines construites, les grands travaux prennent fin. La quasi-disparition des services spéciaux le prouve : en Ile-et-Vilaine, le service des chemins de fer de l'Etat est démembré en 1884 et les services des ports de Saint-Malo et Saint-Servan et du littoral sont l'un et l'autre absorbés par le service ordinaire en 1885<sup>42</sup>. Cela ne signifie évidemment pas que les opérations d'aménagement du

<sup>37</sup> REGNAULT Jules, « Insuffisance des traitements des ingénieurs et des conducteurs des Ponts et Chaussées », *ACPC*, 1860, p. 152.

<sup>38</sup> ADIV 1 S 70. Dossier Labussière. Lettre de François Thomas du 26 avril 1898.

<sup>39</sup> POTIQUET Alfred, *Note sur l'organisation...*, op. cit., p. 8.

<sup>40</sup> ADIV 1 S 65. Fonds des Ponts-et-Chaussées. Registre matricule du personnel. Fiche Le Coroller.

<sup>41</sup> WILLS Thierry, GUERIN Gilles et TREMBLAY Michel, « Repenser la mobilité intra-organisationnelle : une façon de contrer le plafonnement de carrière », *Gestion* 2000, 13/1, 1997, p. 151-164.

<sup>42</sup> *Annuaire d'Ile-et-Vilaine administratif, industriel et commercial...*, Rennes, Alphonse Le Roy fils, 1884-1886.

territoire s'interrompent ; au contraire, l'heure est à présent à l'édification du réseau routier et du réseau ferroviaire secondaires ainsi qu'à la création des transports intra-urbains. De nombreux conducteurs se font ainsi embaucher dans les services techniques municipaux, qui croissent alors prodigieusement. L'expansion coloniale crée un autre appel d'air, ce qui ne surprend pas quand on sait que les salaires alloués outre-mer sont deux voire trois fois supérieurs aux traitements versés en métropole<sup>43</sup>. De là la nette augmentation des détachements que nous avons observée à la fin de la période. Il demeure que les perspectives de mobilité diminuent globalement par rapport à la période précédente, particulièrement à l'intérieur des Ponts. Plusieurs facteurs favorisent cette rétraction. Le premier est la concurrence croissante que les ingénieurs civils, dont le nombre croît par suite de la multiplication des établissements de formation spécialisés<sup>44</sup>, font aux conducteurs sur le marché des professions techniques. Le deuxième est la réforme du congé illimité. Echaudé par les scandales politico-financiers des années 1890 et partant désireux de prévenir plus efficacement les risques de conflits d'intérêts auxquels le congé illimité expose les fonctionnaires des Ponts, l'Etat décide en effet de subordonner son attribution à des conditions beaucoup plus restrictives à partir de 1908<sup>45</sup>. Peut-être doit-on enfin invoquer l'interdiction faite aux fonctionnaires des Ponts d'exercer une autre activité rémunérée à partir de 1897<sup>46</sup>. L'examen de plusieurs trajectoires laisse en tout cas penser que certaines reconversions, en particulier les reconversions non stratégiques c'est-à-dire sans rapport avec l'activité de conducteur, n'ont pu avoir lieu jusque-là que parce qu'elles avaient été en quelque sorte préparées par la pluriactivité des fonctionnaires concernés.

On pourrait penser que cette baisse conjuguée de la mobilité externe et de la mobilité horizontale a mécaniquement ravivé les tensions générées par la difficulté persistante d'accéder aux fonctions d'ingénieur. Il n'en est rien et pour plusieurs raisons. La plus évidente en apparence : l'accès au corps des ingénieurs est subitement facilité par la réforme de 1907-1908, qui dispose que 20 % des postes d'ingénieur ordinaire seront désormais offerts par concours aux conducteurs et que, surtout, les postes que laisserait disponibles un éventuel défaut d'admissibles ne seront plus attribués à des polytechniciens mais resteront simplement non pourvus<sup>47</sup>. Il faut insister sur l'importance historique de cette mesure, même si elle n'a eu, vu sa date, qu'une incidence limitée sur la carrière des conducteurs du corpus. Elle ne saurait cependant expliquer l'apaisement que l'on perçoit dès les années 1890 à la lecture de la presse corporative<sup>48</sup>. Il faut donc faire l'hypothèse que d'autres facteurs ont favorisé le sentiment de satisfaction professionnelle des conducteurs. Retenons-en trois. En premier lieu, l'administration centrale prend toute une série de mesures, au cours des années 1890, en vue de rationaliser et fluidifier la mobilité dans le corps et, de toute évidence, parvient ainsi à éradiquer le sentiment de blocage qui s'est exprimé lors de la décennie précédente<sup>49</sup>. En deuxième lieu, elle joue habilement des symboles : elle a déjà institué, en 1867, le grade de sous-ingénieur au bénéfice des conducteurs principaux exerçant les fonctions d'ingénieur depuis cinq années ; elle réitère l'opération au début du XX<sup>e</sup> siècle en créant le grade

<sup>43</sup> « Les conducteurs et commis des Ponts et Chaussées en Indochine », ACPC, 1901, p. 278.

<sup>44</sup> KONSTANTINOS Chatzis, « Les ingénieurs français au XIX<sup>e</sup> siècle (1789-1914). Emergence et construction d'une spécificité nationale », *Bulletin de la Sabix*, 44, 2009, en ligne (§ 25-29).

<sup>45</sup> Décret du 5 août 1908, BRUNOT André et COQUAND Roger, *Le corps des Ponts-et-Chaussées*, op. cit., p. 719-721.

<sup>46</sup> APC, 1897, p. 576.

<sup>47</sup> Loi du 24 décembre 1907 et décret du 17 avril 1908, BRUNOT André et COQUAND Roger, *Le corps des Ponts-et-Chaussées*, op. cit., p. 715-719.

<sup>48</sup> Voir tout particulièrement le *Bulletin mensuel de la société des conducteurs et commis des Ponts-et-chaussées et des contrôleurs des Mines*, qui prend la suite du *Bulletin mensuel de la Société des conducteurs des Ponts-et-chaussées et des gardes-mines* en 1891.

<sup>49</sup> Voir, par exemple, la note statistique publiée par les *Annales des conducteurs* en 1891, p. 226-228.

d'ingénieur auxiliaire et en subdivisant celui de sous-ingénieur en deux classes<sup>50</sup>. De la sorte, les conducteurs parvenus au terme d'une carrière méritante, s'ils ne parviennent pas à se hisser dans le corps des ingénieurs, ont à tout le moins la consolation d'accéder à des grades dont le nom réduit symboliquement la distance qui les sépare de leurs supérieurs. En troisième lieu, la part des conducteurs d'extraction modeste s'accroissant à la fin de la période (elle passe de 45 % dans la première cohorte à 66 % dans la troisième) et l'expérience de la mobilité sociale se généralisant consécutivement au sein du corps, on peut imaginer que l'attachement des conducteurs à leur carrière s'accroît d'autant. Son allongement continu (17 ans dans la première cohorte, 24 ans dans la deuxième et 28 ans dans la troisième) prouve en tout cas qu'ils sont de moins en moins pressés de la quitter.

Cette période n'est donc pas symétrique de la précédente. Il paraît plus juste de penser que la baisse des possibilités de mobilité externe et horizontale a contraint l'administration centrale à inventer des solutions nouvelles pour réduire les frustrations qui s'étaient auparavant focalisées sur la question de l'accès au corps des ingénieurs. Solutions qu'elle a de toute évidence trouvées en elle-même, entendons qu'elle a concentré ses efforts sur l'amélioration de la carrière des conducteurs, qui n'y sont manifestement pas restés insensibles.

## Conclusion

Sans doute ne parviendra-t-on jamais à mesurer avec toute la finesse souhaitable la mobilité professionnelle des fonctionnaires du XIX<sup>e</sup> siècle. Notre incapacité à chiffrer le nombre de conducteurs passés des bureaux au terrain et vice-versa l'a bien montré, sans compter que nous avons fait d'emblée l'impasse sur la question d'une hypothétique mobilité interne à l'emploi ou à la fonction exercée, c'est-à-dire, en somme, sur les « frontières<sup>51</sup> » les plus fines de la mobilité professionnelle. Cette étude de cas ne livre pas moins, selon nous, quelques enseignements dignes d'intérêt. Le plus important est certainement que la mobilité professionnelle est chose très courante chez les conducteurs des Ponts-et-Chaussées au XIX<sup>e</sup> siècle. De ce que l'accès au corps des ingénieurs est resté durablement interdit à la majorité d'entre eux, il ne faudrait aucunement conclure que leur carrière fut continûment frappée d'inertie. Bien au contraire, l'étude de leurs trajectoires professionnelles, appuyée sur une prosopographie fine, révèle que beaucoup ont trouvé le moyen d'évoluer professionnellement tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des Ponts-et-Chaussées. Ce que cette enquête met donc au jour, c'est d'abord et avant tout un espace professionnel étonnamment vaste, beaucoup plus vaste, en tout cas, qu'on pouvait le penser de prime abord.

Mais, deuxième conclusion, cet espace n'est pas moins instable : nous avons vu qu'il s'était dilaté dans un premier temps, *grosso modo* au cours du troisième quart du siècle, puis qu'il s'était rétracté à partir des années 1880 sous l'effet de nombreux facteurs affectant les conducteurs, soit directement (accroissement de leur compétence, alourdissement de leur charge de travail, réglementation de leurs positions statutaires, rationalisation et fluidification de leur avancement dans le corps, démocratisation de leur recrutement), soit indirectement, par l'intermédiaire de leur environnement professionnel (résistance des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, concurrence des ingénieurs civils, flux des travaux d'équipement du territoire en infrastructures de transport). De ce jeu complexe il ressort clairement que les différentes formes de mobilité examinées interagissent constamment les unes avec les autres et que leurs effets se compensent ou se cumulent selon les époques. Les moments de crise peuvent dans

<sup>50</sup> Décrets des 27 décembre 1903 et 23 mars 1904, *ACPC*, 1904, p. 57, 272.

<sup>51</sup> ROGER Alain et VENTOLINI Séverine, « La mobilité professionnelle au-delà des mesures classiques », *op.cit.*, p. 1879.

ces conditions se lire comme des temps spécifiques où ce jeu spontané se bloque : ainsi surtout à la fin des années 1880, quand la mobilité verticale est encore très limitée et que les autres formes de mobilité, externe et horizontale, diminuent de beaucoup. Sortir de la crise, du blocage généralisé, impose alors à l'Administration, soit de lâcher du lest là où elle le peut (ce qu'elle fait en réformant l'accès au corps des ingénieurs en 1907), soit de jouer sur d'autres formes de mobilité (ce qu'elle fait en rationalisant, complexifiant et fluidifiant l'avancement dans le corps à partir des années 1890). Ce que suggère donc, en définitive, cette lecture, c'est que la mobilité professionnelle – au fond, quelle que soit sa forme – participe intimement de la motivation au travail du conducteur, du moins à compter de 1850 : axiome sans doute banal, aujourd'hui sous la plume de spécialistes des ressources humaines<sup>52</sup>, mais dont l'application à l'administration intermédiaire de l'avant-dernier siècle n'allait pas de soi *a priori*.

La question se pose enfin de savoir en quelle mesure cette analyse est transposable à d'autres professions administratives subalternes du temps. Nous devons reconnaître que la mobilité professionnelle a trouvé dans l'administration des Ponts-et-Chaussées un espace de déploiement particulièrement favorable et sans doute singulièrement précoce. Par sa complexité organisationnelle, cette administration a en effet créé les conditions mêmes d'une mobilité horizontale massive et, par la nature de sa mission, a permis que la mobilité externe devînt un horizon massivement partagé par ses agents. Assurément on ne saurait porter le même jugement sur les perspectives de carrière offertes par les Contributions directes aux percepteurs ou par les Postes aux receveurs. Pour autant, faire de l'histoire des conducteurs un hapax serait une erreur. Car bien des indices existent qui permettent de penser que la mobilité externe des fonctionnaires subalternes a affecté de nombreux corps : il n'est que de songer à ces instituteurs normaliens rongés, sous la monarchie de Juillet, par la « tentation de la désertion<sup>53</sup> ». Que sont-ils devenus ? La multiplication des outils de recherche nominatifs offre aujourd'hui les moyens de rouvrir à nouveaux frais le dossier de la mobilité externe des fonctionnaires, notamment en ce qui concerne les reconversions au sein d'une autre administration<sup>54</sup>. Quant à la mobilité horizontale, on sait qu'elle a su trouver de nombreuses expressions spécifiques : le passage d'une chaire à une autre<sup>55</sup>, par exemple, pour les professeurs ; les flux entre emplois régimentaires, emplois sédentaires hors-cadre et emplois d'Etat-major dans l'armée<sup>56</sup> ; toute une « mobilité infra-juridictionnelle<sup>57</sup> » dans le cas des magistrats etc. L'historien doit impérativement se convaincre que c'est aussi à travers l'expérience de tous ces événements professionnels, qui ne sont mineurs et anodins qu'en

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 1869.

<sup>53</sup> Titre du chapitre 4 de l'ouvrage de Gilbert NICOLAS, *Instituteurs entre politique et religion. La première génération de normaliens en Bretagne au 19<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Apogée, 1993, p. 119-139.

<sup>54</sup> Citons ici la précieuse base QUIDAM, qui recense les dossiers individuels conservés au Centre historique des Archives nationales et permet ainsi de suivre à la trace, d'administration en administration, certains des fonctionnaires

<sup>55</sup> Les dossiers de carrière fourmillent d'éléments sur cette micro-mobilité qui n'a pas retenu l'attention jusqu'ici : ici un chargé de conférences de faculté dit sa préférence pour l'enseignement de l'allemand plutôt que pour l'enseignement de l'anglais (AN F<sup>17</sup> 23719. Dossier Pinloche. Lettre du 23 juillet 1887), avant d'accepter, quelques années plus tard, une « chaire mixte (allemand, français) » au lycée de Voltaire, tout en faisant savoir à sa hiérarchie qu'il se portera candidat « à la première chaire d'allemand qui se présentera »... (*ibid.* Lettre du 25 juillet 1898) ; là, un régent demande sa mise en disponibilité au motif que sa chaire d'histoire a été réunie à la chaire de philosophie du collège, et parvient à retrouver, au bout de quelques mois, une chaire d'histoire (AN F<sup>17</sup> 20446. Dossier Collas. Curriculum vitae du 26 juin 1853) etc.

<sup>56</sup> SERMAN William, *Le corps des officiers français sous la Deuxième République et le Second Empire : aristocratie et démocratie dans l'armée au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*, Lille, Atelier de reproduction des thèses, 1978, p. 1343 et suivantes.

<sup>57</sup> BERNAUDEAU Vincent, *La justice en question...*, op. cit., p. 80.

apparence, qu'a émergé un « esprit de carrière » appelé à s'imposer, au siècle suivant, comme l'un des traits les plus caractéristiques des personnels de la fonction publique.

Jean Le Bihan  
CERHIO UMR 6258, université Rennes 2