

## BETANCOURT ET LA CREATION DU CORPS DES INGÉNIEURS DES VOIES DE COMMUNICATION EN RUSSIE: UNE HISTOIRE EUROPÉENNE (Chronique et interprétations)

*Dmitri Gouzévitch*  
*gouzevit@ehess.fr*

### **0.- Introduction.**

En choisissant pour cet article le format un peu particulier –qui comporte dans le corps du texte en tant que partie intégrale, la chronique des événements résumée en 4 tableaux correspondant, chacun, à une étape concrète de l'histoire étudiée–, l'auteur a été guidé par des considérations suivantes:

L'histoire des grands corps techniques russes tels que le Corps des mines, ceux du génie, d'artillerie ou encore celui des ingénieurs des voies de communication (qui nous intéresse ici), est en principe suffisamment bien étudiée. Ceci dit, ces histoires possèdent une lacune en commun: en effet, on sait très peu à ce jour sur les mécanismes de leur création. Le sujet implique pourtant bien des questions intéressantes qui interpellent l'histoire sociale, et notamment: qui se trouve à l'origine du projet? Quand et pourquoi l'idée a été formulée? A qui revient la prise de décision? Quels en étaient les prototypes? Y a-t-il eu des références étrangères et si oui, lesquelles et en provenance de quel pays? Comment ces modèles ont été acculturés? Certes, toutes ces questions relèvent de la micro-histoire, sauf que les processus d'émergence des administrations concernées sont inscrits dans un contexte historique général, et c'est là que le problème devient pertinent. Compte tenu du rôle qu'a joué le Corps des ingénieurs des voies de communication dans le développement et la réorganisation du système ramifié des corps techniques en Russie dans son ensemble, la recherche méticuleuse explorant les mécanismes internes qui avaient présidé à sa création nous a semblé nécessaire à restituer, et c'est notamment l'objectif que nous nous sommes proposé dans le présent article. Dans cette optique, la chronique quasi journalière des événements interprétée et commentée à la lumière des contextes associés est un raccourci utile qui, d'une part, permet d'alléger le récit en le déchargeant de l'excès de détails

ponctuels mais, de l'autre, facilite la mise en lumière des tendances générales et le suivi du processus en élaboration. C'est donc la raison pour laquelle nous en avons fait le pivot central de notre analyse<sup>1</sup>.

### 1.- Les corps d'ingénieurs en Russie: débuts et spécificité.

En Russie, les premiers corps techniques, y compris ceux des ingénieurs, ont vu le jour à l'époque de Pierre I<sup>er</sup>, au tout début du XVIII<sup>e</sup> siècle, et, durant les cents ans suivants, ils y ont connu un développement considérable<sup>2</sup>. Parmi les groupes professionnels dotés alors de telles structures administratives spécialisées on peut citer les ingénieurs militaires, les artilleurs, les artilleurs de la marine, les ingénieurs des mines, les officiers de la flotte. D'autres corps techniques étaient en voie de constitution: par exemple, ceux des constructeurs navals, des topographes militaires (maîtres de quartier), des géodésiens et des arpenteurs, ou encore des officiers du Département des communications par eau créé en 1798. L'évolution de ces organismes révèle une tendance générale en commun, très typique pour la Russie de cette période: tous, ils aspiraient à revêtir un caractère militarisé, étant donné que le statut de spécialiste militaire y était beaucoup plus prestigieux, et donc plus haut placé dans la hiérarchie sociale, que celui d'un fonctionnaire civil de rang équivalent<sup>3</sup>.

- 1 La liste des abréviations utilisées dans le texte:  
CIVC – Corps des ingénieurs des voies de communication (dans sa première version: CIVCET - Corps des ingénieurs des voies de communication par eau et par terre)  
ICIVC – Institut du Corps des ingénieurs des voies de communication  
DGCE – Directeur général des communications par eau  
ECE – Expédition des communications par eau  
DCE – Département des communications par eau  
CDCET – Conseil de la Direction des communications par eau et par terre  
PSZ – Polnyj svod zakonov (Code complet des lois)  
PUPS – Peterburgskij Universitet Putej Soobšeniâ (Université des voies de communication de St-Pétersbourg)
- 2 RGIA – Rossijskij Gosudarstvennyj Istoričeskij Arhiv (Archives Historiques d'Etat de Russie)  
Sur la plupart des questions abordées dans le texte, il existe une bibliographie si vaste que la citer en référence comme il se doit risquerait de doubler le volume de cet article. Ayant étudié ces diverses thématiques, et en particulier l'organisation des administrations techniques et le transfert de modèles de références, pendant plus de 20 ans, nous avons abondamment cité ladite bibliographie dans plusieurs de nos publications. Ainsi, dans le souci de la concision, nous avons opté à ne citer ici que les sources principales et les ouvrages de référence sur chaque thème en renvoyant, pour le détail bibliographique, à nos propres travaux.
- 3 Pour plus de détails sur cette évolution voir: GOUZEVITCH, D.; GOUZEVITCH, I. (2000) "Les corps techniques en Russie comme forme d'organisation professionnelle des ingénieurs:

Ceci dit, il pouvait y avoir des structures hybrides qui, tout en étant des administrations civiles, possédaient *de facto* une grille de grades double, civile et militaire. L'exemple d'une telle conception est offert par le *Corps des hydrauliciens* dont la création était prévue en octobre 1782. Selon l'idée de son promoteur Fedor Baur, ingénieur allemand au service de la Couronne, l'administration en question devait avoir une grille de grades civils interne qui prévoyait 16 hydrauliciens du 1<sup>er</sup> et du 2<sup>e</sup> degré. Cependant, à en juger de l'entourage de Baur et du texte de l'oukase, ses effectifs devaient être recrutés essentiellement parmi les ingénieurs militaires, les officiers de l'Etat-major général (topographes militaires) et les spécialistes étrangers. Les officiers desdits corps affectés en surplus pour assister les hydrauliciens pouvaient espérer être avec le temps incorporés à leur tour. Compte tenu des pratiques coutumières, on peut supposer qu'une partie au moins de ces nouvelles recrues hydrauliciens auraient gardé leurs grades militaires et auraient toujours continué à être inscrits *de facto* sur les listes de leurs anciens corps, même si les appointements qu'on leur payait là-bas auraient été complètement ou partiellement arrêtés (une forme de mission en détachement). D'autant plus qu'initialement, faute d'écoles spécialisées en hydraulique, des effectifs pour ledit Corps devaient être formés dans le Corps des cadets de l'artillerie et du génie (ici: établissement d'études)<sup>4</sup>.

Cet état ambivalent que nous avons appelé le dualisme militaro-civil aurait donc été maintenu dans le cas cité, grâce à l'appartenance formelle d'une partie des ingénieurs à deux corps simultanément. Le dernier pas qu'il restait à faire consistait à formaliser ce dualisme au sein d'un seul et même corps. Ce qui sera réalisé au siècle suivant, lorsqu'on mettra en chantier un système unique de corps techniques militaires et militarisés à l'échelle de

---

genèse, évolution, spécificités (XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles)", *Cahiers du monde russe*. t. 41, n° 4, 569-614. Cet article comprend une vaste bibliographie sur la question. Celle-ci reste malheureusement essentiellement russophone et souffre de lacunes considérables. Un tel état des choses s'explique par le fait que l'histoire générale des corps techniques russes n'a pas à ce jour fait l'objet d'une étude synthétique approfondie aussi bien en Russie qu'en Occident.

4 Dans la riche littérature russe et soviétique, l'existence du Corps des hydrauliciens n'a pas été mise en cause pendant plus de 150 ans. Ayant exploré ce sujet à fond, nous avons été amenés à conclure qu'en fait il était toujours question d'un "corps-fantôme" qui n'avait existé que sur le papier. L'oukase relatif à sa création a été signé le 11 février 1783. Cependant, son initiateur Baur étant mort bientôt après, sa création effective n'a jamais eu lieu. Voir: GOUZEVITCH, D.; GOUZEVITCH, I. (1994) ""Tajna" korpusa gidravlikov", *VIET*, num. 2, 56-59. ("Mystère" du Corps des hydrauliciens); GOUZEVITCH, D.; GOUZEVITCH, I. (1995), "Posleslovie k sobstvennoj stat'e", *VIET*, num. 4, 162-163. (Postface à notre propre article).

l'Empire. L'ingénieur espagnol Augustin Betancourt ayant joué dans ce processus un rôle considérable, c'est cet aspect important et peu connu de son activité que nous nous proposons d'explorer dans le présent article.

## 2.- La réforme des administrations de transports.

Le ton général aux grandes réformes a été donné au début du siècle par le jeune Alexandre I<sup>er</sup> qui, dès son arrivée au pouvoir, a souhaité insuffler une nouvelle dynamique à l'ensemble des structures d'administration et

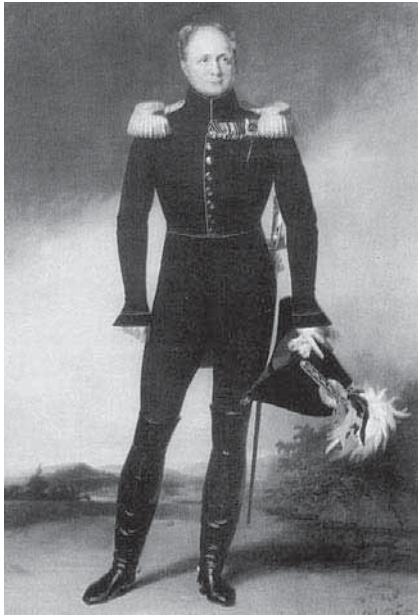


Figure 1. Alexandre I<sup>er</sup>. Portrait, XIX<sup>e</sup> siècle.

de gestion étatique en les réorganisant à fond (fig. 1). Les changements visaient le cœur même de l'ancien système puisque l'institut des collèges, administrations anciennes introduites par Pierre I<sup>er</sup>, a été supprimé et remplacé par un réseau de ministères, organismes de gestion beaucoup plus souples et performants.

Dans le domaine du génie, les fruits de cet élan modernisateur ne se sont pas fait attendre. Ainsi, lorsque s'est créé, en 1802, le Ministère des forces armées de terre (*Ministerstvo voenno-suhoputnyh sil*), une Expédition du génie a vu également le jour, indépendante, cette fois-ci, de celle de l'artillerie<sup>5</sup>. Pour nous, ce fait a de l'importance dans la mesure où les

<sup>5</sup> La réorganisation a touché également nombre d'autres administrations, et notamment les services de topographie militaire directement impliqués dans les prospections hydrotechniques et routières. Ainsi, en 1796 (-97?), l'Etat-major général a été réorganisé en Suite de Sa Majesté Impériale des maîtres du quartier (*Svita Ego Imperatorskogo Velicestva po kvartirmejsterskoj časti*). Lors de la création de l'Etat-major principal (*Glavnyj štab*) en 1815, cette dernière y était intégrée sous le nom de Direction du général-maître du quartier. Le Dépôt des cartes (Bureau de topographie militaire) créé en 1796 est devenu avec le temps un vrai centre de cartographie et de géodésie à l'échelle du pays. Plus tard, il a été connu sous le nom du Département de topographie militaire de l'Etat-major principal.

ingénieurs militaires ont eu un rôle à jouer dans la création du Corps des ingénieurs des voies de communication.

La première réforme complexe impliquant à la fois la réorganisation de l'administration, la création d'un corps d'ingénieurs et d'un établissement d'études supérieures respectif était celle des services de transports en 1809/10. Par une cascade d'oukases, en juillet 1810, deux organismes rachitiques et dépendants –le *Département des communications par eau* et *l'Expédition pour l'aménagement des routes dans l'Etat*– ont été fusionnés en une seule et unique *Direction générale des voies de communication*. Simultanément, en mars 1810, a été enfin créé l'organisme professionnel destiné à encadrer les spécialistes en matière de transports et de travaux publics –le *Corps des ingénieurs des voies de communication* (CIVC)– flanqué de l'Institut destiné à l'alimenter en ingénieurs instruits (ICIVC). Il est de notoriété générale que cet établissement s'est inspiré des principes de l'Ecole polytechnique et de l'Ecole des ponts et chaussées de Paris<sup>6</sup>.

### 3.- La création du CIVC: chronique et interprétations.

Essayons d'examiner l'histoire de la création du CIVC du point de vue de la somme des connaissances et des expériences que possédait chacun de ses "pères-fondateurs". Et dans un premier temps, cernons les principaux acteurs et dégageons les grandes étapes de la constitution de ce corps. La chronique qui suit regroupe les dates-repères de ce processus.

<sup>6</sup> Voir pour une bibliographie et analyses détaillées: GOUZÉVITCH, I.; GOUZÉVITCH, D. (1993) "Les contacts franco-russes dans le monde de l'enseignement supérieur technique et de l'art de l'ingénieur", *Cahiers du Monde russe et soviétique*, vol. 34, n° 3, 345-368; GOUZÉVITCH, I.; GOUZÉVITCH, D. (1995) "Technical Higher Education in Nineteenth-Century Russia and France: Some thoughts on a historical choice", *History and Technology*, vol. 12, n° 2-3, 109-117; LARIONOV, A.N. (1910) *Istoriâ Instituta inženerov putej soobšeniâ imperatora Aleksandra I za pervoe stoletie ego sušestvovaniâ: 1810-1910*. Sankt-Peterburg, VIII, 409 p.; ŽITKOV, S.M. (1899) *Institut inženerov putej soobšeniâ imperatora Aleksandra I: Istoričeskij očerk*, Sankt-Peterburg, 500 p.; [ANDREEV, P.N.] (1878) "Otčet o sostoânii Instituta inženerov putej soobšeniâ v carstvovanie imperatora Aleksandra I", *Inženernye zapiski*, t. 4, vyp. 2., Smes', 1-20; SOKOLOVSKIJ, E. (1859) *Pâtidesâtiletie Instituta i Korpusa inženerov putej soobšeniâ: Istoričeskij očerk*, Sankt-Peterburg, XIV, 149 p.; [CHARUKOVSKIJ] (1883) "Očerk razvitiâ Instituta Inženerov Putej Soobšeniâ Imperatora Aleksandra I", *Spisok lic, okončivših kurs nauk v Institute inženerov putej Soobšeniâ imperatora Aleksandra I s 1811 po 1882 g.*, Sankt-Peterburg, 47 p.; *Leningradskij ordena Lenina Institut inženerov železnodorožnogo transporta imeni akademika V.N.Obrzocova: 1809-1959* (1960), Moskva, VIPO MPS, 388 p.

**Chronique des événements (I):**

<b>Date<sup>7</sup></b>	<b>Événement</b>
1797, 27.II	Est créée la fonction du <i>Directeur général des communications par eau</i> (DGCE)
1798, 28.II	Est organisé le <i>Département des communications par eau</i> (DCE) sous la direction du DGCE
1800, 8.III	Est établie l' <i>Expédition pour l'aménagement des routes dans l'Etat</i> sous la direction du DGCE
1801, 21.VIII -1809, 22.VI	Le comte Rumâncev est désigné DGCE
1802	Le DCE est incorporé au Ministère du commerce nouvellement organisé sous la direction de N. Rumâncev
1806 – 1809	Une mission hydraulique est envoyée en Angleterre pour étudier l'expérience anglaise dans le domaine (L. Vaksel, P. Dewitte, N. Âniš)
1808, XII – 1811, I	Une autre mission hydraulique du même type est envoyée en France (A. Maûrov et Dusaev)
1807	Rumâncev devient Chancelier d'Etat et prête moins d'attention au DCE
1808, 7.X	Betancourt admis au service de la Couronne avec le grade de général-major de la Suite impériale arrive à Saint-Pétersbourg
1808	Le prince Peter-Friedrich-Georges de Holstein-Oldenbourg arrive en Russie; 21 juillet: lieutenant-général; 7 août: gouverneur général civil de l'Estlande; 1.1.1809 – fiançailles avec la Grande-Duchesse Ekaterina Pavlovna
1809 – 1812	Une nouvelle vague de réformes inspirées par le Secrétaire d'Etat M. Speranskij; les changements dans les administrations des transports coïncident avec ces réformes et se font porter par elles

<sup>7</sup> Toutes les dates sont citées d'après le calendrier julien.

1808/09, charnière	Rumâncev se trouve à Paris en mission diplomatique tandis que le DCE doit faire face à l'état catastrophique du système hydraulique Vyšnevolockâ, artère de transport essentielle pour le ravitaillement de Saint-Pétersbourg
1809, janvier – mars	Pour résoudre le problème, Alexandre I <sup>er</sup> crée le Comité spécial sous la présidence du ministre de l'intérieur A. Kurakin qui se compose "des Membres du Département des Communications par Eau": ingénieur-lieutenant-général F. Dewollant, ingénieur-général-major F. Gerhard, général-major de la Suite impériale Betancourt et gentilhomme de la Chambre A. Sablukov. La décision concernant sa création n'a pas été rendue publique

Cette somme d'événements peut être résumée comme ceci: en 1798-1800, la Russie s'est vue doter de deux premières administrations de transports actives à l'échelle du pays. La décennie suivante a servi à accumuler une grande expérience dans le domaine des travaux publics à l'intérieur du pays, mais des efforts ont également été développés pour récolter l'information sur les avancées européennes dans la matière. La nécessité de réformer ces systèmes en profondeur est devenue évidente. A la charnière des années 1808/1809, tous les prémisses ont convergé vers un seul "point" pour en créer une situation favorable: une vague de réformes a été engagée dans plusieurs sphères de la vie du pays; la prise de conscience par Dewollant de l'imminence des changements a coïncidé avec l'arrivée de Betancourt, fraîchement embauché au service de la Couronne et brûlant d'envie de tout mettre sens dessus-dessus, et avec celle du prince Georges de Holstein-Oldenbourg, fiancé de la Grande Duchesse Catherine (soit en russe: Ekaterina Pavlovna), à qui on devait attribuer un poste digne de son rang royal (fig. 2). Enfin, il y a eu un prétexte – l'état catastrophique du système hydraulique Vyšnevolockâ, l'une des deux artères principales de navigation qui ravitaillaient la capitale. La situation a été facilitée par l'absence en Russie du chancelier Rumâncev, responsable des voies de communications dans le pays, homme digne et intelligent, mais trop occupé ailleurs pour prêter suffisamment d'attention aux administrations de transports (fig. 3). Une fois commencé, le travail s'est poursuivi sans à-coups.



Figure 2. Georges Holstein-Oldenbourg. Gravure, XIX<sup>e</sup> siècle.



Figure 3. Le chancelier Nikolaj Rumâncev. Gravure, XIX<sup>e</sup> siècle.

Selon le témoignage de Dewollant, ce processus ainsi que les changements qui se sont ensuivis ont été inspirés par Betancourt<sup>8</sup>. C'est à lui également que revient l'initiative des arrangements qui ont causé la démission de son protecteur Rumâncev du poste de Directeur général. Toutes les propositions du Comité ont été approuvées, y compris celle prônant que la direction générale des communications devait être confiée à une personne dont ce serait la charge unique et qui bénéficierait, de surcroît, du droit de plein pouvoir dans trois gouvernements –de Tver, de Novgorod et de Iaroslav– traversés par les artères de transport principales.

Le tableau suivant regroupe la succession des événements importants qui ont eu lieu durant le printemps 1809, en connexion avec le travail du Comité spécial qui a présidé à la création du CIVC.

<sup>8</sup> DE WOLLANT F. [1811; après 1815] *Précis de mes services en Russie, 1787 à 1811 [1815]*. Saint-Petersbourg, f. 62a-66a. Copie, manuscrit, PUPS, bibliothèque, A.VII.32.



**Chronique des événements (II):**

1809, 14.II	Première série d'oukases d'Alexandre I <sup>er</sup> approuvant les décisions du Comité spécial concernant l'organisation de la navigation sur les systèmes hydrauliques Mariinskaâ et Vyšnevolockaâ (à l'ordre du Sénat et du DGCE, № 23483, 23484)
1809, mars	Rumâncev revient à Saint-Pétersbourg alors que toutes les propositions du Comité prônant la nécessité de son remplacement sont déjà approuvées
1809, 31.III	Deuxième série d'oukases approuvant les décisions du Comité relatives aux travaux de construction et de réparation à entreprendre sur les systèmes de navigation Mariinskaâ, Tihvinskaâ et Vyšnevolockaâ (à l'ordre du Sénat et du DGCE Rumâncev, № 23553, 23554)
1809, 18.IV	Le jour de son mariage avec la Grande-Duchesse Catherine, le prince de Holstein-Oldenbourg est nommé gouverneur-général des gouvernements de Novgorod, Tver' et Iaroslav et directeur du Département des communications par eau (PSZ, № 23591, 23592)
1809, 21.IV	Rumâncev présente au prince les membres du DCE: ingénieurs-généraux van Sucktelen et de Witte, ingénieurs-lieutenant-généraux Dewollant, Gerhard 3 et Truzson, gentilhomme de la Chambre Sablukov, conseillers d'Etat Olsuf'ev et Vaksel; il continue à exercer les fonctions de Directeur général jusqu'à la mi-juin (le dernier oukase adressé à Rumâncev en tant que DGCE date du 18.6.1809)
1809,28/29.IV - 12/13.V	Sur la demande du prince, Dewollant prépare les documents nécessaires pour les futures réformes du DCE: description des travaux, analyse des causes de leur mauvaise exécution, description hydrographique et statistique des voies de communication dans l'Empire

1809, ~ avril	Betancourt soumet à l'empereur le projet du Corps des ingénieurs-hydrauliciens et constructeurs des ponts et chaussées et de l'institut pour leur formation (selon Dewollant, ce projet a été en grande partie copié sur celui de Napoléon, de 1806)
1809, mi-mai – début juillet	Afin d'examiner les documents soumis par Dewollant et Betancourt, une Commission secrète a été créée sous la direction du prince; elle comprenait: Dewollant, Betancourt, Sénovert et Lubânovskij et siégeait dans la résidence impériale de Pavlovsk à huis clos

Il est évident, à partir de ce tableau, que Dewollant et Betancourt étaient des personnages-clés de ces événements. Il y a toutefois deux autres individus en dehors du jeune prince enthousiaste et éclairé –Sénovert et Lubânovskij– dont le rôle collectif dans l'élaboration de la structure des instances à créer, qu'il s'agisse de l'administration, du corps ou de l'institut, a été considérable. Présentons-les en mettant l'accent sur leur expérience personnelle en matière d'organisation administrative.

#### **4.- Membres de la Commission secrète: la somme des compétences complémentaires.**

*François (Franz) Dewollant* (de Wollant), ingénieur-capitaine du service hollandais, est entré au service de la Couronne russe en 1787. Il a participé aux campagnes militaires contre la Suède, la Pologne et la Turquie et a servi sous la direction du célèbre commandant des troupes Alexandre Souvorov. Dewollant s'est particulièrement distingué en tant que bâtisseur d'Odessa, Simferopol, Novočerkassk et de 12 autres villes et ports de la Russie méridionale. Parmi ses autres travaux d'importance capitale, il faut citer les canaux de la région de Ladoga et les systèmes navigables Mariinskaâ et Tihvinskaâ. Au moment des réformes du DCE Dewollant était, sans conteste, l'ingénieur le plus éminent de la Russie. En 1803/04, avec les généraux de Witte et Gerhard (sur la proposition d'Alexandre I<sup>er</sup> lui-même, semble-t-il), il a rédigé le projet d'un établissement, *l'Ecole centrale hydraulique*, pour former les ingé-



Figure 4. Franz Dewollant. Gravure, XIX<sup>e</sup> siècle.

nieurs de ce profil et élargir le Département des communications par eau en créant le nouveau *Corps des hydrauliciens* sur la base du Bureau des dessinateurs. Ce corps devait enrôler "les ingénieurs hydrauliciens des I<sup>ère</sup>, II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> classes, élèves, contremaîtres, un mécanicien et un architecte". Lors des travaux du Comité secret, Dewollant s'est souvenu de ce projet vieux de 5 ans<sup>9</sup> (fig. 4).

Augustin Betancourt y Molina, ingénieur espagnol d'origine canarienne au parcours fort sillonné. Stagiaire à l'École des ponts et chaussées sous la direction de Perronet

entre 1785 et 1791, il s'est distingué dès sa jeunesse par la création du Cabinet royal des machines à Madrid (1791/92) pour devenir ensuite l'un des promoteurs du *Cuerpo de Ingenieros de Caminos y Canales* (1799) en Espagne, à la tête duquel il s'est vu nommer en 1801. On lui doit par ailleurs la fondation de l'*Escuela de Caminos y Canales* (1802) à Madrid, destinée à former les ingénieurs pour le Corps. Betancourt a coopéré avec l'École polytechnique et connaissait

<sup>9</sup> Sur Dewollant: GOUZEVITCH, I.; GOUZEVITCH, D. (2004) "Ob odnoj očén' dlinnoj doroge: Franc Devolant", *Gollandcy i bel'gijcy v Rossii: XVIII-XX vv.*, Pod red. É. Vagemansa i H. van Koningsbrügge, Sankt-Peterburg, Aletejâ, 321-376; GOUZEVITCH, I. (2004) "L'Institut du Corps des ingénieurs des voies de communication de Saint-Pétersbourg: des modèles étrangers à l'école nationale: 1809-1836". Dans: GOUZEVITCH, I.; GRELON, A.; KARVAR, A. (éds.) *La formation des ingénieurs en perspective: Modèles de référence et réseaux de médiation: XVIII<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècles*, Rennes, PUR, 127-139; GOUZEVITCH, D. (2006) "Augustin Betancourt (1758-1824) entre l'Espagne, la France et la Russie: un axe de transfert technico-scientifique au XIX<sup>e</sup> siècle". In: BADENAS, P.; DEL PINO, F. (ed.) *Frontera y comunicación entre España y Rusia: Una perspectiva interdisciplinar*, Madrid, Frankfurt, Vervuert: Iberoamericana, 145-163; *Ot gollandskogo kapitana do rossijskogo ministra: 250-letiu Franca Pavloviča de Vollana posvâšaetsâ*. Sankt-Peterburg, Evropejskij dom, 2003, 367 p.; De-Volant Ženeral' Fransua (1999) *Očerk moej služby v Rossii: 1787-1811 gg*, Odessa, Odesskij morskij torgovy port, 136 p.

parfaitement la structure du Corps des ponts et chaussées français de la fin de l’Ancien Régime et de l’époque napoléonienne (1807-08)<sup>10</sup>.

*Etienne-François de Sénovert*, dans son passé – ingénieur-capitaine du service français. Ancien élève de l’Ecole royale du génie de Mézières (1774-76) et disciple de Monge, il est devenu pour un temps fervent révolutionnaire et ami de Jean-Paul Marat, ce qui l’a finalement amené à s’expatrier et à s’installer en Russie à partir de 1806<sup>11</sup> (fig. 5). Son service dans le Corps royal



Figure 5. Etienne-François de Sénovert. Gravure, XIX<sup>e</sup> siècle.

de génie, entre 1777 et 1791, tombe à pic sur la période durant laquelle ce Corps faisait *de facto* usage de deux grilles de grades parallèles. Selon Anne Blanchard: “Lors de l’ordonnance royale de 1776 qui réorganise le corps des ingénieurs en corps royal de Génie, le texte officiel avalise ce sens au moment où, paradoxalement, les ingénieurs du roi vont désormais s’appeler officiers du Génie”<sup>12</sup>. Cette ordonnance stipulait la mise en corrélation des grades anciens du corps (qui étaient le plus souvent aussi des fonctions, p. ex. directeur des fortifications, ingénieur en chef, ingénieur ordinaire, etc.) avec les

<sup>10</sup> Sur Betancourt: RUMEU DE ARMAS, A. (1980) *Ciencia y Tecnología en la España ilustrada: La Escuela de Caminos y Canales*, Madrid, CICC, 554 p.; RUMEU DE ARMAS, A. (1990) *El Real Gabinete de máquinas del Buen Retiro: Origen, fundación y vicisitudes: Una empresa técnica de Agustín de Betancourt*, Madrid, Fundación Juanelo Turriano, 246 p.; BOGOLUBOV, A. (1969) *Августин Августинович Бетанкур: 1758-1824*, Москва, Наука, 152 p.; GOUZEVITCH (2004).

<sup>11</sup> Pour la biographie et la bibliographie relative à l’œuvre de F. de Sénovert, consulter: GOUZEVITCH, D.; GOUZEVITCH, I. (1995) “Etienne-François de Sénovert, traducteur en français des œuvres de J. Steuart: Trois volets d’une vie: 1753-1831”. Dans: *James Steuart en 1995: Colloque International (14-15-16 septembre 1995, Musée de la Révolution française, Château de Vizille): [Textes des communications]*. [Grenoble]. 1, 22 p.; BIREMBAUT, A. (1957) “Un économiste oublié: Etienne-François de Sénovert (1753-1831)”, *Annales historiques de la Révolution Française*, avril-juin, num. 147, 153-158.

<sup>12</sup> BLANCHARD, A. (1979) *Les ingénieurs du “Roy” de Louis XIV à Louis XVI: Étude du corps des fortifications*, Montpellier, Université Paul-Valéry (Montpellier III), 290-291.

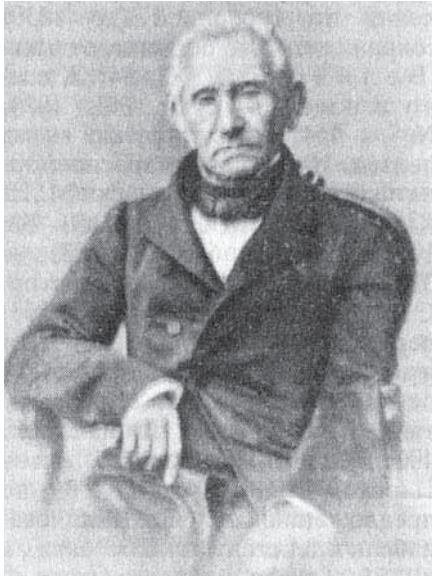


Figure 6. Fedor Lubânovskij. Photoportrait, XIX<sup>e</sup> siècle.



Figure 7. Mihail Speranskij. Gravure à partir du portrait d'Ivanov (1806).

grades d'officiers militaires (p. ex. lieutenant-colonel, chef de brigade, etc.). Cette réforme qui offrait, de fait, au corps technique militaire une structure militaire conforme, visait à régulariser le système de grades, titres et fonctions et non pas à donner à un corps civil militarisé une structure interne double. Cependant, Sénovert a été témoin de l'état où le corps avait *de facto* deux grilles de grades.

*Fedor Lubânovskij*, secrétaire d'Etat, homme de confiance et ancien subordonné de Speranskij devenu chef du bureau du Prince (septembre 1809 – mai 1810) (fig. 6, 7). C'est par son intermédiaire que tous les rapports et propositions de la Commission parvenaient au chef du gouvernement qui, à son tour, les présentait à l'empereur et ensuite en annonçait les décisions souveraines<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> [VERHOVSKIJ, V.] (1898) *Kratkij istoričeskij očerk razvitiâ i deâtel'nosti Vedomstva putej soobšeniâ za sto let ego sušestvovaniâ: 1798-1898*, Sankt-Peterburg, 29. Viegel à propos de Speranskij: "Il se préparait alors en secret à une affaire importante, à la reconstruction du bâtiment étatique et, pour faire plaisir au Souverain, faisait l'expérience sur l'expédition des communications par eau. Celle-ci faisait jusqu'alors partie du ministère du commerce expirant dont le chancelier Rumâncov, affecté à d'autres charges, se souciait peu. De cette expédition, avec l'aide de son ami Lubânovskij, il a concocté un nouveau ministère sous le nom des voies de communication. Mais puisque l'Empereur avait l'intention de le confier à la direction de son gendre

Ainsi donc, la Commission dénombrait trois ingénieurs parfaitement au courant des structures d'enrôlement des ingénieurs dans quatre pays et qui avaient contribué ou assisté à leur réorganisation; un prince intelligent, jeune, ambitieux, qui savait écouter et qui souhaitait créer une structure idéale de la direction des voies de communication dans le pays; et un fonctionnaire expérimenté, "l'œil direct" du réformateur principal du pays, grâce à quoi les changements qui survenaient dans les administrations de transports s'inscrivaient dans la stratégie générale des réformes engagées durant cette période. Quant à l'état de secret dans lequel se déroulaient les travaux du Comité, on peut accorder qu'il a été indispensable afin d'éviter la fuite de l'information, et parer ainsi à d'éventuelles pressions extérieures sur ses membres. Ce but a été atteint, et les propositions du Comité ont tenu compte des intérêts de l'affaire, et non pas de ceux des individus concrets (fig. 8).

### 5.- Le Corps technique militarisé: hypothèses sur les origines du projet.

Nous n'allons pas nous attarder sur la partie administrative de ce projet (p. ex. sur la division de l'Empire en 10 arrondissements des voies de communication), ni sur les propositions concernant la structure de l'Institut, pour lequel il a été reconnu nécessaire de faire venir 4 à 5 enseignants élus parmi les anciens élèves de l'École polytechnique de Paris<sup>14</sup>. Arrêtons-nous ici sur le Corps des ingénieurs des voies de communication, qui allait servir de modèle

---

<...> le prince d'Oldenbourg et puisque le titre d'un simple ministre ne lui convenait guère, on l'a appelé Direction générale" (VIGEL', F.F. (1892) *Zapiski*. č.3. Moskva, Izd. "Russkogo arhiva", 73). Voir aussi: ANNENKOVA, È.A., GOLIKOV, Û.P. (2004) *Princy Ol'denburgskie v Peterburge*. Sankt-Peterburg, Rostok, 128; VOLKOVA, N.E. (2003) "Deâtel'nost' princa Georga Ol'denburgskogo". In: "Gosudareva doroga" i ee dvorcy: Mat-ly mežregional'noj naučnoj konferencii: 19-21 noâbrâ 2002 goda, Tver', Siver, 25.

<sup>14</sup> Voir à ce propos: GOUZEVITCH (GUZEVIC), D.; GOUZEVITCH, I. (1995) *Petr Petrovič Bazén (Bazaine): 1786 – 1838*, Sankt-Peterburg, Nauka, 240 p.; GOUZEVITCH, D.; GOUZEVITCH, I. (2003a) "Les professeurs français et leurs élèves russes: l'affirmation des ingénieurs des voies de communication dans la Russie des années 1830". Dans: *Les enjeux identitaires des ingénieurs entre la formation et l'action: Colloque international (Évora, 8-11 Octobre 2003): Résumés des communications*. Évora: [CIDEHUS, Universidade de Évora], f. [30-31]; GOUZEVITCH, D.; GOUZEVITCH, I. (2003b) "Les polytechniciens français à Saint-Pétersbourg au XIX<sup>e</sup> siècle", Dans: *Les Français à Saint-Pétersbourg: catalogue de l'exposition*, Sankt-Peterburg, Palace éditions, 87-91.



Figure 8. Résidence impériale de Pavlovsk, lieu des réunions de la Commission secrète. Vue contemporaine.

de référence lors des réformes ultérieures en matière d'organisation de l'activité de l'ingénieur en Russie jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Ce Corps, en l'occurrence, a été le premier à posséder en pleine mesure les caractéristiques que nous avons évoquées au début de l'article, à savoir être doté statutairement de la double grille de grades, civils et militaires. Il existe au moins quatre versions de la manière selon laquelle ce système est apparu en Russie.

Selon la première version, c'est Betancourt en personne qui en était l'initiateur. À en croire le témoignage de son futur secrétaire Filip Vigel, l'ingénieur espagnol a vite compris qu'en Russie "le grade et l'uniforme militaire étaient des choses de la plus haute importance"<sup>15</sup>, et il a obtenu les grades militaires pour les élèves de l'Institut (dont il était supposé prendre la direction), et par conséquence, pour l'ensemble du corps.

Selon la deuxième version qui remonte aux mémoires de Dewollant, l'initiative venait de l'Empereur qui aurait ordonné de trouver le moyen d'assimiler ce corps aux structures militaires pour que ses officiers tiennent plus à leurs places. Les idées de Dewollant, l'unique homme d'armes dans ce groupe, n'allaient pas au-delà des structures séculières basées sur la *Table des rangs*<sup>16</sup>: "On ne peut pas ignorer à quel point le port de l'uniforme est utile

<sup>15</sup> VIGEL', F.F. (1892) *Zapiski*. č.5. Moskva, Izd. "Russkogo arhiva", 14.

<sup>16</sup> *Table des rangs*, 1722 – document statutaire établissant une grille unique de grades pour l'ensemble des fonctionnaires de l'Empire russe. Voir: *Polnoe Sobranie Zakonov*. T. 6, n° 3890 du

pour stimuler les jeunes gens servant dans l'administration des voies de communication [...] ainsi que cela existe dans l'administration des mines et dans les départements des postes et des forêts, car l'apparence séduit les jeunes yeux", –avait-il écrit encore en 1803-04<sup>17</sup>.

Selon la troisième version, l'organisation militaire pour le DCE n'était pas une grande innovation, dans la mesure où la plupart de ses membres relevaient du Corps des ingénieurs militaires mis à disposition du Département et révoqués en armée en cas de besoin. Ce serait "cet inconvénient qui a suscité l'idée de former un corps d'officiers des voies de communication à part entière"<sup>18</sup>.

A notre avis, les trois versions sont compatibles, et les événements qu'elles décrivent auraient pu parfaitement avoir lieu simultanément. Nous pouvons toutefois proposer une quatrième version expliquant la façon dont le problème a été réglé, en faisant un rapprochement entre la solution trouvée et la présence au sein du Comité secret d'Etienne-François de Sénovert, associé à ce travail par Betancourt. Il importe de rappeler à cette occasion que Sénovert a fait son service dans le Corps du génie français, durant la courte période de son fonctionnement où on y appliquait *de facto* une double grille de grades: ceux qui existaient auparavant et qui étaient propres au corps lui-même, liés avec le poste et les fonctions, étaient remplacés par les grades militaires. Quant au futur Institut du corps des ingénieurs des voies de communication, cette double grille de grades y était fixée juridiquement.

Le tableau qui suit (page 292-293) regroupe les structures de 5 corps d'ingénieurs français, espagnols et russes dont la mise en comparaison permet de suivre la genèse et l'influence réciproque des différents organigrammes.

Les idées étaient donc dans l'air, et Betancourt, avec sa double expérience française et espagnole et avec l'aide associée de Sénovert, s'étant trouvé au bon moment au bon endroit, a contribué à ce que cette expérience se cristallise, ce à quoi on doit la mise sur pied d'une forme dualiste achevée d'un corps d'ingénieurs civil militarisé, qui convenait parfaitement aux conditions sociopolitiques de l'Empire russe de l'époque.

---

24.01.1722 (Tabel' o rangah vseh činov [...]), 486-493; MEDUŠEVSKIJ, A.N. (1994) *Utverždenie absolūtizma v Rossii: Sraimitel'no-istoričeskoe issledovanie*, Moscou, Tekst, 320 p.; TROICKIJ, S.M. (1974) *Russkij absolūtizm i dvorânstvo v XVIII v.*, Moscou, Nauka, 320 p. Bibliographie, voir: GOUZEVITCH; GOUZEVITCH (2000).

<sup>17</sup> RGIA, f. 159, op.1, 1802, d.16: *Ob učreždenii gidravličeskogo učiliša*, f.14-14v.

<sup>18</sup> "Istoričeskij očerk učastiâ vedomstva putej soobšeniâ v Otečestvennoj vojne", *Žurnal Ministerstva putej soobšeniâ*, 1912, num. 7, 5.



Il nous reste à mener la chronique à sa fin.

Le prince d'Oldenbourg s'est chargé de la rédaction de la partie du Règlement général relative aux fonctionnaires civils. Dewollant et Betancourt ont insisté pour que soit réduit le nombre de fonctionnaires de bureau qui, à la différence des ingénieurs, avaient le pouvoir réel au sein de l'administration. Néanmoins le prince, à l'évidence meilleur diplomate en matière de relations sociales que ses ingénieurs de conseillers, a décidé de ne pas se mettre d'entrée sur le dos ce groupe influent de fonctionnaires. En acceptant le principe de la réduction du personnel, il a créé une structure provisoire où tous les postes anciens étaient maintenus.

### Chronique des événements (III):

1809, 22.VI	G. Oldenbourg est nommé <i>Directeur général des communications par eau</i> (PSZ, № 23718)
1809, 16.VII	Est approuvé le projet de <i>l'Expédition des communications par eau</i> (ECE) des fonctionnaires du DCE, considérée comme structure intermédiaire pour la période des réformes (PSZ, № 23745)
1809,13.VIII	Le prince, Dewollant et Betancourt se rendent à Tver' et testent la viabilité du projet lors du voyage d'inspection, en réclamant aux gouvernements des données supplémentaires
1809,30.VIII	ECE s'associe <i>l'Expédition de l'aménagement des routes dans l'Etat</i> ; Rumâncev est démis de ses fonctions de direction (PSZ, № 23816)
1809,12.IX	ECE engage ses activités à Tver' ou le prince a installé sa résidence et sa "petite cour" (fig. 9)
1809,15.IX	Betancourt est nommé "inspecteur extraordinaire" de l'ICIVC
1809, septembre	Tous les membres de l'inspection + le général Gerhard se réunissent à Tver' et reconnaissent que le projet élaboré à Pavlovsk correspond dans l'essentiel aux exigences requises

1809, fin sept. – mi-octobre	Dewollant et Betancourt procèdent aux dernières vérifications du projet du CIVC, de son Institut et de la nouvelle administration, avant de le soumettre à l'approbation de l'empereur
1809, mi-octobre	Le projet est envoyé à Saint-Pétersbourg où il entame une lente progression du Comité des ministres au Sénat, puis du Sénat à l'Empereur
1809, 9.XI	Dewollant se rend à Saint-Pétersbourg pour accélérer l'examen du projet
1809, 20.XI	Sont approuvés par l'empereur le Manifeste et le Décret créant le <i>Corps des ingénieurs des voies de communication par eau et par terre</i> (CIVCET), "organisé selon le mode militaire", la Direction et l'Institut du Corps

Ainsi qu'on peut le voir, les événements principaux se sont déroulés du juin au novembre 1809.

Pour ce travail, Betancourt a reçu le grade de lieutenant-général, le prince d'Oldenbourg celui de général en chef, Dewollant a été décoré de l'Ordre d'Alexandre Nevskij et a obtenu des terres en Lituanie pour un bail de 12 ans. Nous pensons que la promotion étonnante dans la carrière de Sénovert qui, au printemps 1810, a troqué le grade d'ingénieur-capitaine en retraite contre celui de l'ingénieur général-major du Corps nouvellement créé (en sautant ainsi 4 échelons de la *Table des rangs*), est en lien direct avec sa participation aux travaux du Comité secret. Qui plus est, c'était peut-être sa récompense pour les solutions proposées.

Notons que des réformes très proches ont été menées en parallèle et presque simultanément dans l'administration du génie militaire dont relevaient la plupart des ingénieurs mis à disposition au DCE.

L'oukase promulgué le 11 octobre 1809 stipulait la réorganisation du Département du génie; il approuvait les nouveaux statuts du Corps du génie, la division du pays en 10 arrondissements du génie, etc.<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> *Polnoe Sobranie Zakonov*. t. 30, n° 23902 du 11.10.1809 (Ob obrazovanii Inženernogo departamenta [...]), 1204-1211; t. 43, č. 2, 153.



Figure 9. Palais impérial à Tver', début du XX<sup>e</sup> siècle. Lithographie de l'époque.

Une année de plus sera nécessaire pour mettre en pratique les décisions portant sur la création de l'administration des voies de communication. Le dernier jet de repères chronologique nous permettra de suivre ce processus à la trace.

#### Chronique des événements (IV):

1810, 1.I:	Le DCE est supprimé et à cette date, il doit rendre les comptes
1810, début	Le Conseil de la <i>Direction des communications par eau et par terre</i> (CDCET) nouvellement créée ouvre ses séances à Tver'
1810, 1.III	Le Bureau des comptes auprès du DCE est supprimé et à cette date, il doit soumettre le bilan de ses activités au Contrôleur général

1810, 13.III	Les listes de l'IVCET sont officiellement approuvées; c'est la date effective de sa fondation
1810, 11.VIII	Le CIVCET devient le <i>Corps des ingénieurs des voies de communication</i> (CIVC). Respectivement le Directeur général de la CET devient <i>Directeur général des voies de communication</i> . Cette transformation a eu lieu d'office, sans qu'un oukase spécial à ce propos soit apparu dans le PSZ; cependant si au printemps il est encore mentionné sous son nom ancien (oukase № 24210 du 3 mai), en automne on le désigne déjà sous son nom nouveau (oukase № 24356 du 21 septembre)
1810, 21.IX	Le CIVC obtient quelques privilèges supplémentaires qui placent ses officiers à égalité avec les militaires (PSZ № 24356)
1810, 1.XI	Les cours à l'ICIVC ont commencé

A partir de ce moment, tous les changements dans la Direction, le Corps et l'Institut n'étaient plus liés avec leur création, mais avec leur évolution et leur réorganisation. Mais c'est déjà une autre histoire ...

\* \* \*

Quelles conclusions peut-on tirer de cet exposé?

Elles sont de deux types – méthodologique et substantiel.

Du point de vue méthodologique, ce travail démontre, nous semble-t-il, le potentiel euristique des chroniques. En effet, la mise en chronique détaillée des événements au niveau micro-historique permet de lire différemment les sources par ailleurs bien connues, et d'en tirer des informations complémentaires qui non seulement reconfigurent notre vision du problème concret, mais approfondissent notre compréhension des processus macro-historiques. En particulier, cette approche a permis d'inscrire le corps d'ingénieurs nouvellement créé – à la structure inédite – dans l'histoire des organismes similaires (et de l'organisation de l'activité professionnelle des ingénieurs) en Europe.

La mise en comparaison des différentes administrations, russes et européennes d'une part, militaires et civiles de l'autre, nous a permis, à son tour, de mieux cerner la nature substantielle et les origines complexes de cet organisme spécifique. Il en ressort la conclusion suivante: tout en étant un phénomène typiquement russe car sans analogies intégrales ailleurs, le CIVC est la quintessence de l'expérience européenne en matière d'administrations techniques, avec une forte composante française. Et le rôle de Betancourt, ainsi que celui de Dewollant, se sont avérées décisifs dans ce processus\*.

---

\* Ce travail s'inscrit dans le projet HUM2007 - 62222/HIST.

Oukase du 31.10. 1782	1803/04	Ordonnance du 31.12.1779	Instruction du 13.5.1754	1787	De a
<b>Russie</b>		<b>France</b>			
Corps des hydrauliciens (projet F. Baur)	Projet (Dewollant, de Witte, Gerhard) Corps nouveau auprès du Bureau de dessins du DVC (rubles/an)	Corps des Ingénieurs militaire • Corps royal du Génie	Corps des Ponts et Cha		
Constructeurs des voies navigables (hydrauli- ciens):  1 <sup>e</sup> classe 8 pers. 2 <sup>e</sup> classe 8 pers.	Les ingénieurs hydrauliques: 1 <sup>e</sup> cl. 6 ing. (800) 2 <sup>e</sup> cl. 10 ing. (400) 3 <sup>e</sup> cl. 10 ing. (300) 8 ing. (250)  élèves: 10 à 120 rub/an 12 à 60 rub/an Mécanicien/enseignant (1200) Architecte hydraulique ou maître éclusier (800) "Archiviste auprès du Dépôt des cartes, plans et pour la classe de dessin" (800)	Directeurs de fortifications (colonels, brigadiers d'infanterie, maréchals-de-c., lt-généraux)  Ingénieurs en chef (sans grade, capitaines, majors, lieutenants-colonels, colonels)  Ingénieurs ordinaires (sans grade, lieutenants, capitaines)	4 ingénieurs en chef (premiers ingénieurs)  28 ingénieurs – inspecteurs généraux  103 sous-ingénieurs 44 élèves ou conducteurs principaux	67 inspecteurs  34 ingénieurs  117 sous-ing. 75 élèves	5  15 2 134  45 306  15 60
16 personnes	59 personnes	309 personnes	179 personnes	293 personnes	

Taula. Corps des ingénieurs en France, en Espagne et en Russie: une mise en comparaison.

		Decreets, 7 fructidor an XII, 25.8.1804	Ordre royal du 12.6.1799	Oukase du 11.10.1809	Указ, 20.11.1809
		Espagne		Russie	
ts et Chaussées		Inspección general de Caminos y Canales		Corps du Génie	Corps des ingénieurs des communications par eau et par terre (août 1810: Corps des voies de communications) (rubles/an)
urs	5 inspecteurs généraux	3 commissaires de l'Inspection 8 employés (facultativos) distingués en qualité d'adjoints ( <i>aleas</i> architectes conservateurs des routes des Sites royaux)	1 ingénieur- général	3 Généraux-Inspecteurs [Conseillers du Directeur général et membres du Conseil des voies de communication] en grade de Lieutenants-Généraux (6000 + 2000 = 8000)	
urs	15 inspecteurs divisionnaires 2 adjoints 134 ingénieurs en chef (89 – de 1 <sup>ère</sup> classe ou ingénieurs directeurs pendant la durée des travaux qu'ils dirigent 45 de 2 <sup>nde</sup> classe) 306 ingénieurs ordinaires 139 de 1 <sup>ère</sup> classe 167 de 2 <sup>nde</sup> classe 15 aspirants 60 élèves	4 employés (responsables) des routes, des sites royaux et impériaux 1 employé en qualité de surveillant ( <i>celador</i> ) de chaque 10 lieues de 6 routes principales du royaume 1 ouvrier (peón) routier pour chaque lieue (employés de la 1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> classe)	9 Généraux- Majors 16 Colonels 18 Lieutenants- Colonels 35 Majors 56 Capitaines 109 Lieutenants 158 sous- lieutenants 252 élèves et conducteurs	10 Chefs d'Arrondissement en grade de Généraux-Majors (4400 + 1600 = 6000) 15 Directeurs de Travaux en grade de Colonels (3000 + 1200 = 4200) 20 Directeurs-conducteurs de travaux en grade de Lieutenants-Colonels (2000 + 1000 = 3000) 30 Ingénieurs de 1 <sup>e</sup> classe B en grade de Majors (1200 + 800 = 2000) 45 Ingénieurs de 2 <sup>e</sup> classe B en grade de Capitaines (800 + 400 = 1200) 70 Ingénieurs de 3 <sup>e</sup> classe B en grade de Lieutenants (600) Auditeurs de l'Institut – enseignes et sous-lieutenants (nombre illimité)	
s	537 personnes	15 personnes + employés et ouvriers	654 per. + grades inférieurs	194 personnes + élèves	