

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 2
2021

Fascicolo 7. Giugno 2021
Storia Militare Moderna

a cura di
VIRGILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis BIRTHACAS, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Focchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

© 2020 Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 7: 978-88-9295-190-7

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 2
2021

Fascicolo 7. Giugno 2021
Storia Militare Moderna

a cura di
VIRGILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare



In copertina: Targa sbalzata e ageminata appartenuta a Enrico II, re di Francia, attribuita a Étienne Delaune, Jean Cousin il Vecchio e Baptiste Pellerin, Fontainebleau 1555 circa, New York, Metropolitan Museum of Art, inv. 34.85. Public domain.

Les ressources de l'Europe
contre les ressources du monde ?
La marine de Napoléon contre la *Royal Navy*

par NICOLA TODOROV

ABSTRACT: Napoleon's shipbuilding effort and naval strategy after Trafalgar have long been overshadowed by the attention paid to economic warfare, commonly called the Continental Blockade. Outlining the crucial advantage of British naval strength, recent research has focused on the global aspects of the Napoleonic Wars and their interplay with environmental history. The British were able to exploit resources drawn from four continents. Although attention to Napoleon's persistent plans to challenge the Royal Navy up to the end of his reign has been drawn by several historians for the last 50 years, the French efforts to rebuild a strong navy using the resources present in the occupied territories of Europe have been studied relatively little. This article will try to compare difficulties and assets that the French and the British had to face in exploiting timber resources in the territories they controlled during the French Wars.

KEYWORDS: FRENCH WARS, NAVAL WARFARE, SHIPBUILDING, MASTS, RESOURCES, TIMBER, ENVIRONMENTAL HISTORY

UNE QUESTION DE RESSOURCES ?

« [...] nous avons eu à triompher de tous les obstacles possibles, puisque la mer et les approvisionnements usités nous étaient interdits. Mon matériel est supérieur à celui des Anglais. Je laisse plus du double du nombre de vaisseaux qu'avait la France à mon retour d'Égypte. J'ai cent deux vaisseaux de ligne, un grand nombre à trois ponts et un nombre proportionné de frégates et autres bâtiments. On sera étonné de ce que j'ai fait pour porter au plus haut degré la gloire du nom français¹. »

Napoléon à Caulaincourt, à Fontainebleau en 1814

1 Armand Augustin Louis de CAULAINCOURT, *Mémoires du général de Caulaincourt*, préfacées et annotées par Jean HANOTEAU, Paris, Plon, 1933, vol. 3, pp. 355-356. Le nombre de vaisseaux de ligne français en 1814 approcherait de celui indiqué par Napoléon, si on incluait les unités en chantier, donc non achevées. Les frégates en revanche étaient nettement moins nombreuses en raison de pertes plus substantielles pendant les dernières années de l'Empire.

« But when the ample and almost boundless resources of the extended empire of France are considered, it becomes evident that no relaxation could be allowed to our naval energies—that the blow which had been given must be followed up, or its effects would be lost on the power of our gigantic enemy. France, in the possession of the Texel, the Scheldt, Cherbourg, Brest, L’Orient, Rochefort, Toulon, Port Espezia, Genoa, and Venice, with the extensive forests of ship timber, either contiguous to, or within water-carriage of these places, still possessed the means of building ships. Her forest laws were all subservient to the public good, without any reference to individual right. Where the “Marteau national” (national hammer) had imprinted on a tree the mark of its appropriation to the service of the dock-yards, it became from that moment sacred; the owner was indemnified by an arbitrary valuation, and was answerable for its safety. By these means the register of the minister of the marine contained an account of all timber necessary for his purpose; and though the expedient was incompatible with a free government, it answered the purpose of a despot, and gave him that temporary power which a British monarch and a British parliament could not attain. Another navy, as if by magic, sprang forth from the forests to the sea shore, manned by a maritime conscription, exactly similar in principle to that edict by which the trees were appropriated to the building of ships. »

Edward Pelham Brenton, capitaine de la *Royal Navy*, 1825
dans son *The Naval History of Great Britain*²

Apparemment diamétralement opposées, ces deux visions des ressources mobilisables par la France napoléonienne dans sa guerre contre le Royaume-Uni ont été susceptibles d’alimenter deux opinions antagonistes sur l’issue possible de cette dernière phase de ce qu’on a appelé la Seconde Guerre de Cent Ans. D’un côté, Napoléon, prisonnier du continent européen, rêvant de reconstruire une marine, mais incapable de le faire entre autres en raison du manque d’approvisionnements ; de l’autre, les Britanniques, capable de mobiliser toutes les ressources du monde dans leur lutte contre la France. Le courant de l’histoire globale vient de s’intéresser à l’impact des guerres napoléoniennes sur les différentes parties du monde, qui, traditionnellement, n’étaient pas au cœur de l’historiographie napoléonienne³. Après la guerre de Sept Ans, interprétée comme une *première* guerre mondiale, les guerres napoléoniennes ou antinapoléoniennes, seraient une sorte de *deuxième* guerre mondiale. En effet, les

2 Edward Pelham BRENTON, *The Naval History of Great Britain from the year MDC-CLXXXIII to MDCCCXXII*, vol. IV, Londres, C. Rice, 1825, pp. 3-4.

3 Alexander MIKABERIDZE, *The Napoleonic Wars. A Global History*, New York, Oxford University Press, 2020, pp. XIII-XVI.

ambitions planétaires de Napoléon Bonaparte, réelles ou supposées, se heurtèrent à la présence des Britanniques. Ainsi, ceux-ci empêchèrent efficacement la communication entre Bonaparte arrivé à Suez et Tipu Sultan en janvier-février 1799⁴ et toute aide française à leur allié indien s'avéra illusoire. L'historiographie récente a mis l'accent sur la mobilisation globale des ressources par les Britanniques et l'effort total fourni par la Grande-Bretagne dans ces *French Wars*. On a ainsi insisté sur la recherche systématique globale de bois de construction navale, facilitée par la maîtrise de la mer, d'apparence incontestable. Les ressources se seraient ainsi pensées à l'échelle des empires, et ceux de la France et de ses alliés furent réduits à quasiment néant à partir de 1810. Ainsi, le recours à l'exploitation du bois de teck indien par exemple aurait permis le maintien d'une force navale anglaise importante et à moindre frais dans l'océan Indien, soulageant de la sorte la métropole⁵. Des lectures plus nuancées des contraintes environnementales, socio-politiques⁶ et logistiques mettent en exergue la difficulté d'une mobilisation des ressources, notamment de bois, à l'échelle globale, obligeant les Britanniques à expérimenter les ressources de nombreux territoires, pour finir par donner la priorité aux forêts canadiennes⁷.

L'acharnement avec lequel les Britanniques recherchèrent des ressources à l'échelle planétaire contredit l'idée, largement répandue, que sur le plan de la guerre navale, tout était joué après le 21 octobre 1805. Il y a encore quelques années, les objectifs stratégiques de Napoléon dans la guerre qui opposa la France à l'Angleterre de 1803 à 1814 ont été analysés avec une périodisation claire : il y aurait eu un avant et un après Trafalgar. Avant 1805, Napoléon aurait projeté d'envahir l'Angleterre avec une armée rassemblée à Boulogne et quelques ports voisins à l'aide d'une flottille escortée par une escadre. Après la destruction de l'escadre franco-espagnole à Trafalgar, la supériorité de la *Royal Navy* aurait paru

4 Virgilio ILARI, *L'affaire Dubuc (1787-1805). Bonaparte, India et le Spie*, Collana Sism, 2017, p. 41.

5 Lucas SÉROUGNE, « À la conquête du teck. Guerres, impérialisme forestier et construction navale en Inde (1793-1815) », *Annales historiques de la Révolution française*, 399, 1 (2020), pp. 123-152.

6 Michael MANN, « Timber Trade on the Malabar Coast, c. 1780–1840 », *Environment and History*, 7, 4 (2001), pp. 403-425.

7 Martin CREVIER, « The Making of a Timber Colony: British North America, the Navy Board Global Resource Extraction in the Age of Napoleon », *Itinerario*, 43, 3, (2019), pp. 466-488.

si flagrante que l'Empereur des Français aurait dû renoncer à tout projet d'invasion. Ses victoires continentales entre 1805 et 1807 et l'alliance avec la Russie lui auraient fait paraître une guerre économique imposée à l'ensemble du continent européen plus prometteuse de réussite⁸. La reconstruction de la marine française ne pouvait donc avoir que pour objectif de faire des simulacres et de servir au mieux comme auxiliaire du blocus continental, forçant la Grande Bretagne à maintenir son effort de guerre, et donc son effort financier à un niveau élevé⁹. Napoléon aurait misé sur un effondrement financier de l'adversaire. Ces simulacres auraient aussi eu des objectifs d'envergure régionale, dans le cadre du théâtre d'opérations méditerranéen, de forcer les Britanniques à évacuer par exemple la péninsule ibérique en 1811 par une menace de la Sicile depuis le royaume de Naples¹⁰.

L'idée de l'irréalisme des projets d'envahir les îles Britanniques a sans doute été nourrie par les témoignages des contemporains, tels que les innombrables caricatures anglaises se moquant de la flottille de Boulogne et qui pourtant avaient aussi pour objectif de rassurer la population anglaise¹¹, et le scepticisme de nombreux officiers de marine de haut-bord français, affichant ouvertement leur mépris pour ces « coquilles de noix » qu'auraient été les embarcations construites pour transporter l'armée française sur les rives anglaises¹². Rappelons toutefois que le véritable objectif de la construction de flottilles à Boulogne et ses ports voisins n'a jamais fait l'unanimité des historiens¹³.

Curieusement, ce sont des historiens anglophones, qui ont pris les efforts napoléoniens de redressement naval après Trafalgar le plus au sérieux. Ainsi, l'ac-

8 Kathrine B. AASLESTAD, « Revisiting Napoleon's Continental System: Consequences of Economic Warfare », in Karen AASLESTAD, et Johan JOOR (eds.), *Revisiting Napoleon's Continental System: Local, Regional and European Experiences*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014, pp. 1-24, notamment pp. 1-3; Virgilio ILARI, « Vaincre la mer par la terre 1793-1815 Guerra commerciale, guerra al commercio, guerra ai neutri », in Virgilio ILARI, Giuseppe DELLA TORRE, (cur.) *Economic Warfare. Storia dell'arma economica*, Milan, Acies Edizioni Milano, 2017, pp. 125-154.

9 Philippe MASSON, José MURACCIOLE, *Napoléon et la marine*, Paris, J. Peyronnet, 1968.

10 ILARI, « Vaincre la mer », cit., p. 146.

11 Pascal DUPUY, Philippe de CARBONNIÈRES, Nicola TODOROV, *Napoléon et la caricature : autour de la descente en Angleterre*, Lille, Invenit, 2018.

12 Auguste THOMAZI, *Les marins de Napoléon*, Paris, Tallandier, 1978, pp. 130-146.

13 Edouard DESBRIÈRE, *Projets et tentatives de débarquement aux îles Britanniques*, vol. IV, Paris, Chapelot, 1902, p. 830 ; Gilbert FORRAY, *Les débarquements en Angleterre de César à Hitler*, Paris, Economica, 2010, p. 260.

teur des guerres napoléoniennes et historien de la *Royal Navy*, Edward Pelham Brenton était sans doute l'un des premiers à attirer l'attention sur l'ampleur de l'armement naval français en cours pendant les dernières années du règne de Napoléon et sur l'étendue des ressources aux mains de l'Empereur des Français, qui contrôlait des territoires beaucoup plus vastes que les rois de la France de l'*Ancien Régime*. S'appuyant sur des sources britanniques d'archives et des sources françaises imprimées, l'historien Richard Glover soulignait, dès 1967, le sérieux et le gigantisme du programme naval de Napoléon¹⁴ et estimait que, sans les défaites françaises en Russie et en Allemagne, la *Royal Navy* aurait été surclassée par la marine française¹⁵. Mais, il pensait aussi que des tentatives d'invasion depuis les ports français de la Manche auraient dû faire face aux puissantes contre-flottilles basées sur les côtes méridionales anglaises¹⁶. Ces flottilles et les fortifications dans le sud de l'Angleterre témoigneraient à quel point les autorités militaires britanniques prenaient les armements français au sérieux. Des conclusions semblables sur l'effet durable des victoires navales britanniques ont été tirées par Edward Ingram¹⁷. Plus récemment, l'historien Roger Knight, étudiant l'effort de guerre britannique pendant les *French Wars* de 1793 à 1815 dans toutes ses dimensions et reconnaissant tout-à-fait la réalité d'une menace directe persistante jusqu'en 1812 au moins¹⁸, concluait que Napoléon était proche d'atteindre son objectif. Surtout, loin de réduire la question à une guerre économique visant soit la faillite financière de l'Etat britannique soit l'effondrement de tout son système économique, cet historien a bien attiré l'attention sur la difficulté qu'éprouvait la Grande Bretagne, confrontée à une guerre livrée à la fois à la France napoléonienne et aux Etats-Unis, de compléter les équipages de la marine maintenue à un haut niveau d'effectifs 7 ou 8 ans après Trafalgar. En 1812, les escadres britanniques bloquant Toulon et Venise auraient été potentiellement surpassées numériquement par les forces navales napoléoniennes bloquées dans

14 Richard GLOVER, «The French Fleet, 1807-1814: Britain's Problem; and Madison's Opportunity», *The Journal of Modern History*, 39, 3 (1967), pp. 233-252.

15 Richard GLOVER, *Britain at Bay, Defence against Bonaparte, 1803-1814*, Toronto, Allen & Unwin, 1973

16 GLOVER, *Britain*, cit. pp. 103-113.

17 Edward INGRAM, «Illusions of Victory: The Nile, Copenhagen, and Trafalgar Revisited», *Military Affairs*, 48, 3 (1984), pp. 140-143.

18 Roger KNIGHT, *Britain against Napoleon. The organization of Victory 1793-1815*, Londres, Penguin Books, pp. 251-281.

ces ports¹⁹. Rappelons toutefois que les forces navales françaises dans ces ports n'étaient plus au complet non plus à ce moment.

Dans une perspective d'histoire globale, on a attiré l'attention sur l'immensité des ressources que la Grande Bretagne a été en mesure de tirer de ses possessions ultramarines et, plus généralement de l'accès aux ressources extra-européennes. Concentrés sur l'étude de la guerre économique, les travaux historiques se sont beaucoup moins intéressés à la mobilisation et l'exploitation systématique des ressources matérielles et humaines du continent européen par Napoléon dans le but de rebâtir une marine de guerre capable de défier, voire de surclasser la *Royal Navy*. Nous analyserons d'abord comment le projet de Napoléon de l'été 1810, fondé initialement sur une combinaison de menaces d'expéditions et d'une reconstruction d'une marine éprouvée par les défaites subies jusqu'en 1810, a évolué, à partir de 1811 vers l'objectif de surclasser la marine britannique très nettement, condition de la conclusion d'une paix avec la Grande-Bretagne. Ensuite, nous nous concentrons sur l'étude de deux ressources essentielles, mais naturellement non exclusives, pour atteindre cet objectif, à savoir d'abord la reconnaissance et l'exploitation de bois de construction dans les territoires sous le contrôle de Napoléon (l'Empire français et le Grand-Empire au sens large), puis la recherche et l'acheminement des bois du « Nord » pour les mâts de cette marine à voile, avant et pendant la campagne de Russie. Nous chercherons autant que possible à comparer les défis qu'avaient à relever d'un côté les Britanniques, de l'autre les hommes de Napoléon.

I OUTNUMBERING THE *ROYAL NAVY*

Dans la lettre adressée au ministre de la marine Denis Decrès, le 17 septembre 1810, Napoléon reprenant son projet de constructions navales énoncé en juillet, avait esquissé un programme stratégique qui assignait des missions à un ensemble de flottilles et de flottes de transport. La réalisation de ce programme était prévu pour l'année 1812²⁰. Ce « plan de campagne » reposait sur deux piliers : d'un côté, un programme de construction navale, visant à faire passer les effectifs de vaisseaux de ligne, en deux ans, à plus de 100 unités ; de l'autre, la multi-

19 KNIGHT, *Britain*, cit. p. 437

20 Nicola TODOROV, *La Grande Armée à la conquête de l'Angleterre. Le plan secret de l'Angleterre*, Paris, Vendémiaire, 2016, pp. 51-69.

plication des menaces de débarquements réalisés par des troupes transportées sur des flottilles et des flottes de transport dont les unités étaient adaptées à la distance de la cible à atteindre. Des flottilles transporteraient des troupes depuis Boulogne en Angleterre et débarqueraient les troupes de Joachim Murat, roi de Naples, en Sicile. Des flottes de transport, composées d'unités plus grandes, serviraient à lancer des corps expéditionnaires depuis les côtes de la Mer du Nord ou de Cherbourg vers l'Irlande ou l'Ecosse, voire vers la Caraïbe. La multiplication de ces menaces, loin d'être de simples simulacres, visait à immobiliser des forces navales britanniques, obligées de surveiller ces points de départ d'expéditions françaises, et, par-là, à permettre à la marine française de saisir l'initiative et d'obtenir une supériorité numérique locale²¹. Il ne s'est finalement agi que d'une systématisation à l'échelle de l'Europe napoléonienne d'une idée énoncée déjà par le comte de Broglie²². Ces objectifs ont été clairement exposés par Napoléon dans sa correspondance avec ses collaborateurs. Quant à la coopération avec d'autres puissances, contrairement aux projets militaires antérieurs à 1805, Napoléon ne semble pas avoir misé sur une aide substantielle d'alliés de taille potentiels. La mainmise sur la péninsule ibérique a été interprétée comme une volonté de contrôler les marines de guerre de ces puissances²³. Quant à la Russie, après l'inactivité de l'armée russe dans la guerre de la 5^e coalition en 1809, le maintien dans l'alliance et donc l'état de guerre formel avec l'Angleterre, servait à immobiliser une escadre britannique substantielle en mer Baltique. En opposition à une théorie largement répandue, qui explique les annexions territoriales françaises des années 1810-1812 par la volonté de contrôler les littoraux européens afin de rendre le blocus continental effectif, l'élargissement de l'Empire français de ces années-là aurait été motivé par la volonté de contrôler les ressources matérielles et humaines de l'Europe dans le but de créer une marine capable de défier la *Royal Navy* ²⁴. Des projets antibritanniques franco-russes d'échelle planétaire

21 Cette stratégie s'était révélée relativement efficace au XVIII^e siècle, étant donné l'infériorité d'ensemble des forces navales françaises: Nicholas A. M. RODGERS, « Continental Commitment in 18th Century », in: Freedman, L., Hayes, P., O'Neill, R., *War, Strategy and International Politics*, Essays in honour of Sir Michael Howard, Oxford, 1992, pp. 39-55, ici p. 52.

22 SUDIPTA DAS, *De Broglie's Armada, a plan for the invasion of England, 1765-1777*, Lanham, New York, Lanham, 2009, pp. 10-11.

23 GLOVER, «The French fleet», cit. p. 234; Kenneth JOHNSON, «The Peninsular War: Napoleon's Maritime War», *Napoleonic Scholarship. The Journal of the International Napoleonic Society*, 5, 2013, p. 1-9; TODOROV, *La Grande Armée*, cit., p. 22-31.

24 TODOROV, *La Grande Armée*, cit. pp.105-110, pp. 221-230.

antérieurs, comme une expédition russe contre l'empire des Indes à l'époque de Paul I^{er} n'auraient été qu'un *fake* inventé pour inciter les puissances baltiques à résister aux menaces britanniques²⁵. Toujours est-il que dans les dernières années de l'Empire, Napoléon misait davantage sur le contrôle direct des ressources que sur le concours d'alliés peu fiables.

Peut-être en raison de la prise de conscience que, face à la force de la *Royal Navy*, il était nécessaire d'augmenter les objectifs initialement prévus, l'Empereur finit par repousser le délai d'achèvement du programme à 1813. Lorsque, la perspective d'une guerre avec la Russie commençait à se concrétiser au cours de l'année 1811, voire à devenir certaine à la fin de l'année 1811, le délai de construction de cette flotte fut allongé mais surtout les objectifs numériques substantiellement augmentés. De l'objectif d'une flotte de guerre à peu près numériquement égale à celle de la marine britannique, bien que conçue comme plus lourdement armée que cette dernière par un nombre plus élevé de Trois-Ponts, Napoléon passa à l'idée de surclasser la marine de l'adversaire substantiellement. Les objectifs fixés par le programme de construction navale énoncé dans les lettres de l'empereur adressées au ministre de la Marine le 15 juillet et le 17 septembre 1810 furent progressivement étendus. Dans une lettre du 8 mars 1811, Napoléon dit vouloir atteindre le nombre de 109 vaisseaux de ligne en 1813. Déjà Richard Glover avait attiré l'attention sur un exposé porté à la connaissance du gouvernement britannique dans lequel l'Empereur déclarait ne pas faire la paix avant que l'empire ne disposât de 150 vaisseaux de ligne :

«We shall be able to make peace with safety when we have 150 ships of the line and in spite of the obstacles of the war such is the state of the Empire that we shall have that number²⁶.»

Il ne s'agissait guère d'une fanfaronnade ou d'une tentative d'intimidation. L'élargissement des ambitions de construction navale au cours de l'année 1811 n'est pas attesté par la correspondance de l'Empereur adressée à ses subordonnées, mais apparaît bel et bien dans les rapports, non publiés, qu'adressaient ses collaborateurs au souverain français et qui nous renseignent sur ce que Napoléon disait verbalement à ses collaborateurs. Ainsi, Pierre Victor Malouet, membre du

25 Virgilio ILARI, « Napoleone e la spedizione indiana di Paolo I (1801) » *Rivista Europea di Studi Napoleonici*, 2, 2020, pp. 275-292.

26 National Archives (Kew) (P.R.O.), Adm.1 3976: «French official exposé»; GLOVER, *Britain*, pp.187-189.

conseil de marine, écrivit en novembre 1811: « Il est donc démontré par les faits que la Marine de Sa Majesté portée à 100 vaisseaux et 100 frégates, *de plus que ce qui existe*, peut avoir au bout de trois ans tous les bois nécessaires pour ses mâtures²⁷. » Dans son rapport adressé à l'Empereur le 15 janvier 1812, le comte Caffarelli affirmait : « Votre Majesté a le dessein de construire 120 vaisseaux de ligne en 4 ans et Elle indique comme moyens le produit ordinaire du martelage et les coupes extraordinaires à faire dans les bois impériaux en 1812, 1813, 1814 et 1815²⁸. » Dans un mémoire adressé à Napoléon en juin 1810, le vice-amiral Ganteaume, évoquait la construction de 60 vaisseaux de ligne seulement²⁹. Il s'est donc bien agi d'une amplification du programme de 1810, qui a connu un début de mise en œuvre par les collaborateurs de Napoléon. Le 30 juin 1813, au moment de la trêve de Pleswitz, lorsque, d'apparence trompeuse, la situation lui paraissait plus favorable, Napoléon écrivit au ministre de la Marine:

«Monsieur le Duc Decrès, vous recevrez un décret que j'ai pris pour l'établissement d'un chantier de construction sur l'Elbe [...] La construction de 12 vaisseaux dans l'Elbe sera économique et fera partie de ce vaste plan de guerre contre l'Angleterre . Je suppose que dans le cours d'une année les fortifications seront suffisamment avancées pour protéger les établissements maritimes ; en sorte qu'au 1er juillet 1814 on puisse établir les cales et mettre les vaisseaux sur le chantier . Alors, si la paix avec l'Angleterre avait lieu dans quelques années, elle nous trouverait avec une escadre déjà toute formée dans l'Elbe³⁰.»

Manifestement, Napoléon n'envisageait pas la conclusion de la paix avec l'Angleterre sans une marine de guerre surclassant la Royal Navy numériquement, en espérant une victoire continentale rapide sur la 6^e coalition. La réalisation de tels projets conçus et amplifiés à partir de 1810 aurait nécessité une paix

27 Archives nationales (Pierrefitte, par la suite A.N.) 128AP/3, 168, rapport lu en conseil d'administration de la marine en date du 1^{er} novembre 1811. La France disposait de 50 vaisseaux de ligne à la fin de 1810, de 72 en 1812.

28 A.N., (Pierrefitte), AF IV/1208, rapport fait par le comte Caffarelli et adressé le 15 janvier 1812 à l'empereur par le ministre de la marine.

29 Service historique de la défense (Vincennes, par la suite SHD) , marine, dossier individuel de Ganteaume, mémoire non daté, adressé à l'Empereur qui le mentionne dans sa lettre du 13 juillet 1810 à Decrès, *Correspondance de Napoléon Ier*, n°16643

30 Napoléon BONAPARTE, *Correspondance de Napoléon I^{er}*, publié par ordre de l'empereur Napoléon III, vol. XXV, Paris, Imprimerie Impériale, 1868, 30 juin 1813, pp. 518-519, n° 20205. L'emplacement de ce port militaire avait été choisi par une commission le 1^{er} février 1812.

sur le continent pendant plusieurs années et la mobilisation de vastes ressources matérielles et humaines. D'un programme prévu pour être réalisé dans un délai de deux ans et visant à atteindre l'effectif de 104 ou 109 vaisseaux de ligne, Napoléon passait à un plan visant à surclasser nettement la marine Britannique dans un délai de 4 ans. Le combat que la France et l'Angleterre se livraient était alors en train de prendre la forme d'une guerre de matériel, qui nécessitait la mobilisation des ressources des territoires contrôlés par ces deux puissances. Les possibilités globales de mobilisation de ressources économiques par le maintien et l'élargissement des marchés par les Britanniques³¹ ou leur capacité à mobiliser les ressources matérielles de quatre continents ont attiré l'attention des historiens depuis un certain temps. On a souvent insisté sur leur maîtrise de la logistique³². La mobilisation systématique des potentialités matérielles et humaines du continent européen pour le projet napoléonien de surclasser la marine britannique été éclipsée par l'attention portée à l'arme de guerre économique, le blocus continental. Essayons d'étudier l'exploration et l'exploitation de deux types de ressources nécessaires à la construction navale, celles du bois de construction et celles des bois de mâtures ainsi que, à l'instar de ce qui a été étudié pour l'exploitation globale des ressources par les Britanniques, les obstacles et contraintes socio-politiques et environnementales, qui s'opposaient aux projets de Napoléon.

II CONNAÎTRE ET EXPLOITER LES FORÊTS DU GRAND EMPIRE : LE CAPITAL MATÉRIEL NAPOLÉONIEN EN BOIS DE CONSTRUCTION

Le redressement de la marine française et l'amplification progressive des objectifs de la construction navale exigeaient une mobilisation des ressources dans les territoires sous le contrôle de Napoléon. Du côté britannique, l'entretien de la *Royal Navy*, forcée de bloquer les ports militaires européens, d'assurer la protection du commerce et des colonies et de soutenir les opérations militaires, demandait également de découvrir de nouvelles ressources notamment dans l'outre-mer, qui, sans ce besoin, n'auraient guère été considérées comme res-

31 François CROUZET, *L'économie Britannique et le blocus continental : 1806-1813*, Paris, Presses universitaires de France, 1958.

32 Jeremy BLACK, «Logistics and the Path to Military Modernity Britain and the crucial advantage of naval strength, 1793-1815», *Nuova Antologia Militare*, 3, (2020), pp. 3-16.

sources. Des économistes ont proposé le concept de *capital naturel* pour désigner la partie des ressources qui a été découverte, évaluée économiquement, et dont l'exploitation est rentable aux conditions économiques et techniques actuelles³³. Dans une perspective historique, ce capital serait celui du moment napoléonien. Que savaient Napoléon et ses collaborateurs des ressources à leur disposition ?

La succession de guerres franco-anglaises qu'on a appelé la Seconde Guerre de Cent Ans avait conduit les deux belligérants à prospector les ressources de leurs territoires. Longtemps avant le début des *French Wars*, la France et l'Angleterre avaient commencé à se préparer à une reprise de la guerre. En Grande Bretagne, l'inquiétude sur la disparition des sources traditionnelles d'approvisionnement en bois de chêne s'était manifestée dès la fin des années 1760 et durant les années 1780, la *Royal Navy* éprouvait des difficultés à s'approvisionner sur le marché de Londres. En 1792, une commission chargée de déterminer les raisons de la pénurie de bois britannique et son ampleur n'arriva pas à un résultat concluant³⁴. Des enquêtes menées dans les forêts royales en 1804 et en 1808 concluaient à des quantités très basses d'arbres de chêne. L'augmentation du prélèvement annuel de plus de 125% entre 1801 et 1808 mettait en péril la durabilité de la ressource. Par conséquent, des mesures de préservation furent votées à la Chambre des Communes et une enquête sur les forêts d'Ecosse fut diligentée. Le *Navy Board* finit donc par envisager sérieusement d'autres sources d'approvisionnement³⁵. L'étendue des colonies du Royaume-Uni et la conquête des colonies de ses ennemis mirent à la disposition de la *Royal Navy* de nouvelles ressources potentielles mais leur imposaient aussi de nouveaux défis. En effet, de nombreux obstacles s'opposaient à une exploitation des forêts de quatre continents. Les espoirs de faire des ports brésiliens de Rio, Santos, Paranaguá le substitut de Riga ou Danzig furent déçus en raison du manque de connaissances précises des ressources forestières présentes sur les plateaux brésiliens, leur éloignement des cours d'eau et des doutes sur la fiabilité tant des négociants portugais intermédiaires que de la main-d'œuvre servile hostile aux maîtres³⁶. L'enthousiasme anglais pour le bois provenant du Cap de Bonne Espérance n'aurait duré qu'un an. Les ingénieurs

33 Pierre-Noël GIRAUD, Timothée OLIVIER, *Economie des matières premières*, Paris, La Découverte, 2015, p. 3.

34 KNIGHT, *Britain*, cit., pp. 38-39.

35 CREVIER, « Timber Colony », cit. p. 470.

36 CREVIER, « Timber Colony », cit. p. 478.

britanniques pouvaient certes s'appuyer sur le savoir-faire néerlandais de cette province conquise en 1806, mais en définitive, les échantillons de bois envoyés en Angleterre, destinés, entre autres, à fournir du bois de mât, ne donnèrent pas satisfaction³⁷.

Pour ce qui est des « soubassements environnementaux³⁸ » des empires, il nous semble nécessaire d'insister sur la connaissance encore très insuffisante des ressources extra-européennes et de leurs qualités, en tout cas par les Européens. La mise à l'épreuve des essences forestières ne s'improvisait pas et la période relativement courte des *French Wars* n'était pas partout susceptible de donner des résultats qui résisteraient à l'épreuve du temps. Au contraire des Espagnols, qui avaient réussi à mettre en place un arsenal à la Havane et dont les constructeurs surent bien tirer profit de bois tropicaux³⁹, les expérimentations françaises avec les bois du milieu équatorial guyanais, entreprises au moins depuis 1723⁴⁰, n'aboutirent jamais à une utilisation d'envergure pour la marine française. En 1775, des expériences de résistance furent entreprises sur 29 essences de la forêt équatoriale⁴¹. Peu après, Pierre Victor Malouet, l'un des futurs collaborateurs les plus étroits de Napoléon dans son entreprise de reconstruction d'une marine, fit rechercher des bois susceptibles de servir à la construction navale lorsqu'il était ordonnateur de Guyane. Il en fit reconnaître et marquer 8000 arbres entre l'Approuague et l'Oyapock à 300-400 pas des rivières⁴², ce qui en dit long sur les possibilités d'exploitation. Ces arbres appartenaient à une douzaine d'essences dont les qualités pour un usage dans la marine étaient incertaines⁴³. Des résistances de

37 CREVIER, « Timber Colony », cit. p. 479.

38 SÉROUNGNE, « La conquête du teck », cit., p. 124.

39 Miguel Jordan REYES, *La deforestación de la Isla de Cuba durante la dominación española (1492-1898)*, thèse de doctorat soutenue à la Universidad Politécnica de Madrid, Madrid, 2006.

40 Archives territoriales de Guyane (Rémire-Montjoly), (par la suite ATG) C371 Versailles, 7 mai 1723, lettre du ministre à d'Alban, témoignant du scepticisme envers les qualités des bois de Guyane, excepté le grignon, dont un échantillon est testé sur un navire du roi.

41 ATG, C 625, Procès-verbal de visite et épreuves de bois, par Monsieur Boisseau, le 6 décembre 1775.

42 Benoit JUNG, *Malouet, administrateur en Guyane, (1776-1778). Mise en place d'un projet administratif et technique*, mémoire de master 2 à l'université de Paris Ouest, Nanterre, 2015, p. 189.

43 ATG, C 640, Journal de J. Bagot, visite des bois propres à la construction des navires, 26 mai 1777.

la société coloniale se manifestèrent par l'agitation du spectre d'une déforestation généralisée de la Guyane et la mise en avant des qualités impropres de ces bois aux besoins de la marine, comme la rareté des bois courbes⁴⁴, tant recherchés par les marines d'Europe. En réalité, un manque de bois et un déboisement très partiel ne concernaient que les sites facilement exploitables et dont l'exploitations était donc rentable. Les exploitants craignaient la concurrence de la marine. Par ailleurs, quant aux bois nord-américains, il semble y avoir eu une réticence des milieux constructeurs à l'usage de ces matériaux⁴⁵.

Reprises d'une façon plus systématique peu de temps après la défaite de Napoléon sous la conduite de l'ingénieur de l'ingénieur des constructions navales, Dumonteil, ces recherches et expérimentations furent publiées et poursuivies énergiquement par un ancien marin de Napoléon, devenu gouverneur en Guyane, le baron Milius⁴⁶. Ces travaux conduisirent à l'envoi de 3000 stères à Brest, où ces bois furent employés dans la construction des navires. Mais un rapport d'un ingénieur de Brest, Philippe Binet, évaluant l'emploi de ces bois dans les différentes parties des navires, dressa un bilan négatif en 1846, mettant fin à la recherche de bois équatoriale de Guyane pour la construction navale⁴⁷. Pourtant, à lire les fiches techniques des bois de Guyane, il y a quelques espèces aujourd'hui utilisées dans la construction navale. Mais leur emploi dans la marine de l'époque restait à tester. Il ne surprend donc guère que les recherches britanniques effrénées tous azimuts dans les années 1800 n'aient donné des résultats probants que dans les colonies nordaméricaines, dont les essences paraissaient plus proches de celles connues en Europe. Des experts français avaient d'ailleurs fini par admettre les qualités de ces bois nord-américains, un peu tardivement. Le cas du bois de teck asiatique est de ce point de vue bien particulier, car les qualités de ce

44 ATG J139 Samuel Guisan, *Mémoire sur l'exploitation des bois à la Guyane*, 1785.

45 David PLOUVIEZ, « Ressources coloniales et enjeux militaires : construction, légitimation et rejet des savoirs sur les bois américains dans la communauté savante et technicienne maritime française, fin XVII^e-XVIII^e siècle », in Pilar GONZÁLEZ-BERNALDO, Liliane HILAIRE-PÉREZ (dir.), *Les savoirs-mondes. Mobilités et circulation des savoirs depuis le Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2015, pp. 159-171.

46 Archives nationales d'Outre-mer, Aix-en-Provence (par la suite ANOM), Guyane, carton 66, G5 (02), Lettre du gouverneur, le baron Milius, au sujet de l'organisation sur les bords de la Mana d'une coupe régulière, des bois propres aux constructions navales, 1825.

47 ANOM, Guyane, carton 66, dossier G5 (04), Renseignements sur les bois de la Guyane par Philippe Binet, en date du 6 mai 1846.

bois étaient connues depuis longtemps de même que son usage dans la construction navale, notamment des Hollandais pour qui ce bois était un enjeu stratégique dès le XVII^e siècle⁴⁸. Sans vouloir minimiser la diversité des environnements européens, on supposera que les administrateurs napoléoniens rencontrèrent dans les territoires occupés par la France des environnements moins « exotiques », plus connus mais aussi plus exploités, davantage aménagés, bien que parfois différemment selon les besoins des sociétés locales et leur histoire.

A comparer les rapports faits par les différentes commissions britanniques au sujet de la pénurie de bois, on peut comprendre, dans une certaine mesure, l'admiration du capitaine Brenton moins pour l'immensité des ressources européennes à la disposition de Napoléon que pour la connaissance et la maîtrise des ressources. Bien entendu, les ingénieurs de la marine française pouvaient s'appuyer sur les expériences acquises pendant les guerres du XVIII^e siècle. Les grandes enquêtes statistiques entreprises sous le Consulat et l'Empire ont attiré l'attention des historiens depuis longtemps⁴⁹. L'engouement pour la connaissance statistique du territoire et de ses ressources n'épargnait pas les forêts et les résultats de ces travaux allaient donner un formidable outil de décision aux administrateurs napoléoniens. Dans leurs premiers mémoires, les préfets n'avaient fourni que des renseignements sommaires sur les forêts. Par une circulaire du 28 brumaire an X, l'administration centrale des eaux et forêts avait enjoint aux conservateurs d'entreprendre des recherches sur les bois de marine présents dans les forêts publiques. Les renseignements n'avaient pas été livrés avec assez de soin, beaucoup d'arrondissements n'ayant pas envoyés les bulletins à renseigner. Par la circulaire du 2 pluviôse an XIII (22 janvier 1805), les gardes forestiers furent chargés de recenser, dans les forêts nationales et communales, tous les arbres d'une circonférence d'au moins 1m 62 centimètres⁵⁰.

Les résultats de ce dénombrement furent publiés par Henry de Coigny un siècle

48 Frédéric DURAND « Trois siècles dans l'île du Teck. Les politiques forestières aux Indes néerlandaises (1602-1942) », *Revue française d'histoire d'outre-mer* 299, 1993, pp. 257-309.

49 Louis BERGERON, (dir.), *La statistique en France à l'époque napoléonienne*, Courtrai 1981 ; Jean-Claude PERROT, « L'âge d'or de la statistique régionale (an IV - 1804) », *Annales historiques de la Révolution française*, 224, (1976), pp. 215-276.

50 Louis Joseph Marie Achille GOUJON (dit de la Somme), *Mémorial forestier ou recueil complet et suivi des lois, arrêtés et instructions relatifs à l'administration forestière An XIII (1805)*, Paris, Arthus-Bertrand, 1809.

plus tard⁵¹. Ce dénombrement aboutit à un « sommier » contenant en principe pour chaque canton et chaque bois le nombre d'hectares de forêt appartenant à l'Etat central (impérial) et aux communes ainsi que le nombre de chênes et de hêtres d'au moins cinq pieds de tour à hauteur d'homme dans les ces forêts impériales et communales, avec l'indication de la présence de ces arbres dans le taillis sous futaie ou dans le quart de réserve. De Coincy a additionné les nombres, constatant des erreurs de calculs dans le récapitulatif indiquant les nombres par département (fig. 1).

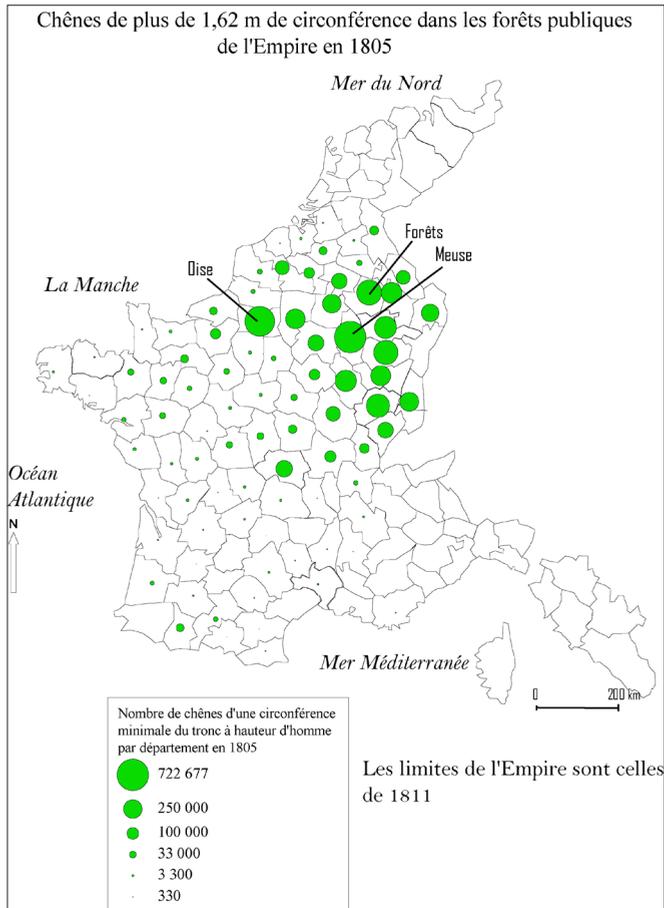


Fig. 1 Le recensement de chênes d'au moins 1,62m de circonférence en 1805⁵²

51 Henry de COINCY, « Les statistiques forestières au commencement du XIX^e siècle », *Revue des eaux et forêts*, 53, (1914) pp. 281-288.

52 Carte réalisée à l'aide des données de Henry de COINCY, « Les statistiques forestières au commencement du XIX^e siècle », *Revue des eaux et forêts*, 53, (1914) pp. 281-288.

Ce dénombrement des arbres de chênes, de hêtres et de « sapins » donna un formidable outil de compréhension aux décideurs, même si quelques doutes subsistent sur sa précision. Des administrateurs comme Herbin de Halle mais aussi le conseiller de marine Caffarelli avaient connaissance de ce recensement et s'en servaient pour répondre aux demandes de l'Empereur. La départementalisation, et plus généralement le découpage administratif de la Révolution, partiellement modifié sous le Consulat et l'Empire, associée à la frénésie statistique furent sans doute les facteurs qui expliquent le développement de la cartographie statistique dans les années 1820⁵³. En effet, par leur taille relativement semblable, les unités administratives auxquelles on pouvait affecter une valeur, disponible pour chacune d'elles grâce aux enquêtes statistiques, préfiguraient les pixels et firent apparaître soudainement de nouvelles structures dans l'espace. Avant même le développement de la cartographie statistique, ces statistiques départementales faisaient comprendre la localisation des ressources, ce dont témoigne cette description de Herbin de Halle :

« Si on se porte vers l'orient, en suivant d'un côté une ligne, qui, partant des Alpes, à la latitude du département de la Drôme (l'ancien Dauphiné), se prolongerait au nord, en suivant la limite de l'Empire, et si l'on prend de l'autre côté une seconde ligne à-peu-près parallèle à la première, et qui descendant du nord au midi, comprendrait partie de la Belgique, les départements contigus, jusqu'à la latitude du même département de la Drôme, on trouverait dans cet espace, la majeure partie de nos richesses forestières, et surtout celles qui sont les plus précieuses pour les constructions navales. Cet espace contient plus de moitié des bois de l'Empire ; car on en compte près de cinq millions d'hectares dans les trente-neuf départements que renferment ces onze conservations, qui se touchent immédiatement : et de ces cinq millions d'hectares, environ trois millions cinq cents mille, sont possédés par l'Etat et par les Communes, dans des proportions à-peu-près égales, en prenant le résultat des calculs faits sur cette étendue considérée en masse⁵⁴. »

L'entreprise statistique de l'Etat avait donc abouti, à la fin de l'Empire, à une remarquable connaissance de la géographie forestière, de l'étendue des forêts, de leur statut de propriété et de leur composition. On a pu écrire que sous la monarchie

53 Gilles PALSKEY, « La cartographie statistique de la population au XIX^e siècle », *Espace, populations, sociétés*, 1991-3, pp. 551-568, p. 553

54 Pierre Etienne HERBIN DE HALLE, *Des bois propres au service des arsenaux de la marine et de la guerre*, Paris, L'Huillier, 1813, p. XIII.

d’Ancien Régime, les gouvernants n’avaient des connaissances précises que sur les forêts du Nord et de l’Est de la France⁵⁵. Ce furent toutefois les forêts les moins exploitées sous l’Ancien Régime, notamment après la guerre de Sept Ans. Les territoires de certains départements où l’on coupe le plus d’arbres, comme celui de la Haute-Saône, n’ont apparemment pas du tout été exploités au XVIII^e siècle par la marine⁵⁶. Les premières circulaires sous le Consulat, enjoignant aux agents forestiers, par exemple de rechercher des bois courbes, particulièrement déficientes, dans les forêts nationales donnent en effet l’impression d’une connaissance initialement très imparfaite de la ressource et de sa localisation⁵⁷.

Répondant à l’ordre de Napoléon de préparer une coupe extraordinaire à partir de 1812, le comte Caffarelli se fonde sur le recensement effectué en 1805⁵⁸. Les écarts entre les données publiées par Henry de Coincy un siècle plus tard et les tableaux par département qu’utilisait Caffarelli ne s’expliquent pas facilement, d’autant que le sommier consulté par de Coincy n’a pas été retrouvé⁵⁹. Dans la plupart des départements, l’écart est inférieur à 5%. Mais parfois, il y a des écarts d’effectifs importants. Il s’agit presque toujours des départements partagés entre plusieurs bassins d’approvisionnement, comme ceux des Ardennes, des Vosges, de la Haute-Marne. Dans d’autres cas, comme celui de l’Oise, des recherches ultérieures devraient vérifier si ces écarts ne s’expliquent pas par le changement de statut des forêts (fig. 2). Toujours est-il qu’en janvier 1812, un recensement des arbres de marine dans les forêts de la Couronne a été effectué, y compris dans celle de Compiègne, située dans le département de l’Oise. On distinguait les forêts impériales (nationales) de celles de la couronne.

55 Hamish GRAHAM, « For the Needs of the Royal Navy: State Interventions in the Communal Woodlands of the Landes during the Eighteenth Century », *Proceedings of the Western Society for French History*, 35, (2007), pp. 135-148.

56 David PLOUVIEZ, « La Loire et son bassin dans la stratégie d’armement naval de la France (XVIII^e - XIX^e siècles) », in Jean-Pierre BOIS (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes. Histoire géopolitique et militaire d’un fleuve*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, pp. 213-227, p. 215.

57 Par exemple la circulaire du 14 Nivôse an XI.

58 AN. AF IV 1208, rapport du 15 janvier 1812.

59 Je remercie Jean-Luc Dupouey, directeur de recherche à l’INRA d’avoir attiré mon attention sur les écarts entre les additions des totaux départementaux effectués par de Coincy et le document utilisé par le conseiller de marine Caffarelli et soumis à l’Empereur.

Différence entre les données utilisées par Caffarelli et celles calculées par de Coincy

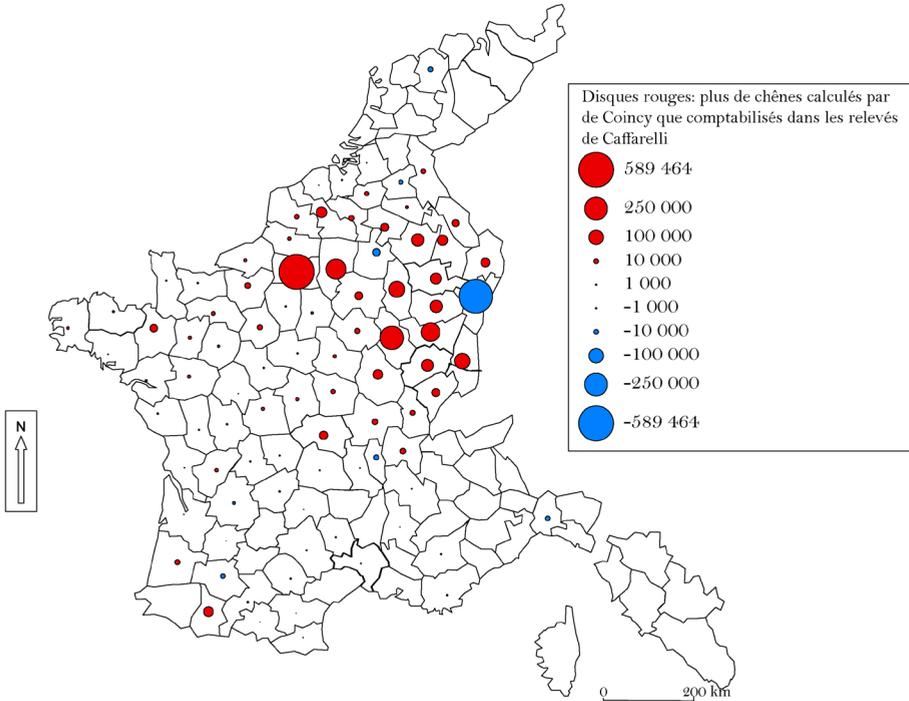


Fig. 2 Différence entre les données publiées par de Coincy et les données utilisées par Caffarelli

L'évaluation des ressources faite par Joseph de Caffarelli fait apparaître les principes de gestion des ressources forestières en vue d'obtenir du bois de construction. Son analyse tient compte du coût et de la faisabilité d'extraction, qui dépendent de la localisation et de l'accessibilité des arbres recensés. Leur présence sur des « montagnes escarpées » les rendait difficilement extractible, la proximité d'un cours d'eau très susceptibles d'être extraits. Mais il y avait aussi un souci de gestion économique d'ensemble. Il n'était pas question d'ouvrir des voies d'extraction pour accéder à des arbres recensés mais isolés au détriment des autres arbres plus jeunes et réservés à d'autres usages. En réduisant le nombre d'arbres disponibles, Caffarelli arrive au nombre de 187 vaisseaux de lignes (de 80 canons, les besoins pour les vaisseaux de 120 canons seraient compensés par ceux de 74 canons), potentiellement constructibles. Sans ces réductions, mais en tenant compte des dimensions et des pertes, il estime le potentiel de construction des forêts françaises de 1805 à 409 vaisseaux (dans les limites de l'Empire de

*Volume moyen annuel de bois fourni par département
en 1810 et 1811*

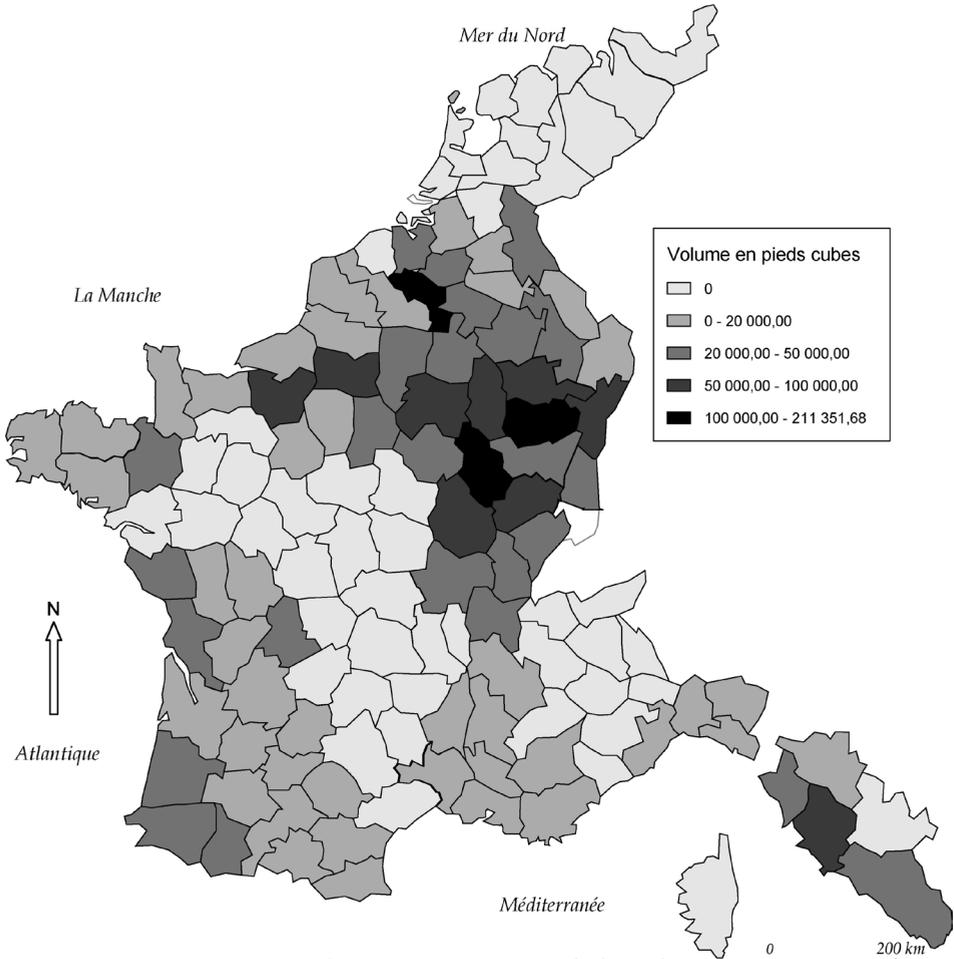


Fig. 3 Volume moyen de bois fourni à la marine en 1810 et 1811

cette année-là). Les données du martelage annuel, mais aussi celles la partie de la coupe extraordinaire réalisée en 1812-1813 montrent le déplacement des régions les plus exploitées vers l'est (fig. 3 et 4).

Pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, les *French Wars* des Britanniques, les deux belligérants principaux avaient déjà des connaissances assez précises de leur capital naturel respectif et de ses limites. Ainsi, au cours du

XVIII^e siècle, les ingénieurs de la marine ont dû s'avancer toujours plus loin vers l'amont des bassins-versants des fleuves français pour trouver le bois de chêne répondant aux critères de qualité de la marine. Cela pourrait être un indice d'un certain épuisement de la ressource.

Mais comme l'a bien remarqué Edward Brenton, la capacité d'acheminer le bois par la voie d'eau vers les arsenaux était un facteur déterminant pour considérer les arbres de chêne comme une ressource vraiment exploitable. Jusqu'au début des guerres de la Révolution, les forêts de l'Est de la France ont été assez peu utilisées pour la construction navale. Herbin de Halle voyait dans la difficulté d'accès la raison principale de la préservation de ces arbres. Il s'avère cependant que cette partie de la France était sous l'Empire la partie la plus boisée de la France impériale contenant le plus d'arbres propres à la construction navale. La rareté de la ressource ne signifiait cependant pas nécessairement véritable épuisement, mais simplement la disparition des arbres exploitables avec un coût et un effort raisonnable. Même Napoléon, faisant ses calculs à partir des statistiques forestières et arrivant à des nombres de vaisseaux théoriquement constructibles gigantesques, tenait compte de l'impossibilité d'exploiter tous les arbres recensés :

« En retranchant de ces calculs, ce que l'on voudra pour les forêts trop éloignées des rivières, et où l'on pourrait cependant marteler des courbes et quelques bois précieux, si l'on n'y prenait point des bois ordinaires, il résulte toujours qu'il y a en France une immense quantité de bois [...] ⁶⁰»

La perception d'une forêt comme ressource dépendait donc de la proximité des cours d'eau navigables. On a souligné que les bassins d'approvisionnement des arsenaux et ports français se calquait sur les bassins versants des grands fleuves français. Dans une mise en perspective globale, on doit toutefois attirer l'attention sur les aménagements de l'espace européen, qui ont permis de relier des réseaux hydrographiques et par-là de surmonter les contraintes environnementales. Ainsi, le canal de Saint-Quentin, que Napoléon venait d'inaugurer en grande pompe, permit de verser une partie des ressources forestières importantes du département de l'Aisne vers l'arsenal d'Anvers. Le rôle d'autres canaux dans la modification des bassins d'approvisionnement semble avoir été moindre⁶¹.

60 Napoléon, *Correspondance*, vol. XXIII, p. 57, lettre adressée à Decrès, le 6 décembre 1811 (n° 18311)

61 On attendra toutefois la parution de l'ouvrage d'Eric Fabre sur le commerce du bois et le rôle du canal du Midi pour une vision plus systématique.

Nombre de pieds cubes fournis par la coupe de 1812

pieds cubes fournis par département

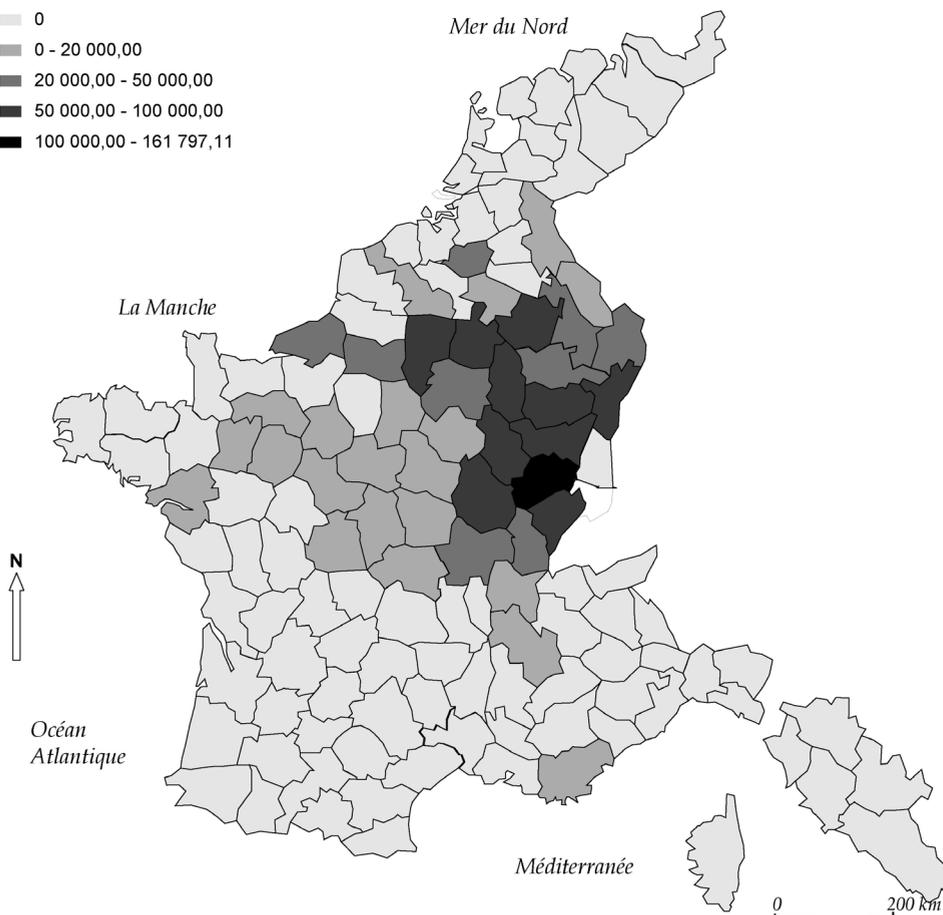
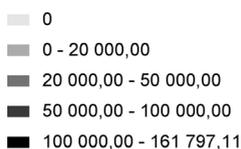


Fig. 4 Volume de bois fourni par la coupe de 1812

Par ailleurs, cette coupe extraordinaire visait aussi à réduire le recours aux forêts privées dans lesquelles la marine avait un droit de préemption sur des arbres qu'elle jugeait utiles, mais pas un droit d'exploitation illimité, comme le laissait entendre Edward Brenton. Un décret du 15 avril 1811 rappelle aux propriétaires privés de déclarer leur intention de couper et de vendre des arbres de grande taille marqués par la marine. L'appropriation des ressources tenait donc aussi compte de considérations juridiques et financières.

A l'instar des Britanniques qui exploraient les ressources de leur empire colo-

nial et celle de leurs alliés, la France de Napoléon se mit à reconnaître les forêts des territoires annexés et des Etats satellites. L'échelle ne fut pas la même que celle des explorations britanniques : celle-ci fut globale, celle-là continentale. A priori, les contraintes s'opposant à une exploitation efficace des ressources devaient paraître moindres que celles que les Britanniques eurent à affronter dans des environnements et écosystèmes très différents. Les Français ne pénétraient pas partout en *terra incognita*. En effet, déjà sous l'Ancien Régime, la marine française avait fini par s'approvisionner en Italie⁶², notamment l'arsenal de Toulon. Ce qui changea sous Napoléon, c'était le statut politique de ces territoires, qui n'étaient plus l'étranger. D'après les relevés des martelages et coupes de 1810 et 1811, servant à estimer le potentiel exploitable par la coupe extraordinaire de 1812, il y avait bien des bois venant des départements italiens de l'Arno, de l'Ombro, du Tibre, des Apennins...(fig. 3).

D'un autre côté, la moindre distance des territoires occupés par la France et leur contrôle direct ne signifiait pas que les conditions environnementales aient été strictement les mêmes. L'administration de la marine française opposait une certaine résistance à l'utilisation massive des bois provenant des forêts de l'électorat de Hanovre occupé en 1803, qui, pourtant avait pour habitude de fournir l'Angleterre en bois de construction. L'exploitation des forêts du bassin versant de l'Elbe fut envisagée par Napoléon. Ainsi, il écrivit au vice-amiral Decrès :

« Il y a à Hambourg une immense quantité de bois provenant de Bohême, de Saxe, de Prusse, de Westphalie et de presque tous les pays dont les eaux versent dans l'Elbe. On achèterait ces bois à bon marché. La difficulté serait de les transporter à Amsterdam; mais, en les faisant passer par les Wadden, cette difficulté s'affaiblirait. Vous manquez de bois à Amsterdam, à Anvers et à Flessingue; ce nouveau débouché, qui ne tendrait qu'à en faire baisser le prix, serait une ressource également précieuse pour nos arsenaux et pour former nos marins. Commencez par un essai. Faites acheter 25,000 pieds cubes de bois, non pas pris indistinctement, mais des courbes et des qualités qui vous sont le plus nécessaires. Faites venir ces bois à Cuxhaven, et faites-les embarquer sur quinze à vingt bateaux tirant moins de 4 pieds d'eau et portant le plus possible. Ces bateaux marcheront sous la protection des flottilles en attendant que toutes les îles puissent être militairement occupées [...]»⁶³

62 David PLOUVIEZ, *La marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014, pp. 193-201.

63 Napoléon, *Correspondance*, vol. XXI., lettre au ministre de la marine en date du 9 août

Ce projet est intéressant à un double titre. D'abord, Napoléon considérait la protection des convois de bois un moyen d'entraînement des marins et en effet, dans le sillage de la mainmise sur le littoral de la mer du Nord, des hydrographes comme Beautemps-Beauprés dressèrent les premières cartes marines de ce littoral. La connaissance précise des profondeurs devait donner un avantage aux marins français. Ensuite, c'est la préoccupation financière qui est intéressante. Comme en Grande-Bretagne, l'administration de la marine se montrait récalcitrante envers l'usage des bois du bassin versant de l'Elbe. Bien que l'idée du recours à ces bois ait probablement émané du conseiller de marine Malouet, ce conseil et surtout le ministre ont dû opposer une certaine résistance à ce projet. La lettre adressée au consul général à Hambourg indique que « Quoique les bois de la Prusse, de la Saxe, de la Bohême et de la Westphalie aient été réputés de qualité médiocre pour la construction des vaisseaux, cependant les vues de l'Empereur se portent vers l'accroissement de la Marine, je désire tirer parti des ressources qu'offrent les contrées qui avoisinent l'Elbe ou qui y versent leurs eaux ». La lettre de Caffarelli porte l'annotation marginale: « Le ministre n'a pas fait partir cette lettre⁶⁴ ».

Ces résistances n'auraient peut-être pas eu raison de la volonté de Napoléon qui reprit ce projet en 1813 pour installer un arsenal à Hambourg. Mais, en définitive, l'opposition d'une partie de l'administration de la marine française à l'exploitation de ressources forestières nouvelles s'avérait plus efficace que celle de la marine britannique, qui dut se résigner, bon gré mal gré, à employer plus massivement des bois des colonies nord-américaines, pour la construction comme pour les mâtures, mais qui étaient réputés, à tort et à raison, de moindre qualité que ceux de la Baltique et de l'Angleterre.

Les contraintes ne venaient pas seulement de la qualité du bois imposée par les conditions environnementales et la nature des essences. Les forêts d'Europe étaient aménagées depuis longtemps et le régime forestier en vigueur au moment de l'occupation française et pendant les décennies précédentes déterminait l'usage qui pouvait être fait des bois de construction. Comme mentionné, en 1812, Napoléon ordonna une coupe extraordinaire dans les bois impériaux et communaux de l'Empire qui devait s'étaler sur 4 ans. La défaite de la France et

1811, (n° 18011), pp. 456-457

64 A.N. 128AP/3, 240 lettre au consul général à Hambourg, 14 août 1811.

Nombre d'arbres fournissant du bois droit de «première espèce» lors de la coupe de 1812 par département

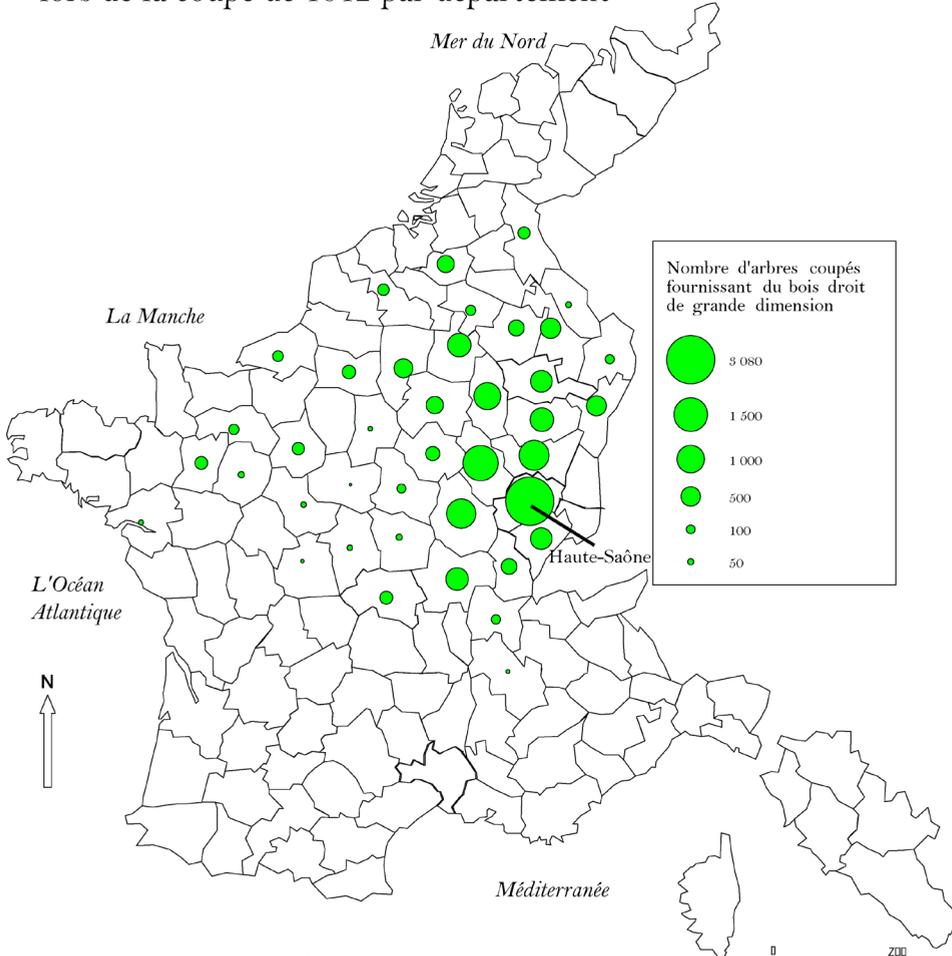


Fig. 5 Nombre d'arbres fournissant du bois droit de grandes dimensions lors de la coupe de 1812

l'abdication de Napoléon mirent fin à ce projet, mais la première coupe de 1812 fut réalisée et nous disposons du bilan dressé des bois de construction extraits des différents départements avec la classe de dimension et la forme (bois droits, bois « courbants » et bois courbes). Les dimensions et formes des bois nous donnent quelques indications sur la physionomie de certaines forêts, mais aussi les pratiques sylvicoles les territoires occupés et contrôlés par Napoléon. Celles-ci pouvaient différer de celles de la France.

Volume de bois fourni par arbre de la catégorie "bois droit" par la coupe extraordinaire de 1812

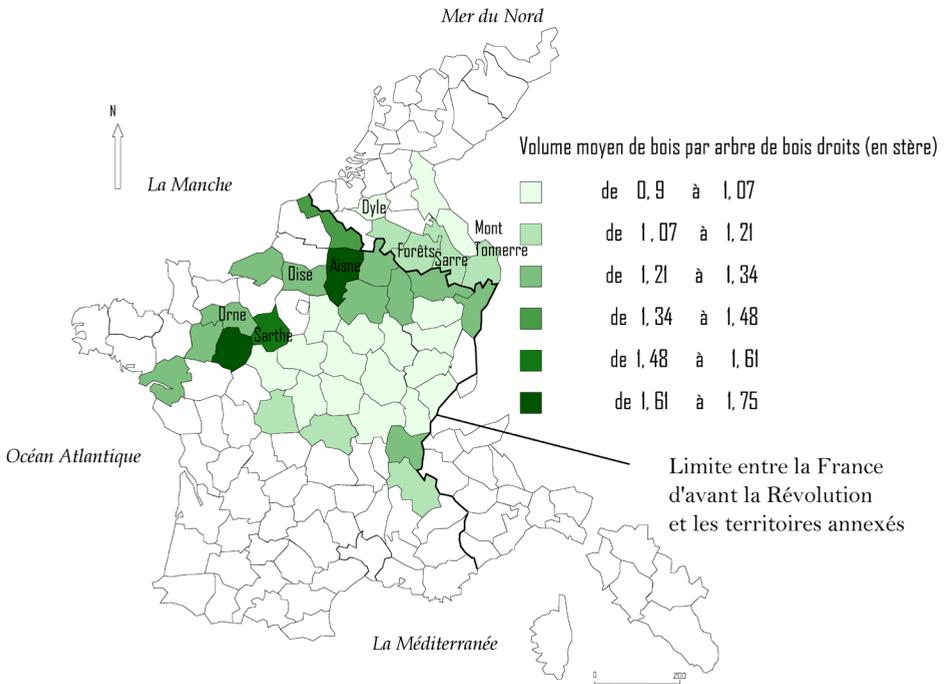


Fig. 6 Volume moyen par arbre de « première espèce »

Les bois étaient en effet classés selon leur forme, mais aussi leurs dimensions. Les bois droits de « première espèce » servaient par exemple à faire la quille des navires. Un bois droit de première espèce avait, selon Herbin de Halle, une longueur de 11,69 m, une largeur et épaisseur de 43 cm⁶⁵. Un bois droit de première espèce servant à faire l'étambot 9,09 m de longueur, 54 cm de largeur et 43 cm d'épaisseur⁶⁶. Les départements où l'on coupe le plus d'arbres de première espèce lors de la coupe de 1812 sont ceux de l'Est de la France, aux fonds des bassins d'approvisionnement des arsenaux d'Anvers et de Toulon, tels que celui de Haute-Saône, de la Haute-Marne et des Vosges (fig. 5). Mais si l'on calcule le volume moyen fourni par arbre de bois droit une géographie un peu différente se dessine (fig. 6)

65 HERBIN DE HALLE, *Des bois*, planche 1

66 HERBIN DE HALLE, *Des bois*, planche 5

L'analyse de la carte du cubage par arbre de bois « droit » fait apparaître en effet la concentration des arbres de grandes dimensions dans certains départements comme celui de l'Aisne, où sans doute la forêt domaniale de Retz a dû disposer d'arbres de haute futaie propres à fournir des bois droits de grandes dimensions. Ces hautes futaies avaient appartenu à la couronne ou aux princes apanagés et appartenaient alors soit aux forêts nationales (impériales) soit aux forêts de la couronne. Les critiques opposées à ce mode de gestion reflétaient les objectifs opposés des différents types de propriétaires. De hautes futaies favorables à la chasse à courre et à la construction navale n'étaient pas rentables pour beaucoup de propriétaires privés⁶⁷.

D'un autre côté, l'on constate que les bois droits fournis par les départements des territoires annexés, ceux de la rive gauche du Rhin, ont des dimensions inférieures à ceux des départements de l'ancienne France, qui leur sont voisins, bien que ces départements aient eu des taux de boisements assez élevés. Nous sommes renseignés sur le mode d'exploitation du département de la Dyle. Ainsi, le préfet du département, dans son Almanach nous décrit le traitement de la forêt de Soignes, mais aussi les usages principaux des bois qui en était extrait :

« J'ai fait connaître ailleurs toute l'importance de la belle forêt de Soignes ; non seulement elle fournit le chauffage et les bois de construction de Bruxelles, dont la consommation est considérable, mais elle pourvoit aussi aux besoins de la Hollande⁶⁸. »

La forêt était traitée par trois coupes et élagages successifs à 15 ou 20 ans, à 40 ans et à 60 ans. La révolution était de 100 ans⁶⁹. Selon les conditions climatiques, pédologiques, d'exposition et croissance en massif ou isolément, un chêne peut atteindre, en un siècle, la circonférence à hauteur d'homme, que les administrateurs napoléoniens prenaient pour base de leur recensement des arbres propres à l'usage de la marine. Mais en général, pour atteindre les dimensions souhaitées

67 Jean-Yves PUYO, « La circulation des conceptions forestières entre la France et l'Allemagne, au XVIIIe et XIXe siècle », in Philippe BOULANGER, Jean-René TROCHET, *Où en est la géographie historique ? Entre économie et culture*, Paris, L'Harmattan, pp. 275-290, p. 285

68 Louis-Gustave de DOULCET-PONTÉCOULANT, *Almanach du département de la Dyle contenant un extrait du mémoire statistique du département de la Dyle adressé par Monsieur le préfet au ministre de l'Intérieur en l'an X*, Bruxelles, Weissenbach, 1805, p. 161.

69 DOULCET-PONTÉCOULANT, *Almanach*, p. 161-163.

par la marine française, il fallait une révolution plus longue. Nous sommes aussi renseignés sur le traitement forestier dans le duché du Luxembourg, dont les deux tiers furent incorporés dans le département des Forêts. L'impératrice Marie-Thérèse y avait imposé un âge d'exploitation de 30 ans, jugés plus rentable qu'un âge d'exploitation de 60 ans⁷⁰. Il n'est pas étonnant que le volume procuré par arbre de première espèce ait été plus grand dans les forêts voisine de l'ancienne France, ce que la carte fait bien apparaître. Toutefois, même dans les forêts des territoires de l'ancienne France, les descriptions des préfets laissent entrevoir que nombreuses futaies n'avaient qu'un âge largement en dessous de 100 ans. Ainsi, le préfet du département de l'Orne nous donne une description assez détaillée des forêts de son département. Après avoir fait l'éloge des forêts de son département, il constate : « Des 25 triages qui composent la forêt d'Ecouves, les plus jeunes ont 10 ans, les plus âgés 35 ; quatre futaies en chênes et en hêtres médiocres ont 100 ans environ⁷¹. » La forêt de Bourse contenait trois futaies, dont une à 124 ans et une autre à 158 ans. En dehors de ces futaies, l'Almanach ne mentionne des futaies importantes que pour la forêt du Perche⁷². Dans les forêts de l'ancienne France, l'Ordonnance de Colbert réglementait en principe l'aménagement forestier. Ainsi, dans les 19 forêts et bois des arrondissements de Loches et de Tours du département de l'Indre-et-Loire, il y avait à la fin de l'Empire 4 forêts dont les réserves avaient un âge respectivement de 130, 160 et 250 ans⁷³. De même, le plan d'aménagement de la forêt de Loches de 1812 prévoyait de soustraire 1000 ha pour constituer la réserve, qui ne serait exploitée qu'à l'âge de 250 ans.

Plus difficile à trouver que les bois de grandes dimensions furent les bois courbes. Cette rareté s'était déjà fait sentir sous l'Ancien Régime dans les bassins d'approvisionnement des ports atlantiques. Dès les premières années du Consulat, le gouvernement avait ordonné à l'administration forestière de rechercher des bois courbes dans les forêts nationales. Ces courbes ne se trouvaient pas

70 Christoph ERNST and Norbert FRANZ, « Waldreformen im 18. Jahrhundert: Die Anfänge der nachhaltigen Forstwirtschaft im 'Baumbusch' und im 'Kondelwald' im überregionalen Vergleich », *Aufklärung*, 9, 1, (1996) pp. 47-73.

71 *Annuaire statistique, historique et administratif du département de l'Orne pour 1809*, Paris et Alençon, Marchant, Bonvoust et Lepernay, 1809, p. 149.

72 *Annuaire de l'Orne*, pp. 149-159

73 Archives départementales d'Indre-et-Loire, 7 M 508, tableau fait par l'inspecteur des Eaux et Forêts, à Loches

Nombre d'arbres fournissant du bois «courbe» lors de la coupe de 1812 par département

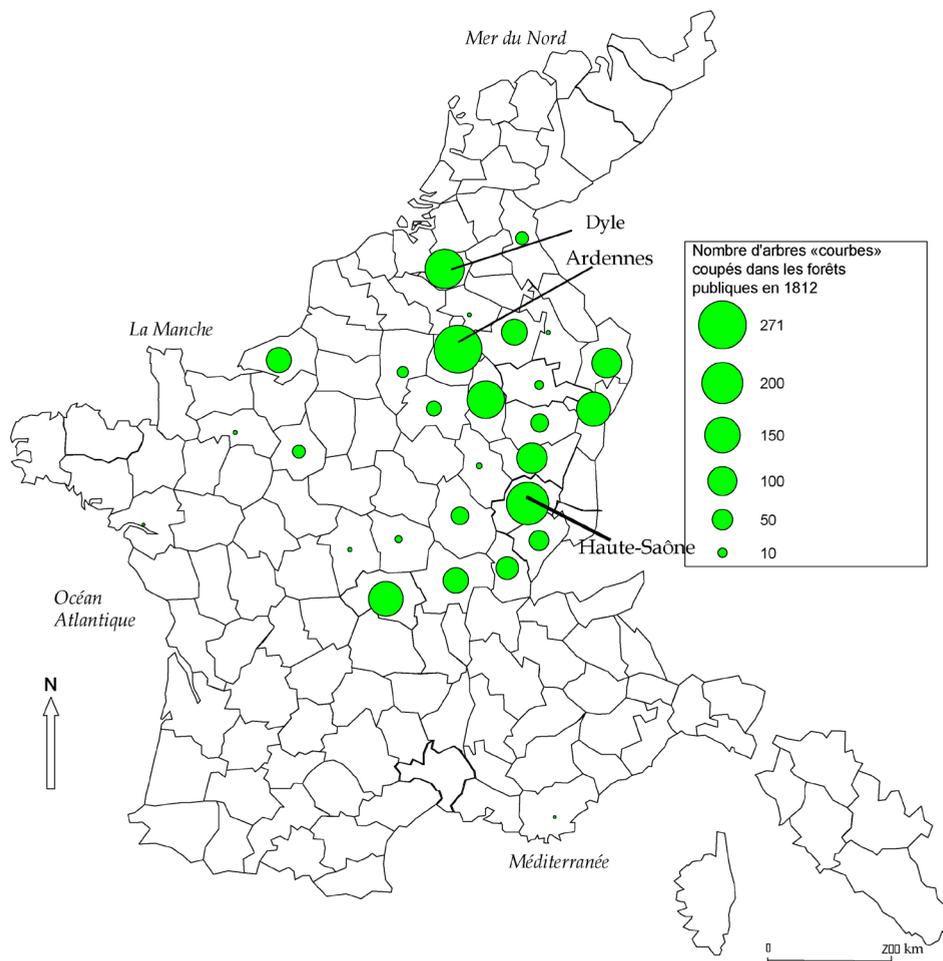


Fig. 7 Nombre d'arbres par département fournissant des bois «courbes» lors de la coupe de 1812

nécessairement aux mêmes endroits que les bois droits de grandes dimensions. Ainsi, Herbin de Halle, à la suite de bien d'autres, affirme que « les arbres de lisières procurent de belles courbes du côté où les branches se sont étendues : l'air et un espace suffisant leur ont donné cette faculté. On trouve aussi d'assez grosses courbes sur les arbres que la neige et les vents ont rendu difformes⁷⁴. » La

⁷⁴ HERBIN DE HALLE, *Des bois*, p. 32.

confrontation de la carte des départements fournissant de nombreux bois courbes en 1812 (fig. 7) avec celle montrant les régions françaises qui reçoivent le plus de neige, en dépit des variations climatiques depuis deux siècles, semble confirmer en partie cette hypothèse. Par ailleurs, la Haute-Saône, qui figurait aussi en tête des départements fournissant du bois de grandes dimensions, tenait aussi une bonne place dans la livraison de bois courbes. Malgré un taux de boisement élevé, ce département disposait de nombreux bois et forêts de taille moyenne, comme la reconstitution des surfaces boisées à l'aide de la carte de Cassini⁷⁵ le montre, et donc de lisières forestières étendues susceptibles de fournir des bois courbes comme l'indiquait Herbin de Halle. La manière dont les sociétés avaient aménagé les forêts influait donc sur les ressources disponibles dans les différents territoires et parfois l'exploitation antérieure comme celle des forêts des provinces illyriennes par la marine de Venise avait probablement raréfié la ressource facilement accessible⁷⁶. Cela concernait aussi les bois de conifères du « Nord ».

III UNE COMPÉTITION POUR LES BOIS DU « NORD » ?

Traditionnellement, les marines française et britannique dépendaient des bois de la Baltique, dits du « Nord » pour leur approvisionnement en bois pour les mâts. Au cours des guerres contre la France entre 1793 et 1815, la zone d'approvisionnement en résineux de la *Royal Navy* bascula de la Baltique à l'Amérique du Nord. Les raisons de ce recentrage ont donné lieu à des débats⁷⁷. Comme au sein de la marine française, il y avait au sein de la marine britannique des réserves quant à la qualité de matériaux provenant de nouvelles origines que celles éprouvées depuis longtemps. L'inquiétude de voir se fermer les ports de la Baltique, donc un facteur psychologique, et le moindre coût des bois canadiens expliqueraient cette réorientation des marchés d'approvisionnement, alors que la Baltique restait en principe ouverte. Non pas tellement parce qu'une escadre britannique substantielle était basée dans la mer Baltique, mais parce que les Etats continentaux n'empêchèrent pas l'exportation de ces matières stratégiques et dès le

75 Daniel VALLAURI, Audrey GREL, Evelyne GRANIER, Jean-Luc DUPOUEY, *Les forêts de Cassini. Analyse quantitative et comparaison avec les forêts actuelles*. Rapport WWF, Marseille, INRA, 2012, p. 39.

76 TODOROV, *Grande Armée*, p. 96.

77 CREVIER, « Timber Colony », pp. 467-471.

début du « blocus continental », Napoléon montrait une grande tolérance envers l'exportation de bois depuis les ports de la Baltique, et notamment Danzig⁷⁸, de même que d'autres produits d'exportation essentiels tels que les grains. Ainsi déclara-t-il le 24 juin 1811 au sujet des grains : « Si les Anglais n'en tirent point de la Baltique, ils en tireront d'Amérique [...] D'ailleurs, il serait impossible d'empêcher la Prusse et la Pologne d'en exporter⁷⁹. »

Déjà utilisées pour étudier le commerce de bois entre les pays du Nord et la Grande Bretagne⁸⁰, les statistiques douanières britanniques méritent que l'on s'attarde un peu sur l'évolution des importations depuis les pays sous le contrôle de Napoléon⁸¹. Au moment de la rupture de la paix d'Amiens, les ports de la Prusse, suivis de ceux de la Norvège, furent de loin les principaux exportateurs de bois de résineux, représentant presque 90% de ce type de produit (fig. 8). L'année 1808 voit un effondrement des exportations depuis presque tous les pays fournisseurs, à part la Suède et les colonies nord-américaines, conduisant à un creux historique des importations de ces matières stratégiques en Angleterre. Si le Canada prend par la suite la relève, les exportations depuis la Norvège, royaume uni à celui du Danemark, fidèle allié de Napoléon, atteignent un pic historique et même celles de la Prusse, sans atteindre le niveau d'avant 1803, font presque quadrupler. Napoléon montrait donc la même indulgence envers les besoins économiques vitaux de ses alliés et satellites que pour leurs exportations de blé. Si le contrôle des côtes norvégiennes a pu être difficile, interdire à la Prusse l'exportation de matières de construction navale aurait été relativement facile. Occupant 4 forteresses prussiennes et circulant entre elles, Magdebourg et Danzig, l'armée française aurait pu contraindre la Prusse à un embargo rigoureux, d'autant que des matières encombrantes transportées par flottage sur les fleuves, pouvaient être interceptées plus facilement que d'autres types de contrebande.

Un effondrement généralisé des importations de bois de résineux depuis l'Eu-

78 Robert Greenhalgh ALBION, *Forests and Seapower, 1652-1862*, Cambridge, Harvard University Press, 1926, pp. 339-342, notamment p. 341.

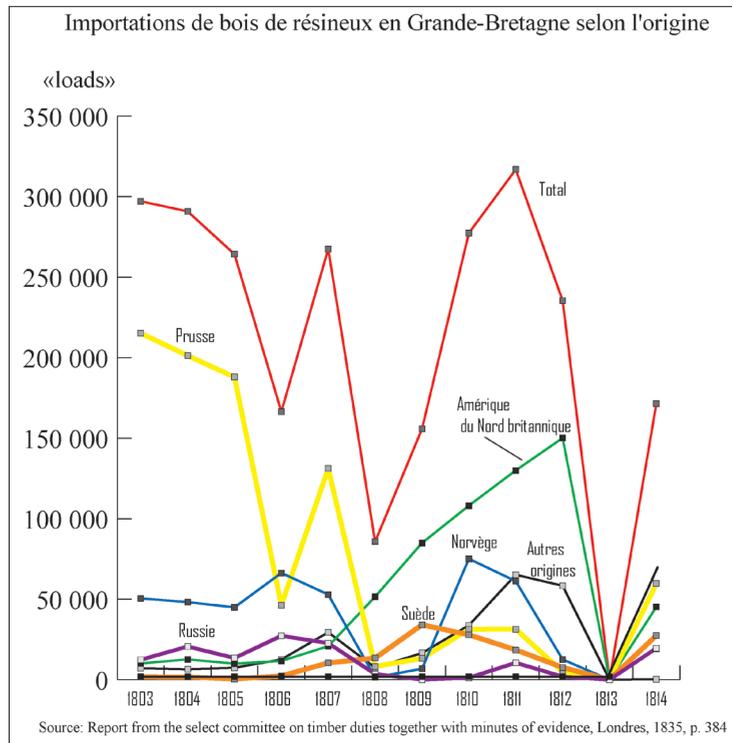
79 A.N.AF/IV/1242/469, procès-verbal de la 49^e séance du conseil du commerce et des manufactures (24 juin 1811)

80 Ragnhild HUTCHISON, «The Norwegian and Baltic Timber Trade to Britain 1780–1835 and its Interconnections», *Scandinavian Journal of History*, 37, 5, (2012), pp. 578-599.

81 *Report from the select committee on timber duties together with minutes of evidence*, Londres, 1835, p. 384.

rope se produit en revanche en 1812, que ce soit depuis les pays alliés de l'Angleterre, la Russie et la Suède, ou les alliés et satellites de Napoléon, la Norvège et la Prusse, exceptées les colonies canadiennes. L'évolution de ces échanges de bois stratégique semble permettre suivre davantage l'interprétation proposée par Martin Kutz pour les importations en Europe centrale entre 1793 et 1815 que celle de François Crouzet⁸². La guerre, par ses dévastations, désorganise les réseaux commerciaux traditionnels bien plus que la politique commerciale des Etats. L'année 1812 n'était pas celle du contrôle le plus effectif des côtes européennes par les troupes et douaniers de Napoléon. Le déplacement de l'armée vers la Russie réduisait la présence des armées sur les côtes et par-là leur possibilité de prêter main forte aux douaniers. La Suède avait conclu la paix avec l'Angleterre et la Russie le fit un mois après que la Grande Armée avait franchi le Niémen et, pourtant, les exportations de ces pays vers la Grande-Bretagne s'effondrèrent.

Fig. 8 Evolution de l'importation de bois en Grande-Bretagne⁸³



82 Martin KUTZ, « Die Entwicklung des Außenhandels Mitteleuropas zwischen Französischer Revolution und Wiener Kongress », *Geschichte und Gesellschaft*, 6, (1980), pp. 538-558, ici p. 552 et 554.

83 Les documents pour 1813 ont été détruits par incendie.

En effet, longtemps avant la campagne de Russie, les administrateurs de la marine impériale avaient cherché à détourner les ressources en bois de mâtues d'Europe orientale à leur profit par d'autres voies.

L'état des résineux des forêts d'Europe orientale était en principe connu, En 1805, Joshua Jepson Oddy publia un ouvrage dans lequel il détaillait les différentes régions d'origine des bois débouchant sur les ports de la Baltique⁸⁴. Selon lui, les provinces d'Ukraine, de Pologne, de Courlande, de Livonie et d'Estonie, de même que les gouvernements de Smolensk, Minsk, Mohilevew, Polotzk et Lithuanie avaient fourni des mâts à Riga et désormais du bois de sapin et de chêne. Encore récemment, des mâts furent tirés de Berinsky, « but all these forests being exhausted of late years, they have chiefly been procured from Volhinia, where they are beginning to be scarce, so that recourse has already been had even to Austrian Galicia; this distance will, with the first cost, make them come very high at Riga, as well as all other timber⁸⁵. »

La Galice autrichienne avait été rattachée au duché de Varsovie après la défaite de l'Autriche en 1809 et appartenait donc à un Etat satellite de Napoléon. La marine française disposait de mâts achetés en 1804 en Russie qu'il fallait transporter à Anvers et qui se trouvaient en partie à Copenhague, en partie encore à Riga. Les vents et la présence des Anglais dans la Baltique rendaient leur arrivée incertaine⁸⁶. Une fois arrivées à Kiel, elles seraient transportées à leur destination soit par la voie intérieure soit par les Watten⁸⁷. En effet, dès 1809, le ministère de la marine s'était intéressé aux canaux prussiens permettant de relier l'Elbe et le Weser. En 1811, des officiers d'ordonnance de Napoléon inspectent des canaux très anciens reliant la mer Baltique à l'Elbe, comme celui du Holstein et de la Stecknitz. Le budget de 1811 prévoyait encore l'achat de 2000 grands mâts et

84 Joshua Jepson ODDY, *European commerce shewing new and secure, with the continent of Europe, detailing the produce, manufactures, and commerce of Russia, Prussia, Sweden, Denmark and Germany, as well as the trade of the rivers Elbe, Weser and Ems, with a general view of the trade, navigation, produce and manufactures of the United Kingdom of Great Britain and Ireland*, Philadelphia, James Humphreys, 1807.

85 ODDY, *European commerce*, p. 134.

86 A.N. AF IV 1208 2^e dossier, 7, rapport ministériel sur munitions navales du nord, 27 février 1811.

87 SHD/MAR./BB/1/105, rapport au ministre de la marine sur le transport mâtues provenant de Russie et qui se trouvent au dépôt de Copenhague, 25 octobre 1810.

1000 mâts d'assortiment avec un coût estimé à plus de 5 millions de francs⁸⁸. Le transport de ces mâts s'avérait difficile. Selon un rapport sur les batteries côtières de la mer Baltique « le cabotage ne peut même pas se faire qu'en se portant au-delà des bas-fonds et alors on est presque toujours hors de protection de la terre. Une flottille ne peut donc avoir d'autre refuge que les ports et rades de Travemünde, Wismar et Warnemünde. Et ce sont les seuls points que l'on devrait armer si l'on voulait établir quelques batteries sur ces côtes⁸⁹. »

Mais la dégradation des relations avec la Russie incitait le conseil de marine, c'est-à-dire le conseil d'administration entourant le ministre Denis Decrès, à faire explorer d'autres ressources et d'autres voies d'acheminement des mâts vers les ports et arsenaux français, car « les circonstances peuvent amener l'impossibilité d'en avoir en aucune manière de Riga ». Afin « d'affranchir la France du tribut payé à la Russie », on pense que « les forêts de la Podolie, de la Volhynie, de la Galicie orientale et même de celles de la Pologne et de la Prusse orientale » doivent « produire des pins propres aux mâtures comme le font les forêts de la Livonie et de l'Ukraine ». En fait, déjà en mai 1811, le conseil de marine a envoyé le chef du 6^e arrondissement forestier en Pologne, « afin de juger qu'elle ressource on pourrait en tirer pour l'approvisionnement des mâtures de la marine de France ⁹⁰ ».

Ainsi, selon les renseignements reçus par le conseil de marine le 18 avril 1811, les mâts dit du Nord venaient de la Volhynie et de la Podolie, mais principalement de l'Ukraine. Selon ces renseignements, l'exploitation des bois était « entre les mains de Juifs, commissionnés par les négociants de Riga⁹¹. » Les mâts remontaient le Dniepr et autres rivières, d'où ils passaient par la Dwina jusqu'à Riga. Pour les administrateurs de la marine française, il s'agissait de « détourner au profit de la marine française, le cours de ces exploitations, en traitant sur les lieux pour l'achat et le transport jusqu'aux rivières ; que du Dniepr on pourrait faire passer les trains de mâts par la Prizipice (Pripjat) et les faire arriver par le canal de Muchravinsky dans la Bog (Bug) et de là dans la Vistule ou de la Prizipice dans

88 TODOROV, *Grande Armée*, p. 97.

89 SHD Armée de terre 1 M (MR) 1508, rapport sur les batteries côtières, 6 septembre 1811, chef d'état-major Prevost-Vernois.

90 A.N. AF/IV/1193, 3^e dossier, procès-verbal de la séance du 25 mai 1811.

91 A.N. 128AP/3 (Papiers Caffarelli), dossier 3, Sommaire des opérations relatives aux mâts du Nord, 12 septembre 1812.

le canal d'Oginsky et de là dans le Niémen ⁹²»

Déjà le 1^{er} février 1812, sur ordre de l'Empereur, le ministre de la marine avait réuni une commission d'experts de plusieurs corps et armes ayant à discuter « la direction à donner au canal de la Baltique » et du « système de communication à ouvrir entre la Seine et la mer Baltique⁹³. » Ce système de communication pouvait s'appuyer sur des canaux existants.

Précédemment expérimenté⁹⁴, le transport passant par la mer Noire avec pour destination ne fut pas jugé assez rapide pour répondre aux besoins urgents de la marine française. Par conséquent, le ministère envoya l'ingénieur Pannetreau en Pologne. Sa mission consistait dans un premier temps à visiter les forêts de la Pologne, dont les bois n'avaient pas été jugés de bonne qualité. Mais, l'ingénieur devait examiner attentivement le bois des arbres poussant dans ces forêts et en acheter ce qui pouvait être employé pour les mâtures. Sa deuxième et plus importante mission était de se rendre en Volhynie et Ukraine et d'y acheter des bois. Alors que sa première mission en Pologne, c'est-à-dire dans le duché de Varsovie, se solda par deux achats considérables de bois de mâtures qui permirent de combler les besoins les plus urgents de la marine impériale, la seconde ne pouvait pas être accomplie avant le début de l'hiver 1811/1812. L'ingénieur s'apprêtait à reprendre sa mission au printemps, lorsque la perspective d'une guerre entre la France et l'Empire russe se concrétisait. Informé de l'avancée des troupes françaises, le ministre de la marine le chargea, le 31 juillet 1812, d'accomplir sa mission ordonnée en juin 1811 et de se rendre aux régions frontalières de l'Ukraine et de la Volhynie occupées par les armées de Napoléon. Ayant reçu l'instruction ministérielle, l'ingénieur se mit en route, lorsque le ministère reçut un nouvel ordre de Napoléon. Depuis Vitebsk, l'Empereur écrivit au ministre du Trésor, le comte Mollien :

« Il serait bon que le ministre de la marine, profitât de cette circonstance pour se procurer des mâts; je n'ai pas le temps d'en écrire au ministre de la marine; voyez-le pour cela. Ces mâts formeraient toujours une ressource, vu qu'ils pourraient être payés par le budget de la marine⁹⁵. » Le 26 août,

92 AN 128AP/3, dossier 3, *Sommaire*

93 A.N. AF IV 1301, procès-verbaux de la commission réunie par le ministre de la marine pour déterminer 1° la direction à donner au canal de la Baltique, 2° le point à choisir pour un établissement maritime sur l'Elbe, 3° le point à déterminer pour un établissement maritime sur l'Ems (1^{er} février 1812)

94 AN 128AP/3, *Sommaire*

95 Napoléon, *Correspondance*, 19082, lettre au comte Mollien, ministre du trésor, en date du

de Dorougoulof, il s'adresse directement au ministre de la marine, Denis Decrès : « nous sommes maîtres de tous les pays et débouchés qui fournissent des mâts. J'espère que vous avez envoyé des maîtres et des ouvriers pour les reconnaître et faire des abatis que j'aurais soin de me conserver dans les conditions de paix⁹⁶. »

Par conséquent, l'ingénieur reçut l'ordre de se diriger vers la Dwina, la Bérézina et le Dniepr et de reconnaître et acquérir tous les troncs en flottage sur ces rivières. Ces arbres devaient par la suite être dirigés vers la Vistule. L'ingénieur devait en outre reconnaître et faire exploiter les bois de ces régions. A cet effet, des ouvriers de deux bataillons d'ouvriers qui se trouvaient à l'armée avec quelques ingénieurs, devaient être mis à sa disposition. Le comte Caffarelli, auteur du rapport au sujet de ces opérations, objecte toutefois que les forêts de ces provinces étaient probablement pauvres en arbres susceptibles de fournir des mâts, ce qui était conforme aux descriptions que Jepson Odds avait fait quelques années auparavant. Elles en avaient fourni autrefois, mais les arbres exploitables étaient devenus rares et d'après les témoignages des négociants de Riga, les bons mâts étaient extraits des forêts de l'Ukraine.

Par ailleurs, Caffarelli prenait en compte des considérations juridiques. Ainsi, les forêts de l'ancien grand-duché de Moscou étaient supposées appartenir au domaine de l'empereur de Russie. Les arbres abattus reviendraient donc à l'empereur des Français par droit de conquête. Dans le cas des forêts de particuliers, supposés être de grands propriétaires, souvent serviteurs de l'Etat russe, il était impossible de négocier directement avec eux car ils n'étaient pas présents sur les lieux. Au moment de conclure la paix, qu'il espérait bien sûr favorable, il conviendrait de stipuler que le Tsar russe, supposé vaincu, indemniserait ces propriétaires privés. Au contraire de ce que laissait entendre Edward Brenton, l'Etat napoléonien, propagateur du Code civil, respectait la propriété privée, sur le territoire de l'Empire français, de ses satellites, mais aussi en temps de guerre, sur le territoire de l'ennemi et distinguait bien entre la propriété du prince et celles, réputées « privées » de ses sujets.

D'une manière ou d'une autre, il ne restait pas beaucoup de temps à cet ingé-

10 août 1812.

⁹⁶ Napoléon Ier, *Lettres au ministre de la Marine 1804-1815*, Paris, Delleoye et V. Lecou, 1837 p.296, lettre du 26 août 1812; A.N.AF IV1208/53, rapport du ministre du 16 septembre 1812, on y trouve cette note marginale.

nieur et ses ouvriers pour exécuter cet ordre. Le ministre a clôturé le dossier par la note marginale « Ceci n'a plus d'objet instant⁹⁷. » L'issue de la campagne de Russie est bien connue.

CE N'ÉTAIT PAS UN DUEL

Alors que la maîtrise de la mer donnait aux Britanniques la possibilité de chercher et exploiter des ressources à l'échelle planétaire, Napoléon bénéficiait, pendant une courte durée, des ressources d'une partie du continent européen. Dans un continent compartimenté par des mers, les Anglais bénéficiaient sans doute d'un avantage, étant donné que la voie maritime était bien la plus rapide avant l'invention du chemin de fer et elle est toujours la plus rentable pour des objets lourds et encombrants. Mais là où les Britanniques rencontraient des environnements très éloignés de ceux d'Europe, parfois faiblement peuplés (Amérique, Afrique du Sud), les administrateurs napoléoniens trouvèrent des environnements plus anthropisés, mieux inventoriés, parfois plus exploités dans des territoires plus ou moins directement contrôlés (provinces illyriennes, Russie). Mais ils bénéficièrent aussi d'aménagements mis en place longtemps avant, parfois plus récemment. Le système de canaux en Pologne, en Prusse, dans l'Allemagne du Nord et aux Pays-Bas ainsi qu'en France facilitait le transport des bois. On a insisté sur la dépendance du transport du bois des bassins hydrographiques⁹⁸. Dans une mise en perspective globale, on pourra peut-être relativiser cette dépendance. Parfois des canaux creusés permirent de relier les lieux d'extraction des ressources aux arsenaux. Surtout, un système de voies navigables intérieurs permit et aurait permis de surmonter les plus gros obstacles opposés au transport par la maîtrise de la mer en attendant l'augmentation substantielle des effectifs de navires français. Non pas qu'il n'y ait pas eu des aménagements dans les autres parties du monde, mais des infrastructures aménagées y étaient soit encore plus rares, soit non directement sous le contrôle étroit des Britanniques. Dans cette lutte entre la France et la Grande-Bretagne, les atouts n'étaient donc pas que du côté des Britanniques.

97 A.N.AF IV 1208, 53, rapport du ministre du 16 septembre 1812, annoté plus tard par le ministre.

98 Martine ACERRA, « Marine militaire et bois de construction. Essai d'évaluation (1779-1789) », in Denis. WORONOFF, (dir.), *Révolution et espaces forestiers*, Paris, L'Harmattan, 1989, pp. 113-136 ; TODOROV, *Grande Armée*, pp. 90-93.

Le coût de l'appropriation des ressources était un facteur pris en compte par les deux puissances belligérantes. Si on a souvent insisté la capacité britannique à financer ses propres forces navales et terrestres ainsi qu'à soutenir ses alliés, la disproportion souvent soulignée entre les dépenses françaises et britanniques, pour la marine résulte à notre avis davantage d'un biais induit par la prise en compte du taux de change des monnaies sans pondération par un coefficient de parité de pouvoir d'achat. En 1814, Napoléon dira : « Cela m'a coûté cher. Cependant, tout calculé et quoique la marine ait beaucoup perdu et encore plus produit, si on juge d'après ce qui existe, comparaison faite, j'ai obligé l'Angleterre à dépenser plus que moi [...] »⁹⁹. » Compte tenu de l'évolution des effectifs de navires français entre 1810 et 1814, cette marine a été obtenue avec un coût comparativement bas¹⁰⁰. Mais Napoléon misait-il sur l'effondrement financier de l'adversaire ou sur la force du nombre de vaisseaux de ligne qu'il était en train de faire construire ? Il est certain que la marine britannique abandonna plus facilement ses réserves envers les bois nord-américains et ceci pour leur moindre coût que la marine française les siennes à l'égard des bois de construction de l'Allemagne. En tout cas, en 1819, l'envoyé français à Hanovre fait état de plaintes des Hanovriens au sujet de leur déficit commercial. Avant le « blocus », les importations d'Angleterre avaient été compensées entre autres par l'exportation de bois. Mais alors les Anglais se seraient habitués à importer le bois de la Norvège¹⁰¹. Il n'est donc pas toujours difficile à démêler ce qui relevait de réticences sociales et économiques et des qualités des matériaux.

L'issue de cette course à l'armement naval, largement restée à l'ombre des batailles du continent européen, dépendait davantage de facteurs géopolitiques, car il ne s'agissait pas d'un duel entre la France et la Grande-Bretagne. Quelles qu'aient été les incitations financières britanniques accordées aux puissances européennes, celles-ci avaient leurs propres intérêts, mais aussi leurs propres ressources humaines, fiscales et matérielles, qui se conjugaient avec celles de la Grande-Bretagne. Et cette alliance rendait l'hégémonie française en Europe, car il ne s'agissait que très partiellement de domination, bien fragile.

99 D'après CAULAINCOURT, *Mémoires*, p. 356.

100 TODOROV, *Grande Armée*, cit., pp. 80-85.

101 Archives du ministère des affaires étrangères, C.P. Brunswick-Hanovre, vol. 55, 287, rapport de l'envoyé français, 1819.

Nicola Todorov

LA GRANDE ARMÉE À LA CONQUÊTE DE L'ANGLETERRE

Le plan secret de Napoléon



Vendémiaire *

BIBLIOGRAPHY

- AASLESTAD, Kathrine B., « Revisiting Napoleon's Continental System: Consequences of Economic Warfare », in Karen AASLESTAD, et Johan JOOR (eds.), *Revisiting Napoleon's Continental System: Local, Regional and European Experiences*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014, pp. 1-24.
- ACERRA, Martine, « Marine militaire et bois de construction. Essai d'évaluation (1779-1789) », in Denis. WORONOFF, (dir.), *Révolution et espaces forestiers*, Paris, L'Harmattan, 1989, pp. 113-136.
- ALBION, Robert Greenhalgh, *Forests and Seapower, 1652-1862*, Cambridge, Harvard University Press, 1926.
- ANONYME, *Report from the select committee on timber duties together with minutes of evidence*, Londres, 1835.
- ANONYME, *Annuaire statistique, historique et administratif du département de l'Orne pour 1809*, Paris et Alençon, Marchant, Bonvoust et Lepernay, 1809
- BERGERON, Louis (dir.), *La statistique en France à l'époque napoléonienne*, Courtrai 1981.
- BLACK, Jeremy, «Logistics and the Path to Military Modernity Britain and the crucial advantage of naval strength,1793-1815», *Nuova Antologia Militare*, 3, (2020), pp. 3-16.
- BONAPARTE, Napoléon, *Correspondance de Napoléon I^{er}*, publié par ordre de l'empereur Napoléon III, vol. XX-XXV, Paris, Imprimerie Impériale, 1868.
- BONAPARTE, Napoléon, *Lettres au ministre de la Marine 1804-1815*, Paris, Delleoye et V. Lecou, 1837.
- BRENTON, Edward Pelham *The Naval History of Great Britain from the year MDCCLXXXIII to MDCCCXXII*, vol. IV, Londres, C. Rice, 1825.
- CAULAINCOURT, Armand Augustin Louis de, *Mémoires du général de Caulaincourt*, préfacées et annotées par Jean HANOTEAU, Paris, Plon, 1933, vol. 3.
- COINCY, Henry de, « Les statistiques forestières au commencement du XIX^e siècle », *Revue des eaux et forêts*, 53, (1914) pp. 281-288.
- CREVIER, Martin, «The Making of a Timber Colony: British North America, the Navy Board Global Resource Extraction in the Age of Napoleon», *Itinerario*, 43, 3, (2019), pp. 466-488.
- CROUZET, François, *L'économie Britannique et le blocus continental : 1806-1813*, Paris, Presses universitaires de France, 1958.
- DAS, Sudipta, *De Broglie's Armada, a plan for the invasion of England, 1765-1777*, Lanham, New York, Lanham, 2009.
- DESBRIÈRE, Edouard, *Projets et tentatives de débarquement aux îles Britanniques*, vol. IV, Paris, Chapelot, 1902.
- DOULCET-PONTÉCOULANT, Louis-Gustave de *Almanach du département de la Dyle*

- contenant un extrait du mémoire statistique du département de la Dyle adressé par Monsieur le préfet au ministre de l'Intérieur en l'an X, Bruxelles, Weissenbach, 1805.
- DURAND, Frédéric, « Trois siècles dans l'île du Teck. Les politiques forestières aux Indes néerlandaises (1602-1942) », *Revue française d'histoire d'outre-mer* 299, 1993, pp. 257-309.
- DUPUY, Pascal, CARBONNIÈRES, Philippe de, TODOROV, Nicola, *Napoléon et la caricature : autour de la descente en Angleterre*, Lille, Invenit, 2018.
- ERNST, Christophe, FRANZ, Norbert, « Waldreformen im 18. Jahrhundert: Die Anfänge der nachhaltigen Forstwirtschaft im 'Baumbusch' und im 'Kondelwald' im überregionalen Vergleich », *Aufklärung*, 9, 1, (1996) pp. 47-73.
- FORRAY, Gilbert, *Les débarquements en Angleterre de César à Hitler*, Paris, Economica, 2010.
- GLOVER, Richard, *Britain at Bay, Defence against Bonaparte, 1803-1814*, Toronto, Allen & Unwin, 1973.
- GLOVER, Richard, «The French Fleet, 1807-1814: Britain's Problem; and Madison's Opportunity», *The Journal of Modern History*, 39, 3 (1967), pp. 233-252.
- GOUJON (dit de la Somme), Louis Joseph Marie Achille, *Mémorial forestier ou recueil complet et suivi des lois, arrêtés et instructions relatives à l'administration forestière An XIII (1805)*, Paris, Arthus-Bertrand, 1809.
- GRAHAM, Hamish, « For the Needs of the Royal Navy: State Interventions in the Communal Woodlands of the Landes during the Eighteenth Century », *Proceedings of the Western Society for French History*, 35, (2007), pp. 135-148.
- HERBIN DE HALLE, Pierre Etienne, *Des bois propres au service des arsenaux de la marine et de la guerre*, Paris, L'Huillier, 1813.
- HUTCHISON, Ragnhild, «The Norwegian and Baltic Timber Trade to Britain 1780–1835 and its Interconnections», *Scandinavian Journal of History*, 37, 5, (2012), pp. 578-599.
- ILARI, Virgilio, *L'affaire Dubuc (1787-1805). Bonaparte, India et le Spie*, Collana Sism, 2017.
- ILARI, Virgilio, « Napoleone e la spedizione indiana di Paolo I (1801) » *Rivista Europea di Studi Napoleonici*, 2, 2020, pp. 275-292.
- ILARI, Virgilio, «Vaincre la mer par la terre 1793-1815 Guerra commerciale, guerra al commercio, guerra ai neutri », in Virgilio ILARI, Giuseppe DELLA TORRE, (cur.) *Economic Warfare. Storia dell'arma economica*, Milan, Acies Edizioni Milano, 2017, pp. 125-154.
- INGRAM, Edward, «Illusions of Victory: The Nile, Copenhagen, and Trafalgar Revisited», *Military Affairs*, 48, 3 (1984), pp. 140-143.
- JOHNSON, Kenneth, «The Peninsular War: Napoleon's Maritime War», *Napoleonic Scholarship. The Journal of the International Napoleonic Society*, 5, 2013, p. 1-9.
- JUNG, Benoit, *Malouet, administrateur en Guyane, (1776-1778). Mise en place d'un*

- projet administratif et technique*, mémoire de master 2 à l'université de Paris Ouest, Nanterre, 2015.
- KNIGHT, Roger, *Britain against Napoleon. The organization of Victory 1793-1815*, Londres, Penguin Books, 2013.
- KUTZ, Martin, « Die Entwicklung des Außenhandels Mitteleuropas zwischen Französischer Revolution und Wiener Kongress », *Geschichte und Gesellschaft*, 6, (1980), pp. 538-558.
- MANN, Michael, « Timber Trade on the Malabar Coast, c. 1780–1840 », *Environment and History*, 7, 4 (2001), pp. 403-425.
- MASSON, Philippe, MURACCIOLE, José, *Napoléon et la marine*, Paris, J. Peyronnet, 1968.
- MIKABERIDZE, Alexander, *The Napoleonic Wars. A Global History*, New York, Oxford University Press, 2020.
- ODDY, Joshua Jepson, *European commerce shewing new and secure, with the continent of Europe, detailing the produce, manufactures, and commerce of Russia, Prussia, Sweden, Denmark and Germany, as well as the trade of the rivers Elbe, Weser and Ems, with a general view of the trade, navigation, produce and manufactures of the United Kingdom of Great Britain and Ireland*, Philadelphia, James Humphreys, 1807.
- PALSKY, Gilles, « La cartographie statistique de la population au XIX^e siècle », *Espace, populations, sociétés*, 1991-3, pp. 551-568.
- PERROT, Jean-Claude, « L'âge d'or de la statistique régionale (an IV - 1804) », *Annales historiques de la Révolution française*, 224, (1976), pp. 215-276.
- PLOUVIEZ, David, « La Loire et son bassin dans la stratégie d'armement naval de la France (XVIII^e - XIX^e siècles) », in Jean-Pierre BOIS (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes. Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, pp. 213-227.
- PLOUVIEZ, David, *La marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014.
- PLOUVIEZ, David, « Ressources coloniales et enjeux militaires : construction, légitimation et rejet des savoirs sur les bois américains dans la communauté savante et technique maritime française, fin XVII^e-XVIII^e siècle », in Pilar GONZÁLEZ-BERNALDO, Liliane HILAIRE-PÉREZ (dir.), *Les savoirs-mondes. Mobilités et circulation des savoirs depuis le Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2015, pp. 159-171.
- PUYO, Jean-Yves, « La circulation des conceptions forestières entre la France et l'Allemagne, au XVIII^e et XIX^e siècle », in Philippe BOULANGER, Jean-René TROCHET, *Où en est la géographie historique ? Entre économie et culture*, Paris, L'Harmattan, pp. 275-290.
- REYES, Miguel Jordan, *La deforestación de la Isla de Cuba durante la dominación española (1492-1898)*, thèse de doctorat soutenue à la Universidad Politécnica de Madrid, Madrid, 2006.
- RODGERS, Nicholas A. M., « Continental Commitment in 18th Century », in: Freedman, L,

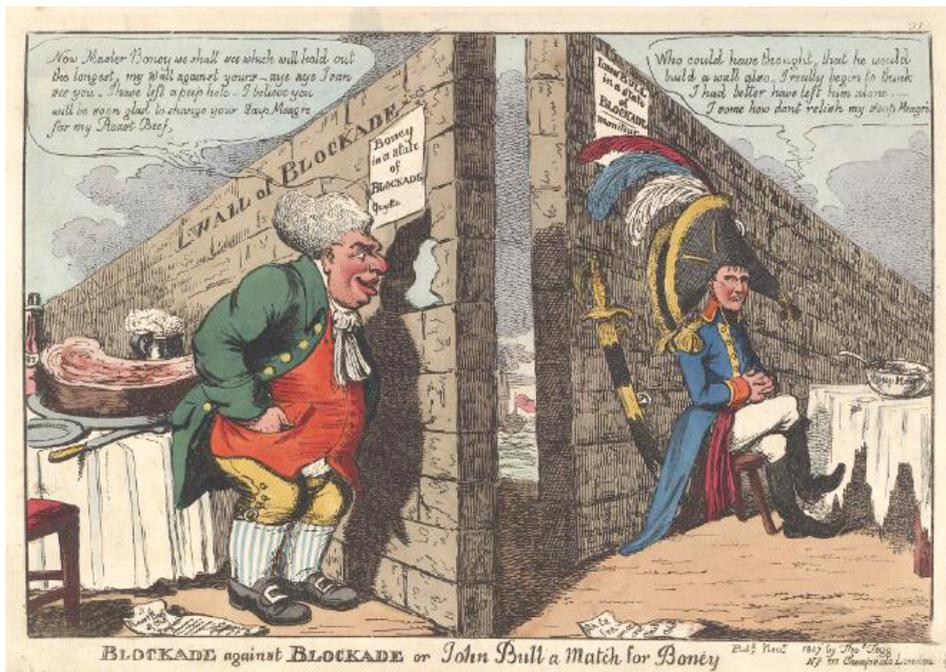
Hayes, P., O'Neill, R., *War, Strategy and International Politics*, Essays in honour of Sir Michael Howard, Oxford, 1992, pp. 39-55

SÉROUGNE, Lucas, « À la conquête du teck. Guerres, impérialisme forestier et construction navale en Inde (1793-1815) », *Annales historiques de la Révolution française*, 399, 1 (2020), pp. 123-152.

THOMAZI, Auguste, *Les marins de Napoléon*, Paris, Tallandier, 1978.

TODOROV, Nicola, *La Grande Armée à la conquête de l'Angleterre. Le plan secret de l'Angleterre*, Paris, Vendémiaire, 2016.

VALLAURI, Daniel, GREL, Audrey, GRANIER, Evelyne, DUPOUEY, Jean-Luc, *Les forêts de Cassini. Analyse quantitative et comparaison avec les forêts actuelles*. Rapport WWF, Marseille, INRA, 2012.



George Moutard Woodward (1760-1809), «Blockade against blockade or John Bull a Match for Boney», November 1807. Curzon Collection, Bodleian Libraries, University of Oxford. (wikimedia commons, MartinPoulter, 2016)

DE GRUYTER

Therese Schwager

MILITÄRTHEORIE IM SPÄTHUMANISMUS

KULTURTRANSFER TAKTISCHER
UND STRATEGISCHER THEORIEN
IN DEN NIEDERLANDEN UND FRANKREICH
(1590-1660)

FRÜHE NEUZEIT
EDITION NIEMEYER

DE
G

Storia militare moderna

Articles

- *Venetia rules the Rivers. La geo-strategia fluviale veneziana (1431-1509)*
di FEDERICO MORO
- *Razmysl, il misterioso “ingegnere” di Ivan il Terribile,*
di MARIO CORTI
- *The Military Status of the Ionian Islands in 1589 based on the Report by Giovanni Battista del Monte,*
by KOSTAS G. TSIKNAKIS
- *Letteratura di viaggio e osservazioni militari a cavallo fra Cinque e Seicento. Gli scritti di Filippo Pigafetta, Leonardo Donà e Silvestro Querini*
di TONI VENERI
- *La pensée militaire du duc Charles V de Lorraine et ses sources,*
par FERENC TOTH
- *Defending the Regno di Morea. Antonio Jansic and the Fortress of Modon,*
by ERIC G. L. PINZELLI
- *Fortificazione campale e ordini di battaglia. Un esempio piemontese del 1743,*
di ROBERTO SCONFIENZA
- *Metamorfosi di un condottiero. Castruccio Castracani da Machiavelli ad Algarotti,*
di DENISE ARICÒ
- *Les ressources de l'Europe contre les ressources du monde? La marine de Napoléon contre la Royal Navy,*
par NICOLA TODOROV
- *Milano città militare in età napoleonica (1800-1814),*
di EMANUELE PAGANO
- *L'esercito dissolto: Gaetano Abela e la IV Divisione Val di Noto nella rivoluzione siciliana del 1820-21,*
di GIACOMO PACE GRAVINA
- *“Italianissimo but not simpatico”. Hugh Forbes nella Rivoluzione Italiana del 1848-49,*
di VIVIANA CASTELLI e VIRGILIO ILARI
- *Paolo Solaroli di Briona. Un sarto novarese tra India e Risorgimento,*
di TOMASO VIALARDI DI SANDIGLIANO

Reviews

- VIRGILIO ILARI, *Scrittori Militari Italiani dell'età moderna. Dizionario bio-bibliografico 1410-1799*
[di DENISE ARICÒ]
- MICHEL PRETALLI, *Penser et dire la ruse de guerre. De l'Antiquité à la Renaissance*
[di WILLIAM BONACINA]
- IOANNA IORDANOU, *Venice's Secret Service. Organizing Intelligence in the Renaissance*
[di FRANCESCO BIASI]
- FRÉDÉRIC CHAUVIRÉ, *The New Knights: The Development of Cavalry in Western Europe, 1562-1700*
[di LUCA DOMIZIO]
- ILYA BERCOVICH, *Motivation in War. The Experience of Common Soldiers in Old-Regime Europe*
[ROBERTO SCONFIENZA]
- LUCA GIANGOLINI, *L'esercito del papa. Istituzione militare, burocrazia curiale e nobiltà nello Stato della Chiesa (1692-1740)*
[di GIAMPIERO BRUNELLI]
- ELINA GUGLIUZZO e GIUSEPPE RESTIFO, *Una battaglia europea. Francavilla di Sicilia 20 giugno 1719*
[di MARIAGRAZIA ROSSI]
- ARON WEISS MITCHELL, *The Grand Strategy of the Habsburg Empire, 1700-1866. A Study In Interstitial Time Management*
[di EMANUELE FARRUGGIA]
- MARIO CORTI, *Italiani d'arme in Russia. Artigiani, ingegneri, ufficiali in un esercito straniero (1400-1800)*
[di VIRGILIO ILARI]
- CRISTIANO BETTINI, *Come progettavano i velieri. Alle origini dell'architettura moderna di navi e yacht*
[di MARIO ROMEO]