

## Voyage officiel de Napoléon 1<sup>er</sup> et de Marie-Louise dans la Manche (Carentan, Valognes, Cherbourg, Saint-Lô, 26 mai - 31 mai 1811)

<b>Références</b>	Cote : 1 JAL 62 Série JAL : Journaux anciens et contemporains.
<b>Nature</b>	Deux premières pages du <i>Journal du département de la Manche</i> , n° 356, daté du mercredi 29 mai 1811.
<b>Forme</b>	Premières pages d'un journal paraissant dans la Manche deux fois par semaine, le mercredi et le samedi, entre janvier 1808 et décembre 1817. Journal de 16 pages, in-octavo (13 x 21), imprimé à Saint-Lô (imprimerie J. Marais, rue du Poids Royal, dans la Maison-Dieu détruite en 1944), sur papier chiffon. Composition manuelle (lettre par lettre), sans colonnes. Organisation : actes administratifs, nouvelles de l'Empire, nouvelles étrangères, journal d'annonces. Le journal porte un double cachet, indiquant qu'il a acquitté un droit de timbre de 3 centimes.
<b>Objet</b>	1. Circulaire préfectorale, du 28 mai 1811, aux maires du département les informant du retour de Cherbourg de Napoléon 1 <sup>er</sup> et de Marie-Louise par Carentan et Saint-Lô et les invitant à déployer le même zèle que lors de l'aller pour honorer le couple impérial. 2. Relation de l'entrée des souverains dans le département le 25 mai (en fait le 26), de leur halte à Carentan et de leur arrivée à Cherbourg, le même jour.
<b>Date et contexte</b>	L'empereur (depuis 1804), nouvellement marié (2 avril 1810) et père d'un héritier (20 mars 1811), est en mai 1811 au faîte de sa gloire. Victorieux des Russes puis des Autrichiens (octobre 1809), Napoléon 1 <sup>er</sup> espère vaincre l'Angleterre par l'application rigoureuse du Blocus continental. Sur le plan intérieur, le régime a imposé l'ordre et rétabli la paix religieuse (Concordat en juillet 1801).
<b>Intérêt pédagogique</b>	<u>Un voyage officiel de Napoléon 1<sup>er</sup> : les mobiles militaires.</u> Voyage d'inspection, d'information. Un empereur qui veut voir par lui-même. Interventionnisme. Cherbourg dans le dispositif militaire et naval français. Un Empire en guerre. Des projets militaires, d'autres économiques (le pont du Vey, les travaux de dessèchement). <u>Un voyage officiel de Napoléon 1<sup>er</sup> : les mobiles politiques.</u> Napoléon Bonaparte, empereur des Français depuis 1804. La personnalisation du pouvoir. La gloire et le faste impérial comment instruments d'un pouvoir dictatorial. Un voyage pour tester et entretenir sa popularité. Assurer le principe dynastique (présence de Marie-Louise, récemment accouchée d'un héritier au trône). <u>Les conditions du voyage :</u> Cérémonial emprunté à celui de l'Ancien Régime (description du cérémonial). L'imprécision et l'improvisation. <u>La nature du pouvoir impérial et l'adhésion au régime :</u> Napoléon 1 <sup>er</sup> et les « masses de granit ». La noblesse d'Empire créée en mars 1808 (le préfet est intitulé « baron de l'Empire »). Les préfets (créés par la loi 17 février 1800), les maires comme agents. La propagande et le culte à l'empereur. Quel accueil ? S'interroger sur la sincérité de l'adulation populaire. Hommage ou curiosité ? Repérer le vocabulaire emphatique de la circulaire et de l'article. Rôle d'une presse aux ordres (un seul journal par département depuis la loi du 3 août 1810) et véhicule de la propagande impériale. <u>La forme d'un journal en 1811 :</u> Un journal officiel du gouvernement et du département davantage qu'un journal d'information. La mise en page, les rubriques.
<b>Mots clés</b>	Premier Empire – Napoléon 1 <sup>er</sup> – Voyage officiel – Presse – Cherbourg – Carentan – Valognes – Saint-Lô.

( N° 356 )

# JOURNAL DU DÉPARTEMENT DE LA MANCHE.

MERCREDI, 29 Mai 1811.

LES ADMINISTRATIFS.

Saint-Lo, le 28 mai.

*Le Préfet de la Manche, Baron de l'Empire,  
A MM. les Maires.*

La présence si vivement désirée de nos honorés Souverains met le comble au bonheur des habitans de la Manche. Il leur est enfin permis de faire entendre sur le passage du plus grand des Monarques et de son auguste épouse, les accents de ces sentimens d'admiration, de vénération et d'amour, de dévouement et de reconnaissance qui se manifestèrent toujours avec de nouveaux transports d'enthousiasme parmi leurs fidèles sujets de ce département.

Leurs Majestés vont partir de Cherbourg et faire leur retour directement par Carentan et Saint-Lo. Que toute la population se trouve de nouveau sur les routes que Leurs Majestés doivent parcourir. Que de nouveaux arcs de verdure les couronnent et les décorent; qu'elles soient jonchées de fleurs, et que les inscriptions et allusions analogues à de telles circonstances marquent toute l'étendue de la joie publique.

Chaque citoyen rivalise de zèle en ce moment dans cette cité, qui se flatte que Leurs Majestés daigneront s'y arrêter quelques instans.

Par délégation de M. le Préfet,  
*Le Secrétaire général, C L É M E N T.*

*Nouvelles de l'Empire.*

*Saint-Lo, 28 mai.*

L'attente des habitans de la Manche n'a point été trompée, LL. MM. arrivèrent au Vey le 25, à peu près à



( 2894 )

dix heures du matin. Elles mirent pied à terre à la tête du pont. Elles y furent reçues par monsieur le Préfet de la Manche qui, dans un discours très concis qu'elles daignèrent écouter avec bonté, leur exprima les sentimens d'amour et de respect dont sont animés pour leurs augustes personnes tous les habitans de la Manche.

Au-delà du pont, LL. MM. entrèrent avec la cour et monsieur le Préfet dans une tente richement ornée qu'on leur avait fait préparer. Au bout de quelques minutes, elles remontèrent en voiture et se rendirent à Carentan, où elles ne dédaignèrent pas d'accepter un léger rafraîchissement. L'Empereur fit ensuite exécuter quelques charges et manœuvres par des compagnies du 113<sup>e</sup>, parcourut quelques quartiers de la ville, et put, d'un point élevé, donner un coup d'œil aux travaux de dessèchement.

Après une heure de repos, LL. MM. se remirent en marche pour Cherbourg, où elles arrivèrent de très-bonne heure.

Par-tout elles ont été accueillies par les démonstrations de la joie la plus franche; partout une nombreuse population s'est empressée sur leur passage, et les a entourées de témoignages de dévouement et d'allégresse. Les villages ont rivalisé de zèle avec les villes. Les maisons étaient ornées de guirlandes de verdure, tapissées de feuillage et de toile, draps ou rideaux parsémés de fleurs. Les arcs de triomphe de Carentan et de Valognes, construits en bois et en toile étaient d'un très-bel effet.

Le même soir de leur arrivée à Cherbourg, LL. MM. se sont embarquées, ont visité tous les forts et ne sont rentrées qu'à la nuit tombante. La ville était illuminée. Toutes les autorités, tous les citoyens avaient réuni leurs efforts pour ajouter à l'effet de l'illumination. C'est le même sentiment qui partout dirige tous les préparatifs faits pour recevoir nos bien-aimés Souverains.

Le 26, l'Empereur était à cheval de très-grand matin. Il avait visité une partie des travaux avant que S. E. le Ministre de la marine et les ingénieurs ne l'eussent joint.

On ne sait pas pour quel jour LL. MM. daigneront accepter le bal que la ville leur a préparé. On ignore également le jour où les présentations auront lieu.

Les principaux personnages qui accompagnent LL. MM. sont S. A. I. le Prince Vice-Roi d'Italie, le Grand Duc de Wurzburg, LL. EE. les Ministres de l'intérieur, de la

Haut de la 3<sup>ème</sup> page

( 2895 )

n<sup>o</sup>. 356.  
marine et le Secrétaire d'état; M<sup>me</sup>. la Duchesse de Montebello, quatre dames du palais, le Maréchal du palais Duc de Frioul, trois Chambellans, le Comte Lobeau, aide-de-camp, le Sénateur Comte Beauharnais, chevalier d'honneur, le Prince Aldobrandini, premier ecuyer, quatre ecuyers, deux officiers d'ordonnance, etc.

Paris - 21 mai.

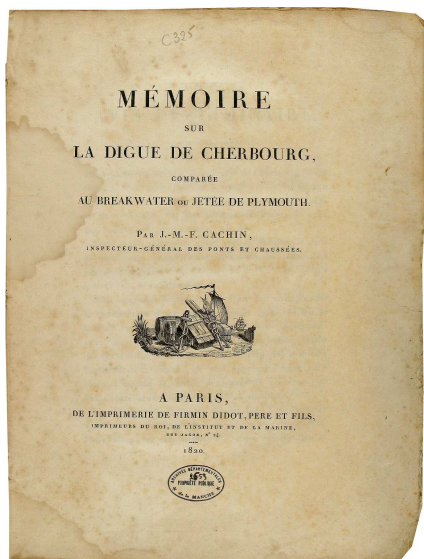




mais aussi et surtout d'établir rapidement à Cherbourg « *un avant-port et un port capable de contenir douze vaisseaux de guerre avec un nombre proportionné de frégates et trois fosses de construction* ». Dans le même décret du 25 germinal an XI (16 avril 1803), on précise que le port militaire pourra être complété ultérieurement par un bassin, creusé en arrière des deux premiers, pouvant contenir vingt-cinq vaisseaux de guerre. Joseph Cachin (1757-1825)<sup>8</sup>, inspecteur général des Ponts et chaussées, directeur des travaux maritimes, est chargé de la réalisation, à la fosse du Galet, du Port-Bonaparte, baptisé par la suite Port-Napoléon, de l'établissement du nouvel arsenal<sup>9</sup> en son sein, et de l'achèvement de la digue de Cherbourg<sup>10</sup>.

Cherbourg devient alors un des trois grands projets de pôle militaire avec Anvers au Nord et La Spezia au Sud, éléments essentiels d'un réseau de points d'appui maritime et industriel (arsenaux) couvrant tout le littoral de l'Empire.

Attentif aux qualités militaires de différents projets soumis, à leur coût et à la durée de leur réalisation, Napoléon repousse, de manière brutale<sup>11</sup>, un ambitieux projet de Cachin<sup>12</sup> en 1803, et ordonne que les travaux du port



Arch. dép. Manche  
(BIB C325)

<sup>8</sup> Joseph Cachin, né à Castres le 2 octobre 1757, suit des cours d'architecture à l'école des beaux-arts de Toulouse, avant d'intégrer en 1776 l'École des ponts et chaussées à Paris. Diplômé du titre d'ingénieur ordinaire du Roi pour les ponts-et-chaussées, il voyage en Grande-Bretagne en 1785 et aux États-Unis. Ingénieur aux travaux maritimes dans la généralité de Rouen, il est d'abord chargé de l'amélioration du port de Honfleur, pour lequel il propose la construction d'un canal parallèle à la Seine, entre Quillebeuf et la mer, pour sécuriser la navigation des bateaux de commerce. Il se marie avec une riche veuve, Judith de la Rivière, veuve en troisième nocces du prince de Montbéliard, dont il se sépare rapidement d'un commun accord. Nommé ingénieur en chef du Calvados, il travaille au canal de Caen à la mer, et à l'établissement de marine militaire dans la fosse de Colleville à l'embouchure de l'Orne. Il écrit à ce sujet deux mémoires. En 1792, il participe à la commission chargée d'étudier les travaux de la rade de Cherbourg. Passé directeur des travaux maritimes après le 18 brumaire et inspecteur général des ponts et chaussées en 1802, il publie un rapport en juillet 1802 dans le Moniteur, où il préconise le creusement d'un port près de la pointe du Homet, et l'élévation d'une batterie défensive centrale de 20 pieds de haut pour protéger la rade en complément des forts de Querqueville et de l'île Pelée. Affecté par Napoléon Ier à la direction générale des travaux maritimes de Cherbourg en 1804, il conduit pendant 20 ans les travaux du port militaire. Notable franc-maçon, il est en 1803 le septième citoyen le plus imposé de Cherbourg, et intègre la Société impériale académique de Cherbourg en 1807. Chevalier de l'ordre de la Légion d'honneur par décret du 13 juin 1804, Chevalier de l'Empire par lettres patentes le 16 septembre 1808, il est fait Officier de la Légion d'honneur lors du séjour de Napoléon à Cherbourg et reçoit le titre de baron d'Empire à l'occasion de l'inauguration de l'avant-port militaire par l'impératrice Marie-Louise, le 27 août 1813. Il sera nommé au conseil municipal de Cherbourg sous la première Restauration, et deviendra conseiller général de la Manche le 27 avril 1815 pendant les Cent-Jours. De nouveau nommé au Conseil général en 1817, il le préside en 1819 et y siège jusqu'en 1825. Candidat malheureux à la Chambre des députés en 1816, il publie en 1820 un *Mémoire sur la digue de Cherbourg comparée au breakwater de Plymouth*. Il quitte ses fonctions et Cherbourg en 1823, meurt à Paris le 23 février 1825.

<sup>9</sup> Le conventionnel Lecarpentier avait par son arrêté du 4 décembre 1793 créé le premier arsenal de Cherbourg.

<sup>10</sup> « *La digue de Cherbourg, long-temps abandonnée, long-temps l'objet de l'incertitude et du doute, sort enfin du sein des eaux; et déjà elle est un écueil pour nos ennemis et une protection pour nos navigateurs. A l'abri de cette digue, au fond d'une rade immense, un port se creuse, où, dans quelques années, la république aura ses arsenaux et des flottes.* » Le Premier Consul au corps législatif, dans son « exposé de la situation de la République », le 16 janvier 1804 (*Œuvres de Bonaparte*. Tome troisième. C.L.F. PANCKOUCKE, Éditeur, MDCCCXXI. <http://www.gutenberg.org/files/12893/12893-h/12893-h.htm>).

<sup>11</sup> « Opinion de Sa Majesté l'Empereur sur le projet du Port Bonaparte, an XII » (A.N., DD2 744) cité dans DEMANGEON (Alain) et FORTIER (Bruno), *Les vaisseaux et les villes*, CERA, 1978.

militaire et du nouvel arsenal<sup>13</sup> commencent sur le champ à un rythme soutenu<sup>14</sup>, pour mieux défendre ses côtes<sup>15</sup> et préparer l'invasion de l'arrogante Albion. « *Journaliers, travailleurs de terre, mineurs, carreyeurs, tailleurs de pierre et maçons* » sont incités par voie d'affiche à se rendre, avec « *les outils de leur profession* », à Cherbourg où « *ils recevront sur-le-champ de l'ouvrage* ». « *Les femmes, les enfans même seront employés selon leur force & leur age* ». Les candidats recevront pour leur voyage une indemnité de 3 sols par lieue payée par le sous-préfet. On les assure par ailleurs que les « *payemens seront réguliers & proportionnés à l'ouvrage* » et qu'ils « *seront employés pendant plusieurs années* ». Les pères de famille pouvant toucher une indemnité supplémentaire payée « *à leurs femmes, dans le lieu de leur domicile* », le préfet Jean-Pierre Bachasson de Montalivet se réjouit, le 14 juillet 1803, que « *jamais plus d'avantages réunis n'ont pu leur être offerts* ». <sup>16</sup> Aux travailleurs civils, les autorités ont joint des travailleurs militaires volontaires, puis à partir de 1809 des prisonniers de guerre (2 350 prisonniers espagnols sont à Cherbourg au 1<sup>er</sup> décembre 1812). Le 8 janvier 1808, un décret avait établi un dépôt de conscrits réfractaires à Cherbourg, mis à la disposition de la Marine.<sup>17</sup> Les conditions d'hébergement et de ravitaillement des milliers de travailleurs<sup>18</sup> posent de nombreux problèmes aux autorités et aux Cherbourgeois contraints de loger les ouvriers et de subir l'enchérissement des prix. En 1811, la disette sévit à Cherbourg.<sup>19</sup> Mais le contexte est plus largement difficile puisqu'en février et mars 1812 des émeutes de la faim toucheront la région, à Caen, à Carentan, obligeant le préfet de la Manche à préconiser l'établissement de soupes économiques dites à la Rumfort dans toutes les communes de plus de 2 000 habitants (la mesure est confirmée par un décret impérial, le 24 mars).

Bien qu'après 1805, les projets d'invasion de l'Angleterre se soient évanouis, les travaux de la digue et du Port-Napoléon, sont poursuivis avec célérité. Le chantier était immense<sup>20</sup> : à la mine et

---

<sup>12</sup> Un avant-port, un bassin semi-circulaire à cales concentriques destinées à la conservation de trente vaisseaux de ligne constamment en état de prendre la mer au premier ordre, un bassin équipé de trois formes couvertes pour le radoub, un arrière bassin rectangulaire autour desquels se développeraient les ateliers et magasins de stockage.

<sup>13</sup> Un avant-port, un premier bassin rectangulaire et trois formes pour sept millions. Le terrain destiné à l'arrière-bassin n'étant encombré par aucun remblai et construction de nature à gêner le creusement s'il était décidé d'y procéder (« Procès-verbal des séances du 30 ventôse et du 4 germinal relatives à la discussion ouverte par ordre de Sa Majesté Impériale sur les travaux à entreprendre pendant la campagne de l'an XIII au Port de Cherbourg, le 7 germinal an XIII » (A.N., DD2 744).

<sup>14</sup> La batterie Napoléon construite sur la digue de Cherbourg est inaugurée dès le 16 août 1804.

<sup>15</sup> Les 13 et 14 septembre 1803, une flottille anglaise bombarde Granville. Les Anglais descendent à Saint-Pair et pillent les environs.

<sup>16</sup> Arch. dép. Manche (Placard, 24 messidor an XI).

<sup>17</sup> LEBRUN (Marc). « Révolution, Empire et mauvais soldats » dans *Revue historique des armées*, n° 244, 2006.

<sup>18</sup> Aux ouvriers affectés au creusement du port militaire et à la construction d'un nouvel arsenal, il faut ajouter les centaines d'autres qui dans le cadre de l'ancien arsenal s'échinent à construire et armer de nouveaux navires. Un rapport du 1<sup>er</sup> septembre 1811 estime ces derniers à 445 ouvriers à la journée et 419 à l'entreprise par association, sans compter les ouvriers militaires. LEPPELEY (Roger). *Le vieil arsenal de Cherbourg de 1793 à 1814*, Roger Lepelley, 1990.

<sup>19</sup> Les ouvriers ne peuvent rester à Cherbourg en raison de la cherté de la vie. Il apparaît qu'il leur faudrait un quart en plus de leur paie pour pouvoir vivre. FOUACE (Jean), *Cherbourg, port aux princes : chroniques de fêtes sur fond d'histoire de France de la fin de l'Ancien Régime à la Grande Guerre*. Cherbourg-Octeville, Isoète, 2001, p. 47.

<sup>20</sup> Gellis d'Hermigny, qui visita le chantier en mai 1809, nous laisse un intéressant témoignage dans *Petit voyage de trois rats de caves à Cherbourg*, publié vingt ans plus tard. « *Nous descendîmes d'abord dans le vaste batardeau qu'on avait jeté à l'entrée du port. Cette immense machine, qui régnait entre les deux musoirs, résistait au courroux de la mer, et garantissait de ses fureurs les ouvriers employés dans le fond des bassins. Des arbres entiers, s'appuyant réciproquement et liés ensemble par des barres de fer, composaient cet édifice étonnant, qui, malgré l'énormité de son poids et de son étendue, a surnagé, de*

à la pioche<sup>21</sup> les ouvriers creusaient dans la roche un bassin de 292 m de long sur 236 m de large sur une profondeur de plus de 16 mètres au dessus de la haute mer. Le rocher ainsi arraché venait s'amonceler sur la digue ou servait à édifier les forts qui défendaient la rade ainsi que les bâtiments nécessaires à l'arsenal. Sans doute à l'occasion des travaux du port de Cherbourg, la vapeur fut-elle introduite pour la première fois dans le département puisque le 17 janvier 1806, un marché était conclu avec un mécanicien de Paris, Constantin Périer, pour la fourniture de deux machines à vapeur et six pompes.<sup>22</sup> En dépit de la difficulté de la tâche et des éléments qui dévastaient le chantier de la digue en février 1807, puis en février 1808, entraînant cette dernière fois la mort de 246 soldats et ouvriers, Cherbourg devenait le grand port de guerre que la Normandie espérait depuis plus d'un siècle. L'empereur, très impliqué dans la réalisation du port militaire et de l'arsenal<sup>23</sup>, et attentif à renforcer le Blocus continental contre l'Angleterre, venait donc logiquement visiter son chantier en 1811.

D'autres ouvrages attiraient par ailleurs la curiosité impériale : outre la réalisation de la rade de Cherbourg, le consul avait repris à son compte des projets envisagés du temps de la monarchie :  
- En 1804, débuta le grand chantier de dessèchement des marais de Carentan aux frais de l'Etat.<sup>24</sup> Il s'agissait de redresser la Douve, de construire un pont à trois arches au-dessus de son nouveau lit canalisé, et surtout d'ouvrir un grand canal de dessèchement et de navigation<sup>25</sup> jusqu'aux parties les plus reculées des marais vers l'ouest. Projet nécessitant d'établir une grande écluse

---

*l'instant qu'on en eut retiré la glaise et la terre dont il était rempli. En dépit de cet ouvrage, la mer s'était frayée un passage à travers les rochers (on appelait ce passage un Renard). Elle pénétrait dans l'avant-port, au fond duquel trois mille ouvriers auraient été engloutis, si d'autres ouvriers, veillant à leur conservation, n'eussent sans cesse mis en mouvement une grande quantité de chapelets et de vis d'Archimède, qui faisaient remonter les eaux et les rendaient à la mer. Ces machines, quoique très multipliées, étant devenues insuffisantes, on fut obligé d'établir des pompes à feu, et de creuser même, sur le passage du Renard, un puits profond, dans lequel il se perdait, et dont on le retirait au moyen d'une pompe. On assurait ainsi la sécurité des travailleurs. C'était un spectacle admirable pour l'observateur, que cette fourmilière d'hommes, de femmes, d'enfants qui s'agitaient à soixante pieds au-dessous de lui, les uns descendants, les autres remontant avec des hottes, des chevaux ou des voitures chargées ou non chargées. D'autres étaient occupés, du matin au soir, à miner les roches. Le salpêtre était soigneusement introduit dans leur sein ; et lorsque l'explosion les avait déchirées, chaque ouvrier aurait pu remporter, dans son chapeau, quelques cailloux épars ça et là, résultat de ses soins et de son travail d'un jour. »*

<sup>21</sup> On calcula qu'on usa 180 000 manches de pelles et de pioches pour creuser l'avant-port. DESIRE DIT GOSSET (Gilles), « Les voyages officiels à Cherbourg au XIXe siècle », *Revue du département de la Manche*, n° 170 (avril 2001).

<sup>22</sup> FOUACE (Jean), *Cherbourg, port aux princes : chroniques de fêtes sur fond d'histoire de France de la fin de l'Ancien Régime à la Grande Guerre*. Cherbourg-Octeville, Isoète, 2001, p. 55.

<sup>23</sup> Lire à ce sujet DEMANGEON (Alain) et FORTIER (Bruno), *Les vaisseaux et les villes*, CERA, 1978.

<sup>24</sup> Le 16 janvier 1804 le Premier Consul annonçait au corps législatif dans le cadre de son « exposé de la situation de la République » : « *Au sein du Cotentin, un dessèchement non moins important, dont le projet est fait, dont la dépense, largement calculée, sera nécessairement remboursée par le résultat de l'opération, transformera en riches pâturages d'autres marais d'une vaste étendue, qui ne sont aujourd'hui qu'un foyer de contagion toujours renaissant. Les fonds nécessaires à cette entreprise sont portés dans le budget de l'an 12.* » (*Œuvres de Bonaparte*. Tome troisième. C.L.F. PANCKOUCKE, Éditeur, MDCCCXXI).

<sup>25</sup> Le premier projet de canal du Cotentin entre la baie des Veys et Portbail remonte à l'année 1681 (LECHANTEUR DE PONTAUMONT (Emile), *Histoire de la ville de Carentan et de ses notables d'après les monuments paléographiques*, Paris, Dumoulin et Gouin, 1863, p. 23) mais en 1777, l'ingénieur Pierre Jean de Caux de Blacquetot note que « *L'idée du canal (de Portbail aux Veys) tombe par la difficulté de l'exécution* ». D'ailleurs en 1781, le capitaine de Chantrans, du corps royal du Génie, remarque « *Pour se procurer pareil canal (de Portbail aux Veys), il faudrait y sacrifier plusieurs millions ; ajoutons quelques millions encore et nous aurons à Cherbourg un port capable de contenir plusieurs vaisseaux de ligne [...] Le port de Cherbourg exécuté rend le canal de navigation superflu, il est donc inutile de l'entreprendre.* » (Arch. dép. Calvados, C 4317, cité par R. Villand, « Rivières navigables et canaux du Cotentin », *Mélanges*, 18<sup>e</sup> série).



sous Carentan.<sup>26</sup> L'exécution du grand canal de dessèchement ne commença qu'en 1806. Les travaux sont faits par parties non continues, cinq portions du grand canal étant en chantier.

- En 1805, on adjugea les travaux du pont du Vey<sup>27</sup> qui devait permettre de franchir sans encombre la Vire<sup>28</sup> mais nécessitait de creuser un nouveau lit au fleuve. En 1803, un auteur anonyme d'un Mémoire sur Carentan, peut-être Jean-Charles Cornavin-Chanvalon, le maire de Carentan qui reçu à dîner en son hôtel leurs altesses impériales huit ans plus tard, notait « *Une des grandes entraves qui empêchent le commerce d'augmenter est la difficulté de pénétrer dans le Calvados par le passage du Petit Vey. Les voitures ne peuvent le traverser que pendant quelques heures, lorsque la marée est basse. Les gens à pied ou à cheval peuvent également passer en bateau, à la mer haute ; mais l'une et l'autre manière sont dangereuses. [...] La construction d'un pont devient donc nécessaire.* »<sup>29</sup>

Au cours de son séjour, Napoléon ne manquera pas de vérifier de visu l'état d'avancement de ces travaux, eux aussi importants. D'autres furent encore ordonnés avant la visite impériale, tels la fortification des îles Saint-Marcouf<sup>30</sup> qui débuta en 1809, et la réfection des routes.<sup>31</sup>

Tous ces travaux, nécessitent une main d'œuvre nombreuse. Le 1<sup>er</sup> mars 1805, le ministre de la guerre rend compte à l'empereur que « *les grands travaux qui s'exécutent dans les départements de la Manche et du Calvados, pour le dessèchement du marais de Carentan, le port de Cherbourg, la construction du Pont du Petitvey et autres objets, occasionnent une extrême rareté d'ouvriers et une augmentation exorbitante du prix des journées.* » Le directeur général des Ponts et Chaussées propose que quatre compagnies d'infanterie<sup>32</sup> formant 250 à 260 hommes soient cantonnées à Isigny et employés à la construction du pont du Petit Vey.<sup>33</sup>

### Un voyage politique

Le voyage officiel sera aussi l'occasion de venir s'assurer du soutien des notables (maires, conseillers d'arrondissement, conseillers généraux<sup>34</sup>...) et réveiller l'ardeur de populations assez

---

<sup>26</sup> Compte-rendu moral de l'année 1808 remis par le préfet Louis Costaz au conseil général, le 10 janvier 1809. A. N. F20 215 (*La Manche par les textes* n° 8).

<sup>27</sup> Un projet de construction d'un pont au Petit-Vey remonte à 1709. Le pont ne sera ouvert à la circulation qu'en 1824.

<sup>28</sup> « *Un pont sur la Vire liera le département de la Manche au département du Calvados, supprimera un passage toujours dangereux et souvent funeste, et abrégera de quelques myriamètres la route qui conduit de Paris à Cherbourg.* » annonce le Premier Consul au corps législatif, le 16 janvier 1804 (*Œuvres de Bonaparte*. Tome troisième. C.L.F. PANCKOUCKE, Éditeur, MDCCCXXI).

<sup>29</sup> Anonyme, Mémoire manuscrit sur Carentan, cité par LECHANTEUR DE PONTAUMONT (Emile), *Histoire de la ville de Carentan et de ses notables d'après les monuments paléographiques*, Paris, Dumoulin et Gouin, 1863, p. 69 et suivantes.

<sup>30</sup> En 1804, on signale la présence du 2<sup>e</sup> bataillon colonial (déserteurs français repris) aux îles Marcouf. LEBRUN (Marc). « Révolution, Empire et mauvais soldats » dans *Revue historique des armées*, n° 244, 2006).

<sup>31</sup> Dans son rapport de l'an X, le Conseil général de la Manche avait réclamé au gouvernement la réparation des chemins, avertissant que « *Tant que les communications sont interrompues, il ne faut attendre aucun succès de l'agriculture.* » (Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, Enquête agricole – Deuxième série. Enquêtes départementales, Imprimerie impériale, 1867, p. 9.). Un plan de réfection du réseau routier départemental fut établi dès l'an VIII. En 1804, Bonaparte annonçait que « *Sur un autre point du département de la Manche, un canal est projeté, qui portera le sable de la mer et la fécondité dans une contrée stérile, et donnera aux constructions civiles et à la marine des bois qui périssent sans emploi à quelques myriamètres du rivage.* » (*Œuvres de Bonaparte*. Tome troisième. C.L.F. PANCKOUCKE, Éditeur, MDCCCXXI).

<sup>32</sup> Il se trouve alors dans le département le 2<sup>e</sup> régiment d'infanterie légère à Cherbourg, le 28<sup>e</sup> régiment à Granville et les 2 premiers bataillons du 112<sup>e</sup> régiment à Cherbourg.

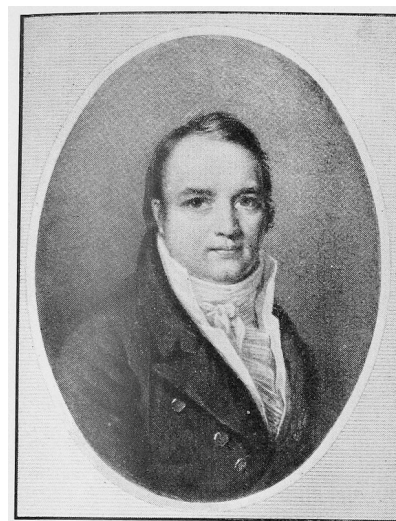
<sup>33</sup> Arch. dép. Manche, 2 J 1495.

<sup>34</sup> Le Conseil général a été institué le 17 février 1800. Il est composé de 24 conseillers généraux nommés par le Premier Consul au fur et à mesure des vacances. On ne pouvait être à la fois maire et conseiller.



peu enthousiastes. Si la chouannerie n'a véritablement sévit que dans le sud du département, les habitants du Cotentin restent mesurés dans leur adhésion au régime, en dépit des efforts des préfets successifs et des évêques qui s'appuient sur le Concordat pour réconcilier prêtres réfractaires et curés jureurs, clergé et fidèles (c'est encore dans le sud du département que quelques opiniâtres résistent, autour de Mortain). Mais le brigandage<sup>35</sup> et l'insoumission<sup>36</sup> ont reculé de manière remarquable. Il faut pourtant encore en avril 1811 faire marcher en différents points du département des colonnes mobiles pour rechercher et arrêter les réfractaires et déserteurs<sup>37</sup> et le préfet Bossi doit menacer en juillet de la même année les communes de fuyards d'y envoyer une garnison militaire et d'y multiplier les frais et le nombre de garnisaires jusqu'à ce qu'ils aient été livrés.<sup>38</sup>

Napoléon a d'ailleurs avec lui son ministre de l'Intérieur, fin connaisseur du département puisqu'il en fut le préfet d'août 1801 à mars 1804, Jean-Pierre Bachasson de Montalivet (1766-1823)<sup>39</sup>. Nul doute que Bachasson de Montalivet qui s'était plaint en février 1803 du « *mauvais état d'esprit des populations* » et de « *l'impéritie et de la mauvaise foi des 672 conseils municipaux*



Jean-Pierre de Montalivet  
Arch. dép. Manche (BIB E489)

L'assemblée donne un avis sur le budget établi par le préfet, répartit les contributions entre les arrondissements, renseigne le gouvernement sur les besoins du département à partir des propositions des conseils d'arrondissements. A chaque session d'une quinzaine de jours, un président est désigné.

<sup>35</sup> En décembre 1801, la malle partie de Coutances pour Saint-Lô est attaquée sur le pont de Tarrette (vol de 35 000 livres). Le 9 mai 1808, six auteurs d'un vol commis à Hébécrevon, déserteurs ou réfractaires, sont exécutés à Coutances.

<sup>36</sup> Avant l'amnistie de mars 1810, la Manche compte 1 462 insoumis, 209 dans l'arrondissement d'Avranches, 363 dans celui de Coutances, 214 dans celui de Mortain, 259 dans celui de Saint-Lô, 437 dans celui de Valognes (DE LANNOY (François). « *Préfets et conscription dans la Manche sous le Consulat et l'Empire (1800-1814)* » dans *Annales de Normandie*, septembre 2000).

<sup>37</sup> *Journal du département de la Manche* n° 342 (mercredi 10 avril 1811).

<sup>38</sup> *Journal du département de la Manche* n° 367 (samedi 6 juillet 1811).

<sup>39</sup> Ancien conseiller au Parlement de Grenoble, ami de Bonaparte à Valence, avant la Révolution, député de Valence, Jean-Pierre de Montalivet, échappa à la Terreur en s'engagea dans l'armée comme simple soldat dans le bataillon valentinois des volontaires du Dauphiné en 1793. Il devint maire de Valence en janvier 1795 puis Commissaire du Directoire exécutif pour l'administration de la Drôme. Il reprit pourtant du service militaire en novembre 1795, en rejoignant l'Armée d'Italie de Bonaparte. En 1800, il est de nouveau maire de Valence et conseiller général de la Drôme. Mais en mars 1801, Montalivet apprend que le Premier Consul « veut le lancer dans la carrière ». Le passage par la préfecture de la Manche sera court lui assure-t-on car il est destiné à d'autres fonctions (Lettre de Savoye de Rollin, président du Tribunat, à Montalivet citée dans MONTALIVET (André de), *Les Bachasson de Montalivet*, Paris, 1955). L'arrêté le nommant préfet de la Manche paraît dans le *Moniteur* le 19 avril 1801. Il parvint à réduire dans la Manche les dernières oppositions politiques et religieuses sans abuser de fermeté. En mars 1804, il est nommé préfet de Seine-et-Oise et s'installe à Versailles. Il intègre en 1805 le Conseil d'Etat qui prépare les Codes législatifs, tandis que son épouse devient dame de compagnie de l'Impératrice. Directeur de la Légion d'honneur, il est appelé le 5 mai 1806, à la Direction générale des Ponts et Chaussées, supervisant les nombreux travaux exigés par l'empereur. Par un décret du 27 novembre 1808, il reçoit le titre de Comte d'Empire, auquel s'ajoutera un Majorat héréditaire de 80 000 livres de rentes. Le 1<sup>er</sup> octobre 1808, il recevait le portefeuille de l'Intérieur qu'il conservera jusqu'à la chute de l'Aigle. Responsable des Affaires intérieures, des Travaux Publics, de l'Instruction Publique, des Beaux-Arts, de l'Agriculture et du Commerce dans un empire qui s'étendait de la Hollande au Latium, Montalivet était l'homme de confiance de l'empereur, auquel il témoigna une fidélité sans faille. Echappant grâce à Decazes à la proscription, Montalivet se retira sous la Restauration dans le Cher. Il est pourtant nommé Pair de France héréditaire en 1819, en compagnie d'autres anciens ministres et maréchaux de Napoléon. A la Chambre des Pairs, il fut partisan des grands travaux de canalisation susceptibles de favoriser le commerce, mais la maladie l'écarta de Paris. Il mourut sur ses terres (Cher) le 22 janvier 1823, âgé de 56 ans.

*composés d'hommes qui savent à peine lire* »<sup>40</sup>, éclaira l'empereur sur les sentiments des nombreux représentants rencontrés lors du séjour. Ministre de l'Intérieur depuis 1809, ancien Directeur des Ponts et Chaussées, Bachasson de Montalivet, est tout désigné pour accompagner Napoléon dans ce périple qui est conçu à la fois comme un voyage d'inspection et une visite politique.

### Un cortège qui impressionne

La composition du cortège démontre que ce séjour en Basse-Normandie est à la fois une tournée de travail, d'inspection et un voyage de prestige et de représentation. L'empereur se rendit en Basse-Normandie en grande compagnie. « *A peine échappée aux dangers inséparables de la maternité* »<sup>41</sup>, l'impératrice Marie-Louise, nièce de Marie-Antoinette et « *mère d'un roi ardemment désiré* »<sup>42</sup>, accompagne son époux. Cette présence affichait la



Dessin de Louis-François Goubert  
(Valognes, 1783 – Bayeux, 1850)  
Arch. dép. Manche (5 J 24)

destinée assurée du trône, auquel les Français devaient vouer respect et fidélité. Dans la suite de l'impératrice, se trouvaient l'oncle de Marie-Louise, le Grand-Duc de Wurtzbourg, frère de l'empereur François 1<sup>er</sup>, sa dame d'honneur, la duchesse de Montebello, le prince et la princesse Aldobrandini et d'autres courtisans. L'empereur était accompagné de trois ministres : le comte de Montalivet pour l'Intérieur, le comte Decrès pour la Marine<sup>43</sup> et le duc de Bassano, secrétaire d'Etat et ministre des Affaires étrangères depuis avril. D'autres hauts fonctionnaires et grands officiers du Palais étaient aussi du

voyage, ainsi que le vice-roi d'Italie, le prince Eugène de Beauharnais. 101 serviteurs du Palais accompagnaient le couple impérial. 150 grenadiers, 230 chasseurs, 230 Dragons, 15 gendarmes d'élite assuraient la protection du

convoi. Des piquets de 25 cheveau-légers du 2<sup>ème</sup> régiment étaient de plus disposés en de nombreux endroits, le long du trajet.<sup>44</sup> A ce dispositif, il faut ajouter, dans chaque département traversé, les Gardes d'honneurs composés des représentants des meilleures familles, honorés d'accompagner leurs altesses dans leur département. Le convoi ainsi composé est exceptionnel par son ampleur : plus de cinquante voitures attelées de 259 chevaux de poste, plus de dix-sept bidets pour les piqueurs, six brigades de chevaux de selle, six berlines de ville, trois calèches en Daumont et cinquante chevaux de carrosse.<sup>45</sup>

Le déplacement d'un tel convoi devait marquer à jamais les esprits mais les informations portées dans son journal par Jean-Nicolas Geoffroy, avocat valognais et membre de la municipalité, révèlent qu'à son approche de Cherbourg le convoi s'étirait remarquablement. C'est ainsi que quatre jours avant le passage de l'empereur, les premiers éléments passent à Valognes. Dès le 22 mai (l'empereur traverse Valognes le 26), l'avocat note l'arrivée de lanciers, dragons et hussards de la Garde impériale venant loger chez l'habitant, le lendemain plusieurs voitures de l'empereur

<sup>40</sup> DE LANNOY (François). « Préfets et conscription dans la Manche sous le Consulat et l'Empire (1800-1814) » dans *Annales de Normandie*, septembre 2000, p. 515.

<sup>41</sup> Hommage à l'Impératrice du président du conseil général de la Manche, le 28 mai 1811 (Arch. dép. Manche, 6 J 23/2, cahier 20).

<sup>42</sup> Le Roi de Rome est né le 20 mars. Hommage à l'Impératrice du président Tribunal, le 28 mai 1811 (Arch. dép. Manche, 6 J 23/2, cahier 20).

<sup>43</sup> Déjà venu à Cherbourg en mai 1810 pour inspecter les travaux.

<sup>44</sup> MULLER (Michel), « 26 et 30 mai 1811 : passages à Valognes de Napoléon 1<sup>er</sup> et de l'impératrice Marie-Louise » dans *Val'Auna*, n° 18 (premier semestre 2011).

<sup>45</sup> MASSON (Frédéric), *L'impératrice Marie-Louise*, Paris, 1912.



sont arrivées « dont quelques unes étaient fort belles », le 24, deux caissons contenant les effets du service impérial précèdent plusieurs voitures à six chevaux transportant les ministres de la Marine et de l'Intérieur, le Directeur des postes et d'autres fonctionnaires. Le 25, veille du passage impérial, Jean-Nicolas Geoffroy observe une « file de treize voitures dont une à huit chevaux dans laquelle devait être un ministre ; il y avait dans les autres des chambellans et des secrétaires de l'empereur et des gens de sa maison. »<sup>46</sup>

### Recevoir dans l'urgence



Napoléon Ier entouré de conseillers (début XIXe siècle)  
Arch. dép. Manche (2 Fi 6/566)

La venue annoncée le 16 mai, pour le 20 à Caen, laissait peu de temps aux autorités locales pour se retourner, ainsi que le confirme la lettre ministérielle adressée aux préfets. « Ne perdez pas un instant ! Leurs Majestés se proposent d'accepter les fêtes qu'on leur donnera. Secondez à cet égard tout ce qu'inspirera l'allégresse publique...

*Les arcs de triomphe même en verdure sur leur passage seront des témoignages de joie agréables à Leurs Majestés. Prévenez les maires, les gardes nationales, la garde d'honneur...* »<sup>47</sup>

Les quelques jours et nuits précédant le passage impérial furent entièrement consacrés à nettoyer les rues, sabler les sols pavés, tresser des guirlandes, fleurir et décorer les façades, prévoir des illuminations, confectionner et dresser des arcs de triomphe aux entrées, monter des tentes ou apprêter des locaux, ordonner des réquisitions, prévoir des rafraîchissements ou davantage, imaginer des présents, les confectionner dans l'urgence, organiser les cérémonies, convoquer leurs participants, sélectionner les demoiselles qui remettraient un présent à l'impératrice, inspecter les logeurs, cacher les mendiants<sup>48</sup>, retoucher les tenues, rédiger des adresses élogieuses, les apprendre sur le bout des doigts... Une excitation et une agitation inaccoutumées s'emparèrent sans doute de presque toute la province.

Un grand flou entourait les déplacements de l'empereur. Un témoin au service de l'empereur rappelle qu'on ne révélait précisément ni le jour ni l'heure du départ, ni l'itinéraire suivi. « Lorsque l'Empereur devait quitter sa capitale pour rejoindre ses armées, ou pour une simple tournée dans les départements, jamais on ne savait bien précisément le moment de son départ. Il fallait d'avance envoyer sur diverses routes un service complet pour la chambre, la bouche, les écuries. Quelquefois ils attendaient trois semaines, un mois, et, quand Sa Majesté était partie, on faisait revenir les services restés sur les routes qu'elle n'avait point parcourues. J'ai souvent pensé que l'Empereur en usait ainsi pour déconcerter les calculs de ceux qui épiaient ses démarches et dérouter les politiques. Le jour qu'il devait partir, personne que lui ne le savait; tout se passait

<sup>46</sup> MULLER (Michel), « 26 et 30 mai 1811 : passages à Valognes de Napoléon 1<sup>er</sup> et de l'impératrice Marie-Louise » dans *Val'Auna*, n° 18 (premier semestre 2011).

<sup>47</sup> ANGOT DES ROTOIRS, « Napoléon 1<sup>er</sup> en Basse-Normandie » dans *Société historique et archéologique de l'Orne*, Tome 31, 1912.

<sup>48</sup> Voir la note du préfet au maire de Cherbourg date du 21 mai, citée par FOUACE (Jean), *Cherbourg, port aux princes : chroniques de fêtes sur fond d'histoire de France de la fin de l'Ancien Régime à la Grande Guerre*. Cherbourg-Octeville, Isoète, 2001, p. 43.

comme à l'ordinaire.»<sup>49</sup> Alors que l'on attend sa venue à Caen depuis le 20 mai, Napoléon 1<sup>er</sup> quitta Rambouillet seulement le 22 mai<sup>50</sup>. Et le *Journal du département de la Manche* du 25 mai avoue « On ne sait pas précisément quelle route elles tiendront [...] Sur les deux points principaux par lesquels elles peuvent faire leur entrée dans la Manche, à la forêt de Cerisy sur le route de Bayeux à Saint-Lô, et à l'embranchement de la route du Vey à Carentan, on a élevé des arcs de triomphe que le défaut de temps n'a pas permis de construire autrement qu'en feuillage. »<sup>51</sup> Le préfet de la Manche fit placer des relais sur les deux itinéraires pressentis pour être tenu informé.<sup>52</sup> Mais une autre incertitude complexifiait la situation : « On regarde comme possible que LL. MM. ne passent pas ensemble par le Vey, et que S. M. l'Impératrice prenne la route de Saint-Lô. Dans cette supposition, il a été également fait les préparatifs nécessaires. M. le Secrétaire général se trouvera sur la limite vers la forêt de Cerisy pour recevoir Sa Majesté. »

Dans le registre des arrêtés du maire de Valognes, à la date du 30 mai 1811, on déplore que « trois fois des rafraîchissements ont été préparés dans la maison choisie par M. le Maire pour le palais où leurs Majestés devaient reposer [l'hôtel du Mesnildot de la Grille] ; trois fois les autorités constituées étaient allées au-devant de leurs Majestés ; trois fois les habitants de la ville et des campagnes environnantes s'étaient portés en foule sur leur passage ; trois fois leur attente avait été déçue. »<sup>53</sup> Le convoi annoncé dès le 22 mai, n'arrivera que le 26 ! De même, Coutances s'apprêta jusqu'au 27 mai pour le passage des augustes voyageurs, date à laquelle parvint dans la cité épiscopale l'annonce du retour de l'empereur par Carentan et Saint-Lô. Le lendemain, c'est au tour des Granvillais d'apprendre que l'empereur se rendra de Cherbourg à Alençon via Saint-Lô, annulant son passage par Granville « où plus de quatre mille habitants aisés [...] étaient depuis deux jours réunis [...] par l'espoir de contempler enfin les traits du Héros auquel la France est redevable de tant de gloire, et ceux de l'auguste Princesse à laquelle il était réservé de donner à l'Empire Français le dernier degré de fixité. »<sup>54</sup> Maires de Coutances et de Granville, sous-préfets, notables du collège électoral, Gardes d'honneur des deux arrondissements se précipitent aussitôt à Cherbourg ou Saint-Lô pour « jouir du bonheur de les voir ».

A chaque halte, le même cérémonial se répétait. A l'entrée d'un département, d'un arrondissement, d'une ville, auprès d'un arc de triomphe fait de branchages (comme à Cherbourg) ou d'une charpente et de tissus (comme à Carentan, Valognes et Saint-Lô), les autorités attendaient leurs majestés qui ne daignaient pas toujours descendre de leur voiture ni même s'arrêter. La Garde nationale, la Garde d'honneur, la musique rendaient les honneurs tandis que les cloches carillonnaient au risque de couvrir les messages de déférence et de bienvenue. Quelques discours ampoulés plus tard, on remettait symboliquement à l'empereur les clés de la ville et à l'impératrice un présent (là une corbeille de fleurs, ici une parure en dentelle, ailleurs un livre précieux). Puis l'on accompagnait le couple impérial jusqu'à la sortie de la ville. Si l'empereur s'attardait un peu, il s'entretenait de la situation économique avec les représentants locaux et sur les moyens de favoriser la prospérité. Il arrivait qu'il se fasse présenter des échantillons des productions industrielles locales, comme à Caen et à Cherbourg. L'empereur veillait aussi à rencontrer les membres de l'Eglise, qui au même titre que les responsables politiques, étaient pour

---

<sup>49</sup> KERMOYSAN (Jean). *Souvenirs du premier empire*, Paris, P. Dupont, 1860.

<sup>50</sup> « Le 22, l'Empereur était attendu dans notre ville d'où il devait de suite se rendre à Cherbourg. Son arrivée n'a point eu lieu » note dans son journal le Valognais Jean-Nicolas Geoffroy.

<sup>51</sup> *Journal de la Manche* n°355 (samedi 25 mai 1811).

<sup>52</sup> LE CARPENTIER DELAVALLE (Louis-Augustin). *Evènements les plus remarquables arrivés dans le département de la Manche du Directoire à la seconde Restauration*. 1938, p. 112.

<sup>53</sup> Cité par LE CANNELIER (Albert), « Le passage de l'Empereur et de l'Impératrice à Valognes le 26 mai 1811 » dans *Mémoires de la Société archéologique, artistique littéraire et scientifique de l'arrondissement de Valognes*, Tome IX, 1933.

<sup>54</sup> *Journal du département de la Manche* n°357 (samedi 1<sup>er</sup> juin 1811).



lui des agents impériaux, depuis la signature du Concordat. Les curés renseignaient sur les ressources, l'esprit et la moralité de la population. Il laissait alors généralement vingt napoléons, quelquefois plus, pour les besoins des pauvres de la commune. A un représentant des autorités civiles ou militaires, il remettait fréquemment une pièce d'orfèvrerie, boîte ou bague, et pouvait décerner la légion d'honneur<sup>55</sup>. L'impératrice se montrait également généreuse à l'égard d'une première et parfois deuxième demoiselle qui lui avait été présentées. Puis le convoi reprenait sa route à vive allure.

Le départ était très matinal : 5 heures de Rambouillet le 22 mai, vers 6 heures de Caen le 28 après une messe célébrée à 4 heures du matin, à 6 heures de Saint-Lô le 31 mai. Pour autant, les journées ne s'achèvent pas dès le crépuscule. Lorsque l'empereur arrive à Caen, le 22, à minuit, il se met de suite au travail avec les fonctionnaires caennais.

Au cours de ce long voyage qui ne se termina que le 4 juin à Saint-Cloud (le baptême du Roi de Rome se déroule à Notre-Dame de Paris le 9 juin), l'empereur continua à traiter les affaires courantes signant à Caen et à Cherbourg des décrets regardant le reste de l'empire.

### Destination Caen



*Dessin de Louis-François Goubert  
(Valognes, 1783 – Bayeux, 1850)  
Arch. dép. Manche (5 J 24)*

Parti de Rambouillet, le 22 dès 5 heures du matin, le convoi est accueilli à 7 heures par le préfet de l'Eure à Groussainville, puis traverse Dreux, Nonancourt et Verneuil. Vers midi, il entra dans l'Orne. L'empereur s'accorda un arrêt de cinq quarts d'heures au château de Tubeuf qu'il consacra à dîner et à recevoir les autorités constituées de Laigle et des environs. Il passa ensuite par Laigle, Sainte-Gauberge, s'arrêta au Haras du Pin, traversa au pas Argentan et puis quitta le préfet de l'Orne à Occagnes à 19 h 00. Falaise s'illumina pour le passage du cortège et ce n'est qu'à onze heures qu'on atteignit Caen. La voiture impériale filait à si vive allure qu'elle dépassa la tente où se tenaient le préfet du Calvados et le maire de la ville. Ceux-ci ne purent placer leurs discours et le maire se contenta de remettre les clés de la ville.

Le lendemain, jeudi de l'Ascension, l'empereur assiste à la messe célébrée par l'évêque de Bayeux, reçoit et se prête aux cérémonies d'apparat. Le vendredi, il visite Ouistreham et l'embouchure de l'Orne, décidant à l'issue qu'il serait creusé un canal de Caen à la mer. Il prolonge son séjour à Caen<sup>56</sup>, se fait présenter les produits de l'industrie locale, honore de sa présence, un instant, le bal donné en l'honneur du couple impérial à l'Hôtel-de-ville, le samedi soir.

Moins d'un an plus tard, Napoléon 1<sup>er</sup> enverra dans la ville son aide de camp, le général Durosnel, avec les pleins pouvoirs et plus de 1 000 de ses soldats afin de réprimer immédiatement et très sévèrement (8 exécutions capitales) une révolte populaire, somme toute inoffensive, déclenchée à

<sup>55</sup> *Journal du département de la Manche* n° 358 (mercredi 5 juin 1811).

<sup>56</sup> « Je suis extrêmement content de la Normandie. Je n'avais pas des idées tout à fait aussi avantageuses sur Caen. J'y trouve plus d'aplomb que je n'ai trouvé même à Rouen » écrit-il. LECESTRE (Léon), *Lettres inédites de Napoléon 1<sup>er</sup>*, 1<sup>ère</sup> série, 1901.

la halle au grain le 2 mars 1812. Les émeutiers avaient commis le sacrilège de bousculer et poursuivre le préfet, son représentant, et de caillasser l'hôtel de la préfecture. Après la gloire, Napoléon 1<sup>er</sup> usa à Caen de la terreur. En l'espace de quelques mois, la ville a fait l'expérience des deux leviers du pouvoir dictatorial.

### Destination Cherbourg

A l'issue d'une messe très matinale, le couple impérial quitte Caen le dimanche 26 mai. Il est attendu au pont du Vey entre 6 et 8 heures du matin, pendant la marée descendante<sup>57</sup>, aussi s'arrête-t-il à peine à Bayeux, sans y poser le pied. De même à Isigny-sur-Mer. La limite du département est atteinte vers 10 heures, au Petit Vey où 400 prisonniers espagnols sous la direction de l'ingénieur Pattu<sup>58</sup> creusent le nouveau lit de la Vire pour établir les fondations d'un pont.<sup>59</sup> Le couple franchit la Vire sur un pont provisoire. Le baron<sup>60</sup> Bossi<sup>61</sup>, préfet de la Manche, accompagné de la Garde d'honneur à cheval de l'arrondissement de Saint-Lô<sup>62</sup>, d'un fort détachement de la compagnie départementale, de compagnies de grenadiers et de chasseurs du 113<sup>e</sup> régiment et de la musique de la Garde nationale, accueille par un bref discours les monarques. Tous remontèrent dans les voitures pour se rendre à Carentan<sup>63</sup> où un nouveau comité patientait au pont de Saint-Hilaire. A la porte de Geismard qui marquait l'entrée dans la ville close<sup>64</sup>, auprès d'un arc de triomphe « *d'un très bel effet* », douze demoiselles de la ville présentèrent un bouquet de fleurs à l'impératrice et lui dirent ce poème.

*De l'émule de Mars, auguste et digne épouse,  
Dont Vénus eût été jalouse,  
Sur les jours du Héros versez à pleines mains  
Le bonheur que sur nous il sait si bien répandre ;  
Que l'Arbitre des Souverains  
Goûte dans ses palais tout le prix d'un cœur tendre !  
Vous respecter, était notre devoir ;  
Pour vous aimer, il ne faut que vous voir.  
Ces fleurs de notre amour sont un bien faible gage ;  
A votre époux on offre un autre hommage ;  
Par des tas de lauriers son char est arrêté :  
(C'est un ordre de la victoire.)  
Le laurier convient à la gloire,  
Les fleurs à l'amabilité. »<sup>65</sup>*

---

<sup>57</sup> Lettre du préfet de la Manche au commandant général de la Garde d'honneur, 26 mai 1811. Arch. dép. Manche, 2 J à classer.

<sup>58</sup> FLATTET (Louise), « Saint-Lô, port de mer et la Basse-Vire », *Notices, Mémoires et Documents publiés par la société d'Agriculture, d'Archéologie et d'Histoire Naturelle du département de la Manche*, 61<sup>ème</sup> vol., 1953.

<sup>59</sup> La construction du pont du Vey, proprement dit, est adjugée, sous M. le Comte Molé, directeur-général, au sieur Gaugain, en 1812.<sup>59</sup>

<sup>60</sup> La noblesse d'Empire a été créée le 1<sup>er</sup> mars 1808, et participe à l'adhésion au régime.

<sup>61</sup> Nommé préfet de la Manche le 12 février 1810, installé le 10 avril, Joseph-Aurèle Charles de Bossi est né à Turin, naturalisé en 1814. Il sera révoqué le 16 juillet 1815.

<sup>62</sup> Fondée en juin 1808, la Garde d'honneur de la Manche était composée de volontaires pour accompagner les personnalités lors de leurs déplacements dans le département.

<sup>63</sup> 2 817 habitants en 1806.

<sup>64</sup> Carentan est alors encore une place militaire. De piètre valeur, elle ne sera pourtant déclassée qu'en août 1850. Son château et ses fortifications seront, sur le champ, démolies.

<sup>65</sup> *Journal du département de la Manche* n° 358 (mercredi 5 juin 1811).



L'une d'elles, Melle Laffoley de Sorteval, reçut de Marie-Louise un bracelet. De son côté, l'empereur se rendit sur un des bastions des remparts pour examiner à la longue-vue le canal du Haut-Dick et découvrir les travaux d'assèchement qui s'y font<sup>66</sup>. Il fit également exécuter quelques charges par des compagnies du 113<sup>e</sup>, parcouru quelques quartiers.<sup>67</sup> Leurs majestés furent reçues à dîner par Jean-Charles Cornevin de Chanvalon<sup>68</sup>, maire, en son hôtel (aujourd'hui presbytère). En quittant Carentan, l'empereur remit à Chanvalon une bague ornée de brillants<sup>69</sup>. Le cortège tant attendu parvint enfin à Valognes au début de l'après-midi<sup>70</sup>. La déception de ses habitants et de la municipalité sera à la mesure des efforts déployés plusieurs journées durant. Valognes avait sablé, fleuri ses rues, dressé un arc de triomphe dont nous avons la description précise dans les archives municipales,<sup>71</sup> fait fabriquer une clé en argent doré, commandait à M. Langlois, le directeur de la manufacture de porcelaine, un plat au décor original qui permettrait au maire Pontas-Duméril de présenter la clé... Mais sitôt l'empereur arrivé, il repart ! Le clergé de Valognes qui sort à sa rencontre en procession de l'église Saint-Malo ne lui voit que les talons !

Plan général de la rade de Cherbourg et du port militaire  
(1820)  
Arch. dép. Manche (BIB C325)

## 4 jours à Cherbourg

<sup>66</sup> Suite à cette inspection, l'empereur signa le 6 juin 1811 un décret établissant que « *la plus value résultant du dessèchement des marais de Carentan sera déterminée avant le 1<sup>er</sup> octobre prochain, afin que les fonds à appliquer au dessèchement puissent être faits à commencer du 1<sup>er</sup> janvier 1812 et les travaux continués avec la plus grande activité* ».

<sup>68</sup> Jean-Charles Cornavin-Chanvalon (1764-1841), né à Sainte-Marie-du-Mont, est nommé maire de Carentan le 2 juin 1800. Il le restera jusqu'à sa démission en 1824.

<sup>70</sup> Lire au sujet de la visite impériale à Valognes l'article de MULLER (Michel), « 26 et 30 mai 1811 : passages à Valognes de Napoléon 1<sup>er</sup> et de l'impératrice Marie-Louise » dans *Val'Auna*, n° 18 (premier semestre 2011).

d'honneur, les autorités militaires<sup>72</sup> et les habitants. Près d'un arc formé avec des rameaux de palmiers et des feuillages de glaïeuls, le maire, Pierre-Joseph Delaville (1762-1819)<sup>73</sup>, présente les clés sur un plateau d'argent, prononçant ces paroles mémorables « *Sire, nous avons l'honneur de présenter à Votre Majesté, les clefs de la Ville de Cherbourg. Nous vous recevons mal, mais nous vous aimons bien et nous savons vous le dire.* » Celui qui avait écrit en août 1800 au Premier Consul « *La sorte de nullité à laquelle vous réduisez en ce moment le port de Cherbourg, si elle ne cache pas quelques vues politiques, semble annoncer qu'on vous en a déguisé l'importance* »<sup>74</sup>



*Napoléon visitant le port de Cherbourg*  
Arch. dép. Manche (2Fi Cherbourg 76)

n'avait pas perdu son franc parler.

Les souverains furent accompagnés jusqu'à l'hôtel du chef maritime (future préfecture maritime), rue des bastions. La demeure que l'on aménagea grâce à des meubles empruntés aux bourgeois<sup>75</sup> fit office de palais impérial, mais l'empereur s'en échappa sur le champ. Il consacra le reste de l'après-midi à découvrir la rade et le futur port militaire. Avec l'impératrice, il se rendit ensuite au fort impérial, visita la digue et débarqua au fort de Querqueville. Marie-Louise laissa là son mari qui inspecta le futur arsenal, en particulier les deux cales de granit à peine achevées sur lesquelles on construisait déjà deux vaisseaux de

ligne. Le lendemain, Napoléon 1<sup>er</sup>, parcourait l'enceinte du port militaire et s'inquiétait de sa défense. Il désigna sur les hauteurs l'emplacement des futures redoutes tandis qu'une escadre anglaise<sup>76</sup> était en vue, il descendit par le Roule jusqu'à la redoute de Tourlaville, visita le vieil arsenal<sup>77</sup> et le port de commerce. L'après-midi du 27, il reçut le préfet, les officiers, les autorités civiles et judiciaires, l'évêque de Coutances et le clergé. Les discours emphatiques de l'évêque de Coutances, du président du tribunal de première instance de Valognes, du président du tribunal de

<sup>72</sup> Dont le général divisionnaire Darnaud, commandant la 14<sup>e</sup> division militaire, le commandant de brigade Levasseur, commandant la subdivision du département de la Manche, et le général Bruno, commandant la place de Cherbourg.

<sup>73</sup> Fils de médecin et médecin lui-même, Pierre Joseph Delaville, né à Cherbourg le 4 mars 1762, est devenu officier municipal de Cherbourg en 1792, puis procureur de la commune en 1793. Nommé maire de Cherbourg par le Premier Consul en l'an VIII (1800), il le restera jusqu'en 1815. Il est fait chevalier d'Empire en 1811. Président du collège électoral de l'arrondissement de Valognes à partir du 14 mai 1806, et président du collège électoral de Cherbourg en 1812, il est nommé député par le Sénat conservateur pour le Corps Législatif, le 6 janvier 1813. Le 15 mai 1815, il est élu à la Chambre des Cent-Jours pour l'arrondissement de Cherbourg. Sa carrière politique se termine avec celle de Napoléon, et il se contente d'exercer la médecine à Cherbourg jusqu'à sa mort, survenue le 14 décembre 1819.

<sup>74</sup> FOUACE (Jean). *Cherbourg, port aux princes : chroniques de fêtes sur fond d'histoire de France de la fin de l'Ancien Régime à la Grande Guerre*. Cherbourg-Octeville, Isoète, 2001. Le Premier Consul aurait alors assuré le maire de Cherbourg de la prochaine reprise des travaux. Voir LEPPELEY (Roger), *Le vieil arsenal de Cherbourg de 1793 à 1814*, Roger Lepelley, 1990, p. 127.

<sup>75</sup> DESIRE DIT GOSSET (Gilles). « Les voyages officiels à Cherbourg au XIX<sup>e</sup> siècle » *Revue du département de la Manche*, n°170 (avril 2001).

<sup>76</sup> Deux grands vaisseaux de 74 canons et deux frégates de 46.

<sup>77</sup> Le gouvernement fit l'acquisition en l'an 8 du chantier naval Boulabert qui devint l'arsenal de la Marine. Les installations sont insuffisantes face aux constructions navales prévues et il faut avoir recours au Havre pour armer les vaisseaux. Cette situation doit changer totalement avec la mise en service du nouvel arsenal sur l'autre rive.



commerce de Cherbourg furent retranscrits dans le *Journal du département de la Manche* du 1<sup>er</sup> juin 1811, pour édifier un large public. A la suite de ces solennités, l'empereur et son épouse visitèrent l'escadre dans la rade, montant à bord de plusieurs vaisseaux.

Le 28, l'empereur tint un conseil avec plusieurs officiers du génie et des ponts-et-chaussées et observa le modèle en relief des projets du port militaire présenté par l'ingénieur Cachin. Après une visite plus détaillée de l'arsenal de la marine où l'activité des chantiers navals est ralentie par de graves problèmes de personnel<sup>78</sup> et des difficultés de ravitaillement en matériau de construction et d'armement du fait de la vigilance des Anglais<sup>79</sup>, il prit la mer pour atteindre le futur port militaire. Il descendit au fond de l'avant-port dont une partie était déjà creusée à la profondeur de seize mètres au-dessous de la haute mer, et qui sera inauguré deux ans plus tard en août 1813 par



*Ouverture du port militaire en présence de l'impératrice (août 1813)*  
Arch. dép. Manche (1 Fi Cherbourg 126)

l'impératrice, régente de l'Empire, Napoléon 1<sup>er</sup> étant alors en campagne en Saxe. Pendant que son époux foulait le fond du futur bassin, Marie-Louise recevait l'hommage des corps constitués puis celui de quinze demoiselles et six ouvrières qui lui présentèrent des dentelles, « *un des premiers essais de l'industrie naissante d'un établissement de bienfaisance* » précisa Mlle Paméla Chantereyne<sup>80</sup>. Celle-ci reçut avec deux autres jeunes filles un présent de l'impératrice.

Le 29 mai, 4<sup>ème</sup> journée dans le Cotentin, l'empereur

parcouru dès cinq heures du matin le port et les collines enserrant Cherbourg. Puis il reçut une députation du collège électoral pour s'informer sur la situation et le devenir des arrondissements du département. Cet après-midi, l'impératrice dissuadée par la houle de prendre la mer, alla se promener jusqu'à Martinvast où elle bu du lait avec ses dames de compagnie. La soirée fut consacrée à des festivités offertes au couple impérial. Un feu d'artifice fut d'abord tiré, suivi d'un bal que les souverains n'honorèrent pas de leur présence mais qui dura jusqu'à quatre heures du matin dans des salles de planches et de toile construites auprès de la mairie, sur la place d'Armes. Le 30 mai, Napoléon entraîna vers cinq heures du matin les officiers de la marine et du génie au port militaire où il s'embarqua pour passer en revue la flotte et les équipages. Exploitant le vent qui

<sup>78</sup> Il y a au 5 mai 1811, au moins 650 ouvriers à l'arsenal, pourtant ils manquent cruellement et sont effrayés par le coût de la vie. Ceux qui travaillent au Port-Napoléon et aux fortifications sont mieux payés. Le Conseil de la Marine estime, le 30 mai 1811, à 350 le nombre d'ouvriers nécessaires pour les travaux de construction navale. En septembre 1811, 864 ouvriers travaillent à l'arsenal sans compter les ouvriers militaires. LEPPELEY (Roger), *Le vieil arsenal de Cherbourg de 1793 à 1814*, Roger Lepelley, 1990.

<sup>79</sup> A titre d'exemple, la « Vénus » et la « Junon » qui reçoivent l'ordre de gagner Cherbourg le 1<sup>er</sup> décembre 1806, au départ du Havre, n'y arriveront qu'en août 1808, 21 mois plus tard ! LEPPELEY (Roger), *Le vieil arsenal de Cherbourg de 1793 à 1814*, Roger Lepelley, 1990.

<sup>80</sup> Le procès verbal rédigé par le maire donne les noms des quinze demoiselles mais pas des six ouvrières, retranscrits dans « Mai 1811 – Voyage à Cherbourg de l'empereur Napoléon 1<sup>er</sup> et de l'impératrice Marie-Louise » (Arch. dép. Manche, 6 J 23/2, cahier 20).



s'était levé, le tout frais contre-amiral Troude<sup>81</sup> (il avait été élevé à ce grade le 27 mai par l'empereur à bord du vaisseau commandant, le *Courageux*) mit sous voile l'escadre<sup>82</sup> et offrit ses manœuvres en spectacle à l'empereur, rejoint par l'impératrice. Les époux atterrirent sur la digue pour continuer à admirer les évolutions des vaisseaux qui par deux fois en firent le tour. L'empereur passa en revue la garnison de la digue qui partagea sa soupe avec l'empereur et son servile entourage.

### Le retour par la préfecture

Ce 30 mai, des salves d'artillerie annoncèrent le départ de Napoléon 1<sup>er</sup> et de Marie-Louise. A une heure de l'après-midi, ils furent raccompagnés jusqu'aux limites de la ville. La veille, les services de la préfecture placardaient « *Leurs Majestés vont partir de Cherbourg et faire leur retour directement par Carentan et Saint-Lô. Que toute la population se trouve de nouveau sur les routes que Leurs Majestés doivent parcourir. Que de nouveaux arcs de verdure les couronnent et les décorent ; qu'elles soient jonchées de fleurs, et que les inscriptions et allusions analogues à de telles circonstances marquent toute l'étendue de la joie publique* ». Les intentions du gouvernement sont claires : le voyage impérial doit, à l'aller comme au retour, être un plébiscite, un sacre populaire de leurs majestés. La foule est effectivement au rendez-vous à Valognes que le cortège impérial retransverse rapidement mais « *l'on s'est aperçu qu'il [Napoléon 1<sup>er</sup>] a fait un salut au clergé qui était avec ses habits de chœur, la croix, les chandeliers, les encensoirs et le dais sur la place voisine de l'église* » note Jean-Nicolas Geoffroy dans son journal. Passant par Carentan, le convoi aborda Saint-Lô, avant sept heures du soir. Le 29 mai, le secrétaire général, Clément, se félicitait que « *Chaque citoyen rivalise de zèle en ce moment dans cette cité, qui se flatte que Leurs Majestés daigneront s'y arrêter quelques instans.* »<sup>83</sup> Depuis la porte de la Dolée jusqu'à la citadelle, tout l'espace était garni d'une « *foule prodigieuse d'hommes et de femmes de toutes les classes* »<sup>84</sup> A l'entrée de la ville, près d'un arc de triomphe en charpente et en toile, les sous-préfets des arrondissements de Coutances, d'Avranches et de Mortain, qui n'auraient pas l'occasion d'accueillir leurs altesses en leur circonscription, avaient rejoint le sous-préfet du chef lieu, le préfet, l'auditeur au conseil d'Etat et le secrétaire général. Face à eux, s'alignaient le maire de Saint-Lô, ses adjoints et son conseil municipal, ainsi que les députations de villes sous-préfectorales. Le maire offrit les clés de la ville et un discours à ses illustres visiteurs qui montèrent vers l'hôtel de la préfecture par la rue des noyers, au milieu des vivats. A plusieurs reprises au cours de cette tournée, l'empereur est ainsi allé au devant de la foule, parmi son peuple, estimer sa popularité. L'empereur se montra encore à la terrasse de sa résidence puis s'entretint avec les chefs des principales administrations, les sous-préfets et les députations des villes de Coutances, Avranches et Mortain, le maire et le conseil de Saint-Lô, le principal du collège. Après avoir souper avec le préfet Bossi, l'empereur salua une nouvelle fois la foule amassée, tandis que les habitants illuminaient la ville. Dès six heures du matin, le 31 mai, le couple impérial quittait Saint-Lô par la rue du Neubourg qui « *ressemblait à une longue allée de verdure sur laquelle se croisaient, à des intervalles a-peu-près égaux, des guirlandes de verdure et de fleurs auxquelles étaient suspendues des couronnes.* »<sup>85</sup> puis filait par Bayeux, Caen, Falaise, Argentan, Sées jusqu'à Alençon qui est atteinte en soirée. Il en repartit le 2 juin pour Chartres qu'il quitta le 4 au matin, mettant ainsi un terme à cette chevauchée extraordinaire.

---

<sup>81</sup> Aimable Gilles Troude qui naquit à Cherbourg vers 1760 commença simple matelot.

<sup>82</sup> Composée de deux vaisseaux de ligne, d'une grande frégate de 44 canons, d'une corvette et de deux bricks.

<sup>83</sup> *Journal du département de la Manche* n° 356 (mercredi 29 mai 1811).

<sup>84</sup> *Journal du département de la Manche* n° 357 (samedi 1<sup>er</sup> juin 1811).

<sup>85</sup> *Journal du département de la Manche* n° 357 (samedi 1<sup>er</sup> juin 1811).

### Une générosité calculée

Tout au long de ce voyage impérial des cadeaux, des distinctions, des promotions furent distribuées. Des hauts fonctionnaires reçurent des présents luxueux, des maires et officiers subalternes des cadeaux plus honorifiques (boîtes, bijoux). Des sommes d'argent furent également attribuées par l'empereur : ainsi dans la Manche, 10 000 francs pour les pauvres de Cherbourg, 6 000 pour ceux de Saint-Lô, 4 000 à Valognes et Carentan. Lorsqu'elles quittèrent Cherbourg, leurs altesses distribuèrent 4 000 francs aux canotiers, 15 jours de solde supplémentaire aux canonnières et marins de l'escadre.<sup>86</sup> Plusieurs veuves de militaires obtinrent des secours pour leurs enfants si l'on en croit le *Journal du département de la Manche* du 5 juin 1811.

A Cherbourg, Napoléon accorda à plusieurs militaires la Légion d'honneur, créée en mai 1802, élevant au grade d'Officier l'ingénieur en chef Cachin, et désignant Chevaliers, messieurs Delaville, le maire, Ebinger, curé et Franqueville, commissaire maritime principal.<sup>87</sup> A Saint-Lô, le maire qui reçut de l'empereur une bague en diamant fut promu sous-préfet de Bayeux.

### Un programme pour le département

Dès le 6 juin, l'empereur signait un important décret listant les travaux à venir dans le département. Cherbourg retenait surtout l'attention du gouvernement. On assurait que les jetées du bassin de commerce seront rétablies aussitôt que le port militaire sera terminé, on autorisait la ville à construire un nouvel hospice pour 600 individus (contre 180). On décidait qu'un édifice propre à contenir tribunaux et prisons sera construit, de même qu'une halle aux grains près du bassin de commerce, une église suffisante pour les besoins de la population, les magasins de l'entrepôt réel, un égout pour porter les eaux de la partie occidentale de la ville dans l'avant-port. L'Etat concédait à la ville de Cherbourg la partie de la grève en avant de la place d'armes, et la partie des relais de mer (les mielles) qui sont à l'est de Cherbourg et qui serait reconnue lui appartenir. Informés grâce au *Moniteur*, les Cherbourgeois illuminèrent spontanément leurs logis. Le lendemain, les autorités donnèrent un banquet au pied de l'arc de triomphe qui était toujours en place à l'entrée de la ville<sup>88</sup>.

Le même décret fixait que les plus-values résultant du dessèchement des marais de Carentan seraient déterminées avant le 1<sup>er</sup> octobre, pour accélérer les travaux.

La maison de force du Mont-Saint-Michel était confirmée et devait être réparée aux frais du département. A Valognes, le tribunal de première instance sera transféré à côté des nouvelles prisons.

A Saint-Lô, l'hôtel de la préfecture sera réparé et les bastions et murs qui masquent l'hôtel démolis, l'ancienne église Saint-Thomas était concédée à la ville pour y établir une halle aux grains. Les bâtiments nécessaires pour compléter l'établissement du dépôt d'étalons<sup>89</sup> seront construits sur les terrains de l'ancienne abbaye Sainte-Croix, ancienne abbaye où par ailleurs le dépôt central de la gendarmerie et du casernement de la compagnie de réserve était maintenu.<sup>90</sup>

A la fin de l'année, le 16 décembre 1811, un décret, qui vise à l'amélioration des communications et des échanges, décide la création de huit routes impériales dans le département, dont la

---

<sup>86</sup> MASSON (Frédéric), *L'impératrice Marie-Louise*, Paris, 1912.

<sup>87</sup> « Mai 1811 – Voyage à Cherbourg de l'empereur Napoléon 1<sup>er</sup> et de l'impératrice Marie-Louise » (Arch. dép. Manche, 6 J 23/2, cahier 20).

<sup>88</sup> *Journal du département de la Manche* n° 362 (mercredi 19 juin 1811).

<sup>89</sup> Un dépôt d'étalons a été créé en 1806 à Saint-Lô afin de soutenir et même d'améliorer la race de chevaux normands, si utile à l'armée.

<sup>90</sup> *Journal du département de la Manche* n° 362 (mercredi 19 juin 1811).

construction et l'entretien sont assurés par l'Etat. Mais le décret impose aux propriétaires riverains des grandes routes de les border d'arbres, à leurs frais et sur leurs propres fonds.<sup>91</sup>

Le séjour impérial donna une impulsion aux travaux déjà entrepris dans le département et principalement à Cherbourg, il en permit aussi de nouveaux. Cela scellait le sort de Cherbourg comme port de guerre de grande envergure éclipsant Le Havre<sup>92</sup> qui jusqu'alors l'emportait en matière d'armement. Signe de cette promotion, le 28 décembre 1812, Cherbourg devenait le siège d'une préfecture maritime au détriment du Havre.

Déjà Cherbourg était promu par le décret du 19 juillet 1811 chef-lieu d'un nouvel arrondissement comprenant les cantons de Beaumont, Cherbourg, les Pieux, Octeville et Saint-Pierre-Eglise, au détriment de Valognes. Le même décret y avait établi un tribunal de première instance. Tant de faveurs, incitèrent des Cherbourgeois à proposer que la ville soit rebaptisée Napoléonbourg<sup>93</sup>, plus tard que les cendres de l'empereur y fassent escale,<sup>94</sup> quelques années après que l'on dresse une statue équestre à la gloire de l'artisan de la rapide et profonde mutation de la ville<sup>95</sup>.

### Une résurgence monarchique

Napoléon 1<sup>er</sup> par ce voyage de travail et d'apparat renouait avec l'Ancien Régime. Non seulement il réalisait des travaux envisagés ou ébauchés avant 1789, mais il faisait démonstration d'une autorité monarchique et dynastique, à laquelle l'Eglise catholique et la noblesse, ancienne et surtout nouvelle, apportaient leur cautionnement. Le souverain venait en Normandie recevoir l'hommage de ses sujets qui reproduisaient le geste de leurs pères. Mêmes cérémoniaux que lors de la venue de Louis XVI en 1786, lorsque du 22 au 26 juin il séjourna dans le Cotentin pour assister à l'immersion d'un neuvième cône au large de Cherbourg, dans le cadre de l'édification de la digue. A Saint-Lô, Carentan, Valognes, Cherbourg les habitants avaient déjà déployé autant d'ardeur à l'embellissement de leur ville, les corps constitués s'étaient portés aussi respectueusement au devant du roi et de son entourage, moins imposant alors, le maire lui avait remis symboliquement les clés avec la même déférence, l'avait assuré de la même fidélité indéfectible de l'ensemble des habitants. Trois années après leur séjour dans la Manche, Louis XVI et Napoléon 1<sup>er</sup>, l'un comme l'autre, abdiquaient leur pouvoir absolu.



*Dessin de Louis-François Goubert  
(Valognes, 1783 – Bayeux, 1850)  
Arch. dép. Manche (5 J 24)*

Olivier Jouault

Service éducatif des archives départementales de la Manche

<sup>91</sup> *Annuaire de la Manche* 1847, p. 112.

<sup>92</sup> Le Havre accueillit trois jours Napoléon, alors Premier Consul, en novembre 1802.

<sup>93</sup> Le 23 septembre 1813, le conseil municipal de Cherbourg décida d'envoyer auprès de l'empereur une députation pour demander que la ville et le port portent le nom de Napoléonbourg. Le 24 novembre, le ministre de l'Intérieur faisait suivre son rapport accompagné d'un projet de décret fixant que « *La ville et le port de Cherbourg porteront désormais le nom de Napoléonbourg.* » Les événements militaires interrompirent la procédure. (Source : *Ouest-Eclair*, 10 décembre 1940).

<sup>94</sup> Le 30 novembre 1840, les cendres de Napoléon III arrivaient, à bord de la Belle-Poule, dans le port de Cherbourg.

<sup>95</sup> Le 8 août 1858, Napoléon III inaugure la statue en bronze de son oncle sur le quai Napoléon, œuvre d'Armand Le Vée.



# Histoire de la presse d'information politique et générale en France

## 1. Les débuts de la presse (XVIe – XVIIIe siècle)

La presse périodique apparaît en France au début du XVIIe siècle : La Gazette, créée par Théophraste Renaudot en 1631, est un hebdomadaire de 4 pages tiré à 1 200 exemplaires. Organe officieux de la Cour, il publie exclusivement des nouvelles, surtout de l'étranger. Plusieurs facteurs expliquent la naissance de la presse périodique à cette époque. D'abord de nouveaux besoins d'information : la Renaissance, la Réforme, les grandes découvertes, les grands conflits du XVIe siècle ont accru la soif de nouvelles en Occident. La naissance de l'imprimerie (la typographie a été mise au point par Gutenberg en 1438) permet la duplication d'un texte. Enfin la création des postes modernes rend possible l'acheminement des journaux aux lecteurs. L'apparition de la presse périodique est précédée par un grand nombre d'écrits très divers comme les libelles (feuilles volantes entretenant polémiques religieuses ou politiques) ou les almanachs (chronologies recensant les principaux événements). D'autres gazettes apparaissent au début du XVIIe siècle en Hollande, en Allemagne et en Suisse.

La presse progresse et se diversifie aux XVIIe et XVIIIe siècles. Fonctionnant sur le système du privilège royal, elle demeure étroitement surveillée. Elle fait des progrès considérables sur le plan du contenu, du nombre de titres parus et gagne en importance politique. Pour répondre à la curiosité du public, de nouveaux périodiques apparaissent comme le Journal de médecine ou le Journal du commerce. Les premiers quotidiens français naissent en 1777 (le Journal de Paris) et en 1778 (le Journal général de la France). Dans la seconde moitié du XVIIIe siècle la presse fait ses débuts en province (44 périodiques provinciaux en 1788, essentiellement consacrés à la publication d'annonces).

[...] Cependant, la presse reste considérée comme une sous-littérature sans valeur. Ainsi, Diderot écrit dans L'Encyclopédie : « Tous ces papiers sont la pâture des ignorants, la ressource de ceux qui veulent parler et juger sans lire, le fléau et le dégoût de ceux qui travaillent. Ils n'ont jamais fait produire une bonne ligne à un bon esprit, ni empêché un mauvais auteur de faire un mauvais ouvrage ».

## 2. La presse sous la Révolution et l'Empire (1789 – 1814)

La presse conquiert sa liberté sous la Révolution quand les autorités renoncent à la contrôler en mai 1789. Elle bénéficie d'une liberté illimitée entre l'été 89 et août 92. L'article II de la Déclaration des droits de l'homme du 26 août 1789 stipule : « La libre communication de la pensée et des opinions est un des droits les plus précieux de l'homme ; tout citoyen peut donc parler, écrire, imprimer librement, sauf à répondre de l'abus de cette liberté dans les cas déterminés par la loi ». La Révolution suscite un immense intérêt pour les événements qu'elle provoque et favorise donc la multiplication des titres (1 500 nouveaux entre 1789 et 1800). Elle révèle aussi sa puissance politique en devenant un redoutable danger pour les pouvoirs. A côté des premiers grands journaux d'information français, presse officielle quotidienne (Gazette nationale de France, Journal des débats et décrets, Moniteur universel) se multiplient les journaux révolutionnaires (L'Ami du Peuple de Marat, Le Père Duchesne d'Hébert, Le Patriote français de Brissot, ou les feuilles contre-révolutionnaires comme Les Actes des apôtres. Le ton est virulent, grossier, car ils s'adressent à un public populaire. Sous la Terreur (août 1792 – juillet 1794), la liberté de la presse est suspendue et toutes les feuilles d'opposition sont supprimées. Sous la Convention thermidorienne et le Directoire, les journaux reprennent une importance considérable. En province naissent des feuilles de tendances très marquées dans chaque département.

[...] Sous le Consulat et l'Empire (1800 – 1814), la presse est asservie. Après le coup d'Etat du 18 Brumaire, Bonaparte soumet la presse : l'autorisation préalable est rétablie ; 60 journaux sont supprimés. Dans une lettre à Fouché, Napoléon écrit (avril 1805) : « Réprimez un peu plus les

journaux ; faites-y mettre de bons articles. Faites comprendre au rédacteur du Journal des Débats ou du Publiciste que le temps n'est plus éloigné où, m'apercevant qu'ils ne sont plus utiles, je les supprimerai avec tous les autres et n'en conserverai qu'un seul. Le temps de la Révolution est fini, et il n'y a plus en France qu'un seul parti, je ne souffrirai jamais que les journaux disent ni fassent rien contre mes intérêts ». Dès lors, la presse est au service de la propagande de Napoléon Ier, en France et à l'étranger. Le Moniteur est le journal officiel depuis 1799. En août 1810, on n'autorise plus que la parution d'un seul journal politique par département. [...]

### 3. De 1814 à 1871, la presse s'industrialise et se démocratise

Sa clientèle s'élargit, sous l'influence de plusieurs facteurs. L'évolution politique générale (notamment le plus grand nombre d'électeurs) accroît l'intérêt pour la vie politique. L'abaissement du prix de vente des journaux est permis par l'industrialisation des méthodes de fabrication et par les progrès techniques. Le papier de chiffon rare et coûteux est remplacé par le papier de bois vers 1865. L'impression fait des progrès rapides grâce à la presse mécanique (1811) qui permet de doubler les cadences. Elle est améliorée par la presse à réaction vers 1840 – 1850 puis par la rotative (papier en bobine) mise au point entre 1860 et 1870 en France par Derriey et Marinoni (12 à 18 000 exemplaires à l'heure). Le développement du chemin de fer accélère la diffusion des journaux ; la poste permet la diffusion aux abonnés. L'information parvient plus rapidement aux journaux grâce au télégraphe (en 1855 toutes les préfectures françaises sont reliées à Paris). Le développement des journaux est à l'origine de la naissance des agences de presse (en France, l'agence Havas, créée en 1835 collecte ses nouvelles grâce aux informations gouvernementales et à son réseau de correspondants et les vend aux journaux).

De 1814 à 1871, la presse oscille entre répression et libéralisme. A plusieurs reprises et notamment en 1830 et en 1848, la presse bénéficie d'une certaine liberté. Sous la Restauration (1814 – 1830), la presse vit sous un régime sévère mais retrouve sous la Monarchie de juillet (1830 – 1848) une assez grande liberté d'expression car le régime est né d'une révolution provoquée par la presse. Aux feuilles gouvernementales comme (Le Journal des débats), s'oppose une presse de gauche (La Réforme, Le Siècle). C'est vers 1840 que naît la presse à bon marché. Grâce aux ressources de la publicité, les journaux peuvent réduire le prix de leurs abonnements.

[...] Sous le Second Empire (1852 – 1870), la presse se soumet puis se révolte. Le coup d'Etat de Louis-Napoléon Bonaparte, le 2 décembre 1851, porte un coup fatal à la liberté de la presse. La vérité « officielle » est rétablie par des communiqués dans les journaux ; ces derniers peuvent être interdits au bout de trois avertissements. Malgré cela la presse continue son expansion. D'abord par les tirages. Ainsi, les quotidiens parisiens tirent à 1 million d'exemplaires (tirages cumulés) en 1870 contre 150 000 en 1852. De grands quotidiens nationaux naissent : Le Temps, en 1861, et Le Figaro en 1866. La presse populaire, qui se consacre aux faits divers et aux romans feuilletons, naît en 1863 avec la création du Petit journal, vendu à un prix de vente très bas, ce qui permet de toucher un public populaire. De même, la presse se développe en province. En 1870, 100 quotidiens tirent à 350 000 exemplaires (tirages cumulés) alors qu'ils n'étaient en 1812 que 4 tirant à 3 000 exemplaires.

### 4. L'âge d'or de la presse française : 1871 – 1914

Cette période est marquée par un énorme accroissement des tirages qui fait du journal un produit de consommation courante. Ce mouvement s'accompagne d'une très grande liberté. Les causes des progrès de la presse sont multiples. D'abord parce que, seul moyen d'information collectif, la presse ne subit la concurrence d'autre média. La généralisation de l'instruction et la démocratisation de la vie politique permettent de toucher des classes sociales nouvelles.

Grâce au progrès des techniques, le journal est moins cher et plus attrayant. Sa composition est mécanisée grâce à l'introduction de la machine linotype. La reproduction des photographies

devient possible grâce au procédé de la similigravure (trames). La forme des journaux est progressivement améliorée : augmentation du nombre de pages, adoption de grands titres, etc. Leur contenu est transformé : la place des nouvelles est considérable ; le journalisme de reportage se substitue au journalisme de chronique ; le sensationnel est exploité à travers des campagnes



*Messager de la Manche (ca 1904)  
Arch. dép. Manche (200 Fi 1/46)*

de presse (affaire Panama, Dreyfus) ; les goûts nouveaux du public sont flattés par l'introduction de rubriques sportives, de concours, de pages consacrées aux femmes. Cette évolution de la presse favorise le changement des mentalités.

L'événement essentiel de la période est la reconnaissance, en 1881, de la liberté de la presse. La loi du 29 juillet 1881 assure à la presse française le régime le plus libéral du monde. Elle garantit la liberté de publication et de diffusion. Les délits de presse réprimés par la loi sont peu nombreux. Le gérant, qui est souvent un homme de paille, est le principal responsable du journal et non plus le directeur. Les autorités n'ont pratiquement plus de moyen d'action sur les journaux.

Les journaux parisiens connaissent un formidable essor. Au début du XXe siècle, il existe entre 50 et 70 quotidiens mais quatre titres diffusent à eux seuls 4 millions d'exemplaires (Le Petit Journal, Le Petit Parisien, Le Matin, Le Journal). La presse de gauche a du mal à se reconstituer après la Commune. Il faut citer Le Cri du

peuple de Jules Vallès et surtout L'Humanité fondée par Jaurès en 1904. Au centre, Le Temps est le plus grand journal français par le sérieux et la qualité de ses informations. A droite, la presse est nationaliste et souvent antisémite. Les grands titres sont L'Echo de Paris, La Libre parole d'Edouard Drumont et L'Action Française inspirée par Maurras.

[...]

##### 5. Pendant la guerre de 1914 – 1918, la presse est au service de la propagande d'Etat

La censure est appliquée dans tous les pays. En France, elle est mise en place par le Bureau de presse. Chaque journal apporte au bureau de la censure une épreuve de ses pages. En fonction des instructions reçues les censeurs signalent les textes interdits qui sont alors retirés de la composition. En pratiquant ce « bourrage de crâne » la presse tente de soutenir le moral des populations en leur présentant la guerre sous un jour optimiste. Si cette entreprise est efficace pour redresser le moral de l'opinion publique, elle est désastreuse pour les combattants qui, connaissant la situation réelle, ne se reconnaissent plus dans cette presse qui subit une perte considérable de confiance et de prestige.

##### 6. L'ère des grands journaux (1919 – 1939)

Durant l'entre-deux-guerres, le contenu et les fonctions de la presse se transforment. La presse quotidienne subit la concurrence de la presse magazine illustrée et des hebdomadaires politiques comme Voilà mais aussi de la radio, à partir de 1930, qui lui fait perdre le privilège de la rapidité d'information. Sous la pression de cette concurrence, les quotidiens diversifient leur contenu pour satisfaire tous les besoins et toutes les curiosités. Ainsi, ils publient de grands reportages romancés, des pages magazines consacrées au cinéma, à la mode, au sport. Dans le même temps, la place accordée aux informations politiques se traduit par une dépolitisation de la presse qui perd sa capacité à former et à diriger les opinions.



L'équilibre financier des journaux est menacé par la crise économique des années 30. Cette dernière a pour conséquence une diminution des ventes et une augmentation des coûts de fabrication qui entraînent à leur tour une concentration des titres (de 1920 à 1939, le nombre de quotidiens parisiens passe de 40 à 32 et celui de quotidiens provinciaux de 220 à 175). Cependant, la presse bénéficie de transformations techniques remarquables. Les magazines profitent des progrès de l'héliogravure et de l'offset adaptés au tirage couleur. La part de l'illustration ne cesse de croître grâce à la transmission des photographies à distance rendue possible par le béliographe depuis 1925.

Les grands quotidiens nationaux sont Le Petit parisien, Le Petit journal, Le Matin, L'Echo de Paris et surtout Paris-Soir racheté en 1930 par Jean Prouvost et qui connaît un grand succès (2 millions d'exemplaires en 1940) grâce à la place accordée à l'illustration, à la mise en page, au sensationnel, etc.

La presse de droite est à l'origine d'une remise en cause de la loi de 1881. Après le suicide de Roger Salengro, ministre de l'Intérieur du Front populaire diffamé par Gringoire et par L'Action française, il apparaît clairement que le texte de 1881 ne protège pas assez les personnes privées ou publiques contre les diffamations. La presse d'extrême droite compte encore deux autres titres : Candide dirigé par Jacques Bainville, et Je suis partout, d'obédience fasciste. A gauche, L'Œuvre, La Dépêche de Toulouse et La France (publiée à Bordeaux) sont d'inspiration radicale ; L'Humanité et Ce soir (dirigé par l'écrivain Aragon) sont communistes.

[...]

#### 7. La deuxième guerre mondiale porte un coup très dur à la presse française

Soumise à de sévères restrictions, sa qualité devient médiocre. Elle subit également la concurrence accrue de la radio mais surtout elle devient l'organe de la propagande du régime de Vichy et de l'Allemagne.

En zone nord, la presse passe totalement sous contrôle allemand. En zone sud, jusqu'en 1942, elle est totalement soumise au contrôle de Vichy. Ainsi, les journaux reçoivent des consignes et des notes d'orientation. Un bon exemple de cette propagande officielle est fourni par la consigne du début de 1941 concernant les déplacements du maréchal Pétain en province : « On doit éviter d'employer, pour désigner le chef de l'Etat, l'expression de « vieillard », même précédée d'une épithète bienveillante comme « l'illustre » ou « le valeureux ». On ne doit user que le moins possible aussi de termes qui rappellent son passé militaire, tels que « l'illustre guerrier », « le valeureux soldat », il y a cependant des circonstances pour lesquelles on peut les employer de même que celle-ci : « le vainqueur de Verdun ». Il convient en revanche, de faire ressortir tout ce qui montre la vigueur physique et morale du Maréchal, la bienveillance naturelle de son caractère, sa lucidité, l'intérêt qu'il porte à tous les problèmes... Il n'est pas nécessaire de décrire ces qualités, mais il y a lieu de les montrer en action en faisant parler les faits, comme incidemment. Exemples :

- Le Maréchal s'avance d'un pas alerte et rapide... »
- Il prend le plus vif intérêt aux explications qui lui sont données. »
- Il accueille avec sollicitude les délégations ».

La presse clandestine fait entendre la voix des mouvements de Résistance : 1 000 titres avec des tirages allant de quelques dizaines à plusieurs milliers d'exemplaires (L'Humanité, Libération, Liberté, La Voix du Nord, Défense de la France, Combat, Le Franc-Tireur, Le Populaire, etc.).

[...]

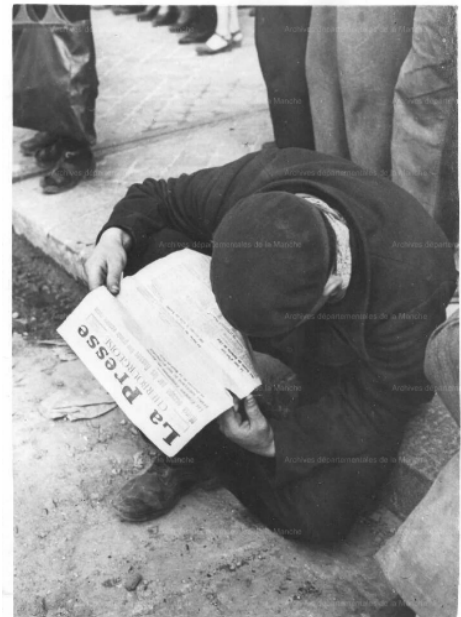
#### 8. Après la guerre, la presse française renoue avec la prospérité

A la Libération, l'Etat rénove la presse par une série d'ordonnances, dites de 1944. Leur but est d'empêcher les journaux d'être soumis aux puissances d'argent ou de servir l'étranger. La presse est épurée. Les journaux ayant continué à paraître sous contrôle allemand sont supprimés.

Patrons et journalistes ayant collaboré sont jugés : Brasillach, rédacteur en chef de Je Suis partout, est exécuté. Les biens des journaux interdits sont placés sous séquestre et confiés à la Société Nationale des Entreprises de Presse (SNEP) qui les loue aux journaux autorisés. Pour éviter le phénomène de concentration, on interdit à une seule personne de diriger plus d'un quotidien. Toute ressource provenant de l'étranger est interdite. Dans un souci de transparence, le directeur de la publication doit être son directeur effectif (son nom est imprimé au bas de chaque exemplaire). En outre, l'Etat renforce son rôle dans l'ensemble du système d'information : ainsi, le marché de la publicité (agence Havas) et celui des nouvelles (Agence France Presse) dépendent de l'Etat mais ce dernier ne contrôle pas la diffusion, assurée par les Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne (NMPP) créées en 1947 entre coopératives de presse et Hachette.

La presse de la Libération est foisonnante. Elle est fortement politisée (les quotidiens communistes et socialistes représentent la moitié des tirages). Les grands quotidiens nationaux sont alors : L'Humanité (communiste), Le Populaire (socialiste), L'Aube (démocrate-chrétien), Le Figaro, Le Soir, La Croix (catholique). S'y ajoutent un certain nombre de titres issus de la clandestinité : Combat, Défense de la France (qui devient France-Soir), Franc-Tireur, Front National, Libération, Le Parisien Libéré, L'Aurore, Paris-Presse, Le Monde, Les Echos. Il faut mentionner aussi deux hebdomadaires importants : Témoignage Chrétien et le Canard enchaîné, qui reparaît.

[...]



*Assis sur un trottoir, un homme lit "La presse cherbourgeoise"(1944)  
Arch. dép. Manche (13 Num 1564)*

#### 9. Entre 1947 et 1975, les difficultés de la presse quotidienne persistent

Elles se manifestent, dès 1950, par une baisse des tirages, des arrêts de parution, des fusions d'entreprises. Les causes sont multiples. La presse n'est plus le principal moyen d'information. La France compte en 1960, 11 millions de postes de radio et 2 millions de récepteurs de télévision qui concurrencent la presse sur le terrain de l'information immédiate et sur celui des recettes publicitaires. D'autres part, les coûts de fabrication et de distribution sans cesse en augmentation, renchérissent le prix de vente du journal. Après 1968, on observe une érosion de la diffusion. Certains quotidiens d'opinion disparaissent comme L'Aube (MRP) et Le Populaire (socialiste). De nombreuses tentatives de lancement de quotidiens avortent. Des remèdes ponctuels sont trouvés. Des sociétés de rédacteurs sont constituées (Le Monde, Le Figaro), permettant aux journalistes de choisir le directeur du journal, mais surtout l'Etat octroie des aides aux entreprises de presse (qui représentent 1/8<sup>e</sup> de leur chiffre d'affaires en 1972).

Cependant, la presse régionale reste prospère. Grâce à un phénomène de concentration et d'absorption des titres, de grands quotidiens régionaux s'imposent en créant une situation de monopoles dans leurs régions. Abonnements et recettes publicitaires leur permettent de dégager d'importants bénéfices.

[...]

Cette période est aussi marquée par la prospérité des hebdomadaires. Paris-Match atteint des tirages considérables jusqu'en 1970. Le Nouvel Observateur est créé en 1950 et L'Express en 1953. Ils doivent leur succès à leur engagement contre la guerre d'Algérie pendant laquelle la liberté de la presse est remise en cause notamment par le régime du général de Gaulle avec le rétablissement de la censure.

#### 10. Depuis 1975, la décadence de la presse s'accélère

D'abord celle de la presse nationale dont le nombre de quotidiens passe de 26 en 1945 à 10 en 2001 et le tirage recule de 15 millions en 1946 à 9 millions en 2001. La situation de la presse régionale est meilleure puisque les tirages des quotidiens régionaux se sont maintenus jusqu'en 1980 puis se sont stabilisés à 6,7 millions d'exemplaires (en 2002).

Le caractère marquant de la dernière période est l'accélération de la concentration de la presse, régionale et nationale. Ainsi le groupe Hersant qui fait l'acquisition de nombreux titres puis d'autres groupes comme Hachette qui rachète Nice-Matin à ses fondateurs historiques.

Les raisons de cette crise sont toujours financières. La publicité émigre vers les médias audiovisuels, moins chers et plus efficaces. Ainsi, entre 1990 et 1993, le chiffre d'affaires des petites annonces du Monde est divisé par 6.

Pour compenser la chute de la publicité le prix des quotidiens renchérit, faisant fuir les lecteurs. Le coût de la fabrication et de la distribution reste trop cher (il représente 44 % du prix de vente). Pour expliquer cette crise, il faut aussi tenir compte de

l'évolution des pratiques culturelles des Français. Ces derniers passent de plus en plus de temps devant la télévision (en 1996, un Français consacrait chaque jour 5 heures à la télévision, 2 heures à la radio et ½ heure seulement à la lecture d'un quotidien). La lecture des journaux exige un effort, du temps, de l'argent alors que radio et télévision apparaissent comme faciles d'accès et gratuits. Les lecteurs des quotidiens sont de moins en moins nombreux (entre 1986 et 2001, le nombre d'exemplaires tirés pour 1 000 habitants a diminué de 370 à 150, soit une baisse de 60 %) et de plus en plus âgés.

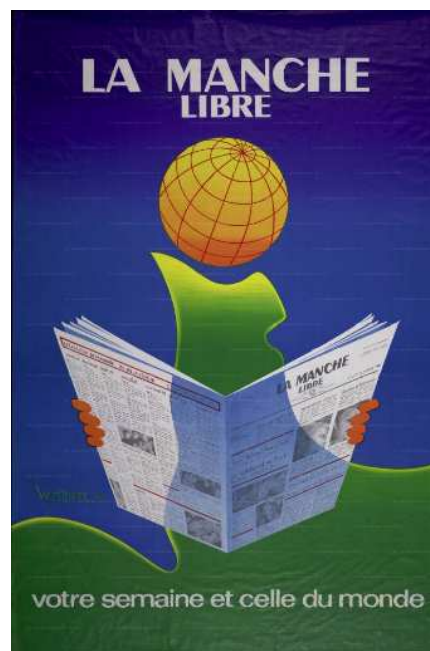
L'apparition de la presse d'information gratuite (20 minutes et Métro) et d'Internet concurrencent fortement la presse quotidienne payante. L'essor des magazines thématiques contraste avec ce déclin puisqu'ils s'en créent plus de 300 chaque année.

[...]

#### 2004 – 2005. Conclusion

Née d'un besoin démocratique pour garantir l'expression du pluralisme des opinions, la presse d'information politique et générale a connu en France un développement parallèle à l'affermissement du régime républicain. Les cinquante dernières années du XXe siècle l'ont conduite à se repositionner dans le système d'information désormais dominé par la radio, la télévision et l'Internet.

L'industrie de la presse, malgré de multiples tentatives de modernisation et d'adaptation, est aujourd'hui vieillissante. Cependant, même affaiblie, la presse quotidienne continue de jouer un rôle politique majeur. Expression des idées politiques, des sensibilités, elle permet aux citoyens de former leurs jugements. C'est encore vers elle que l'on se tourne en cas de crise grave. Elle demeure la garante du fonctionnement démocratique de notre société.



*La Manche Libre (1976)  
Arch. dép. Manche (201 Fi 1/18)*



# Prolongements

- Composer un feuilleton du séjour impérial en s'appuyant sur les numéros 353 à 358 du *Journal du département de la Manche*.
- Etudier d'autres voyages officiels dans la Manche.
- Le souvenir de Napoléon dans notre département.
- Travail sur la presse et son évolution. Les aspects techniques. La presse et le pouvoir. La liberté de la presse.

## Pour approfondir

- ANGOT DES ROTOURS, « Napoléon 1<sup>er</sup> en Basse-Normandie » dans *Société historique et archéologique de l'Orne*, Tome 31, 1912.
- DEMANGEON (Alain) et FORTIER (Bruno), *Les vaisseaux et les villes*, CERA, 1978.
- FOUACE (Jean). *Cherbourg, port aux princes : chroniques de fêtes sur fond d'histoire de France de la fin de l'Ancien Régime à la Grande Guerre*. Cherbourg-Octeville, Isoète, 2001.
- LANTIER (Maurice). *Le Journal du département de la Manche*, Service éducatif des Archives départementales de la Manche, CRDP Caen, 1978.
- MULLER (Michel), « 26 et 30 mai 1811 : passages à Valognes de Napoléon 1<sup>er</sup> et de l'impératrice Marie-Louise » dans *Val'Auna*, n° 18 (premier semestre 2011).