

Isabelle Backouche. *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750–1850)*, Paris : Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, Pp. 430. Glossaire, bibliographie, cartes, figures, tableaux, index

Dany Fougères

Volume 30, Number 2, March 2002

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1015916ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1015916ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (print)

1918-5138 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Fougères, D. (2002). Review of [Isabelle Backouche. *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750–1850)*, Paris : Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, Pp. 430. Glossaire, bibliographie, cartes, figures, tableaux, index]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 30(2), 57–58.
<https://doi.org/10.7202/1015916ar>

the conquistadors. The assimilative message of the public schools diminished immigrant cultures initially, but the assimilative language of “acceptance” propelled the immigrant mind not into a cultural acquiescence but towards ethnic assertions of worthiness. Full acceptance may have been presented to the immigrant in terms of minority-majority relations, but the fact was that the greatest challenge to being accepted lay in outwitting other ethnic groups willing to wage acrimonious interethnic “homemaking wars,” each group seeking to weaken the other groups’ claims to legitimacy. Thus ethnicity was not about continuity, but was in fact the final act of discontinuity. Its assertion was always an attempt by the immigrant to be integrated into a nation that itself was obsessed with questions of belonging, legitimacy, merit, and acceptance. Ethnic identities did not mark the shibboleth of Americanism, they were its very expression (20).

A second strength of the book is that Overland has identified a phenomenon that is dynamic. The book is specifically about contestation; “how organized groups responded to the problem of being considered foreigners.” (2) Much information is offered on the western European immigrant elite – the journalists, the editors, the novelists, the preachers – but their writings are never one-dimensional. They arise in the context of immigrant inferiority complexes, Anglo-American exceptionalism, the anomie of assimilation, and the desire to be American. The immigrant groups could see what the host society and its historians could not and that was that the great divide between “history” and “heritage”, to employ David Lowenthal’s concepts, was duplicitous: the Mayflower Compact was as interwoven with teleology as the most “grotesque” filiofetist narrative of contribution history. And the book is also historical, arguing that the ethnic proclamations marked a particular stage in the integration of European groups; after the birth of racial theories of Anglo-Saxon superiority, but mostly before World War II when waning immigrant waves weakened American xenophobia (89).

Each of the three sections of the book carries this message of irony and dynamism. These sections describe three kinds of identity creating myths, the stories placing the immigrant at the very seat of the nation founding, stories suggesting that the immigrant was a truer voice of the nation’s ideals than the host society itself, and stories recounting the value of sacrifice. In this wide coverage the book leaves few gaps.

Still some questions remain. How did the many sectarian immigrants, such as the Amish and Hutterites, who placed their very legitimacy as people on a successful rejection of the wider society, jibe with the book’s sweeping explanation of ethnicisation? How can one still argue that the phenomenon of ethnic identities was a New World phenomenon, when scholarship has shown that the mindset of European groups was shaped by monarchical patriotism, religious wars and internal migrations? How can one suggest that ethnicisation ended in the context of the tolerant post-World War II era, when hostilities were directed to such groups as the Haitians, Koreans, and Arabs who in turn were compelled to assert athletic prowess, entrepreneurial skill,

or peaceful tradition. The story may just be even more complex than Overland’s evocative portrayal demonstrates.

Royden Loewen
Chair of Mennonite Studies
University of Winnipeg

Isabelle Backouche. *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750–1850)*. Paris : Éditions de l’École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2000, Pp. 430. Glossaire, bibliographie, cartes, figures, tableaux, index.

La Seine « était dynamique au XVIII^e siècle, animée par une grande diversité de pratiques et d’acteurs et dominée par une tension permanente entre les usages et leur régulation. Elle devient statique au XIX^e siècle, la ceinture de quais ayant pour objectif principal d’enfermer et de contenir le fleuve » (p. 344). Depuis nous dit Isabelle Backouche, le fleuve – et ses abords – est un « espace étranger à la vie de la capitale ». Il est « musée », il est architecture, il est esthétique; il n’est plus le moteur d’urbanité qu’il a été, l’« espace urbain » au cœur de la vie parisienne.

Partant de ce constat, l’objectif Backouche est de faire connaître la relation entre Paris et son fleuve avant et pendant la « rupture » opérée au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Comment la Seine a-t-elle perdu le rôle prédominant qu’elle tenait dans Paris? Comment le lien entre Paris et son fleuve a été tissé puis, quand et comment s’est opérée la rupture? Divisé en trois parties, l’ouvrage couvre la période 1750 à 1850, soit au moment où de « réels enjeux, économiques et politiques, s’attachent aux relations entre Paris et son fleuve », jusqu’au moment où le devenir de Paris devient indépendant de son fleuve.

Dans la première partie de l’ouvrage (*Un espace partagé*), l’auteure dresse le portrait des pratiques sur le fleuve et ses abords au tournant des années 1750. Grâce à un usage judicieux des documents légaux et administratifs de l’époque, l’auteure retrace les multiples rôles du fleuve : réception de produits de toutes sortes, accueil de migrants, constitution de « dynasties fluviales » familiales propriétaires de nombreux bateaux. En examinant la disposition des bateaux et des quais, des ponts et des rues avoisinantes au fleuve, l’auteure dévoile le processus de « zoning » dont la Seine est à l’époque l’objet et l’instigatrice.

Le fleuve est « un espace qui envahit la vie urbaine » (p. 103) en 1750. Il agrmente ou impose des contraintes aux déplacements de tous les Parisiens, se pose comme un lieu de rassemblement et de consommation, permet à tout un chacun de s’investir d’une appartenance géographique intra-parisienne (appartenance à la rive Gauche, à la rive Droite). Enfin, Backouche démontre que, de par son rôle central, la Seine bénéficie d’un statut – juridique notamment – complexe qui la distingue dans la cité (p. 141) et dont le contrôle est jalousement gardé par les autorités locales et leurs représentants (inspecteurs, contrôleurs, receveurs).

Après les années 1750, l'équilibre au pourtour du fleuve est rompu en raison de l'afflux de nouveaux venus en quête d'une « parcelle » de quai ou d'une « lisière » de berge pour s'affairer à leurs activités. Se multiplient alors les conflits d'usages et Paris assiste à la « dénonciation d'une saturation de l'espace fluvial » (p. 14). Une réflexion sur l'aménagement du fleuve et ses abords prend alors forme. L'auteure consacre la seconde partie de son ouvrage, *La Seine en travaux (1750–1850)*, à cet enjeu. Elle y présente les principaux projets d'urbanisme, dont celui de 1758–69 (dont les travaux de réalisation débiteront en 1780). Backouche identifie les multiples instigateurs de ces projets, tout en révélant les oppositions et les alliances entre les uns et les autres. Malgré cette multiplicité d'intérêts, tous partagent une notion commune de l'« embellissement » du fleuve, axée à la fois sur des préoccupations concrètes (assainissement et facilité d'accès) et sur la conviction qu'il y a nécessité d'adopter une solution d'aménagement à l'échelle de la Seine dans son ensemble.

Backouche soutient que l'urbanisme parisien du XIX^e siècle, avec à sa tête Haussmann, est en lien direct avec l'urbanisme de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Toutefois, les aménagistes du XIX^e siècle ignoreront la place qu'on accordait au fleuve en 1750 : « Bien des jalons sont déjà posés pour le siècle suivant qui donnera une toute autre ampleur aux souhaits exprimés depuis 1750 » (p. 283). En effet, l'idée exprimée en 1750 de faire du fleuve le centre de la vie parisienne ne sera pas retenue. Il deviendra uniquement une voie de transport et il sera séparé définitivement (et physiquement) de la vie parisienne suite à la confection d'ouvrages de génie civil destinés à maîtriser et à contenir son lit. C'est ce que Backouche démontre dans la dernière partie de son ouvrage, *La Seine loin de Paris*. Ce processus « d'éloignement » du fleuve tient de facteurs multiples : l'après Révolution où sont revus les régimes juridiques publics et privés, les prérogatives de la ville

et de la jeune République à l'égard de la Seine et le rôle, sans équivoque à partir de ce moment, concédé aux ingénieurs des Ponts et Chaussées. « L'avènement d'une voie de communication répondant aux critères des ingénieurs et de l'inspecteur de la navigation est incompatible avec l'épaisseur des usages sur lesquels reposait la situation particulière de la Seine dans l'espace parisien » (p. 331). On peut se demander si une mutation de l'économie, propice au redéploiement spatial des activités, était par ailleurs déjà à l'œuvre. Cela aurait possiblement favorisé, à moyen ou à long terme, une désertion de la Seine. L'auteure n'en dit mot. Donc, alors que les années 1750 font apparaître la Seine comme un lieu d'urbanité, la première moitié du XIX^e siècle voit une ville désireuse de se « protéger » du fleuve par la confection de travaux de délimitation de la ligne du fleuve (p. 335) et la confiscation des abords du fleuve pour uniquement le déchargement des marchandises. En 1850, les destinées de la Seine deviennent nationales plutôt que locales.

Cet ouvrage est à lire pour tout ce qu'il dévoile : histoire urbaine, histoire de l'urbanisme, histoire de Paris, histoire d'un fleuve. Par ailleurs, sa grande qualité est sans doute d'avoir reconnu à la Seine le « statut » d'espace urbain et de l'avoir analysé comme tel. Aussi, l'édition est remarquable et richement composée de cartes, plans et tableaux. Cela dit, *La trace du fleuve* est un ouvrage dense et chacune des trois parties auraient pu constituer un livre. Backouche a déjà obtenu deux prix d'excellence pour le travail contenu dans cet ouvrage. Cela est de toute évidence mérité.

Dany Fougères
INRS Urbanisation, Culture et Société
