Isabelle BACKOUCHE, La trace du fleuve. La Seine et
Paris (1750–1850), Paris, Éditions de l'EHESS, 2000,
431 p., 280 F.

Raymonde Monnier

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/ahrf/1198>

DOI : 10.4000/ahrf.1198

ISSN : 1952-403X

Éditeur :

Armand Colin, Société des études robespierristes

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2001

Pagination : 213-214

ISSN : 0003-4436

Référence électronique

Raymonde Monnier, « Isabelle BACKOUCHE, La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750–1850), Paris, Éditions de l'EHESS, 2000, 431 p., 280 F. », *Annales historiques de la Révolution française* [En ligne], 326 | octobre- décembre 2001, mis en ligne le 10 mars 2008, consulté le 23 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/ahrf/1198> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ahrf.1198>

Ce document a été généré automatiquement le 23 avril 2022.

Tous droits réservés

Isabelle BACKOUCHE, La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750–1850), Paris, Éditions de l'EHESS, 2000, 431 p., 280 F.

Raymonde Monnier

- 1 La Seine a été, avant les grands travaux haussmanniens, un véritable champ d'expériences pour la recomposition du paysage et de l'urbanisme parisien depuis les dernières décennies du XVIII^e siècle. C'est cette histoire de la mutation décisive de la relation du fleuve à la ville et à ses habitants qu'étudie cette thèse dense et convaincante. Depuis que les voies sur berges servent à l'écoulement de la circulation automobile, on a peine à imaginer la complexité de l'activité humaine permanente qui animait le fleuve et ses abords au XVIII^e siècle, quand subsistaient encore les grèves et les installations sédentaires. L'exploitation d'archives administratives nombreuses et diversifiées, Archives nationales, Archives de la préfecture de Police, mais aussi fonds de l'École des Ponts et Chaussées et du musée de la Batellerie, permet à l'auteur d'observer les multiples rapports économiques, sociaux, politiques qui unissent la Seine à la ville et les nombreux projets qui anticipent le processus d'autonomisation du fleuve au XIX^e siècle. La complexité des points de vue montre que la Seine est alors un espace privilégié pour tous ceux qui en vivent et qui y vivent, en même temps qu'elle est un enjeu de pouvoir entre le roi et la Ville, incarnée par le prévôt des marchands. Le fleuve draine vers Paris les marchandises et les hommes, et approvisionne toujours la cité en denrées de nécessité ; celles-ci sont déchargées et vendues dans les divers ports spécialisés, les berges ont leurs moulins et leurs marchés, leur population de gagne-deniers et de porte-faix, étroitement contrôlés par la Ville, qui garde la haute main sur les activités fluviales et le travail des ports, les porteurs d'eau font concurrence aux pompes pour la fourniture en eau de la capitale. D'autres installations fixes comme les bateaux à lessive et les bains sont autant de lieux d'agitation intense que la police s'efforce de réguler, tandis que les ponts et les quais du centre ont leurs activités socioprofessionnelles très spécialisées : métiers de luxe du quai de l'Horloge et du quai

de Gesvres, marchands quincailliers du quai de la Mégisserie, orfèvres du pont Notre-Dame. Pour tous ces gens de métiers, le fleuve est un territoire où s'est forgée leur identité, et qu'ils savent défendre au besoin contre l'administration en jouant des rivalités de pouvoir. Endroit festif ordinaire, propice aux jeux et à la promenade, le fleuve était aussi le lieu des joutes aquatiques et des feux d'artifices royaux. Comment une vie aussi intense, par ailleurs toujours contrainte par les caprices climatiques, les crues et les glaces, comment la cohabitation d'activités aussi peu compatibles pouvait-elle s'accorder avec les besoins croissants de la navigation et de la circulation urbaine ? Car le fleuve, fragmenté en bassins, constituait aussi une frontière entre les deux rives, les ponts étant peu nombreux et encombrés de maisons.

- 2 Tel était toujours le rapport du fleuve à la capitale sous la Révolution et si celle-ci a joué un rôle dans l'accélération de la rupture qui fait de la Seine au XIX^e siècle « un fleuve étranger à sa ville », c'est moins par la nouveauté des projets que par le processus de rationalisation administrative qui tend à mieux répartir les compétences (même si on note une certaine rivalité à partir de 1800 entre le préfet de la Seine et le préfet de police) et qui consacre surtout le rôle décisif des ingénieurs. La pesanteur des usages devait céder à la progressive transformation de la gestion de l'espace fluvial comme le montre, pour une meilleure distribution de l'eau et la salubrité de la ville, l'expérience de la Compagnie des Eaux des frères Périer, véritable concession de service public (1788), avant la création sous l'Empire des Eaux de Paris, sous l'administration des Ponts et Chaussées. Les travaux mis en chantier sur la Seine avant la Révolution témoignent du souci caractéristique des Lumières d'un urbanisme fonctionnel qui coordonne les usages pour les mettre au service de l'intérêt public et de l'économie générale. I. Backouche repère les indices annonciateurs d'un changement de perspective, comme l'éloignement des rives des propriétaires fonciers. Un contrôle plus étroit de la navigation se met en place, tandis que s'impose l'idée que pour améliorer la circulation, des démolitions sont nécessaires, celles des maisons sur les ponts, celles du Grand et du Petit Châtelet. Sous la pression des besoins, de grands projets sur le fleuve et ses abords sont mis à l'étude dès les années 1770, ils allient fonctionnalité et embellissement de la ville, quelques-uns grandioses, comme celui d'une place royale enjambant la Seine, la reconstruction de l'Hôtel-Dieu, ceux encore d'une gare centrale à Ivry ou d'un port de mer à Paris... mais les grands travaux butent sur la résistance des riverains et plus encore sur les difficultés financières. Le nouveau cadre administratif sera plus propice à l'accélération des transformations sous l'Empire et la Restauration, pour séparer plus radicalement la ville et son fleuve. La ville perd progressivement sa tutelle sur l'espace fluvial au profit du département tandis que la réorganisation administrative consacre le rôle des ingénieurs : ceux des Ponts et Chaussées et ceux de l'Inspection de la navigation assurent le partage des compétences. La priorité désormais donnée à la navigation sert la valorisation du rôle de Paris dans l'économie nationale. Le fleuve est progressivement dépouillé de ses installations et de ses riverains gênants, vente et marchés disparaissent des ports, les ponts se libèrent de leurs habitants. Tout est fait pour faciliter la circulation : treize nouveaux ponts sont construits de 1801 à 1838, le cours du fleuve est amélioré, les quais rehaussés pour protéger des crues. La Seine se révèle être au terme du livre un terrain fécond d'expérimentation pour comprendre l'histoire de la ville et de ses habitants. C'est avec beaucoup de finesse dans les analyses que l'auteur retrace sur un siècle l'effacement lent et irréversible des multiples activités du passé. Comme la bibliographie et les sources, la qualité et le nombre des reproductions, des graphiques et des tableaux (76)

témoignent de la richesse de la documentation de ce beau livre, qui est complété d'un glossaire et d'index. Un ouvrage de référence.