

Nous vivons entourés de paysages lointains

Paysages de l'enrobé bitumineux est le titre d'un récit photographique issu d'une enquête que j'ai menée entre janvier et juillet 2025 sur les lieux de production de l'enrobé bitumineux depuis la ville de Marseille.

Des rues aux chantiers, jusqu'aux sites de production, cette série de photographies rend visible un parcours à travers les espaces de fabrication des enrobés bitumineux.

Par Olivia Fert 6 FÉVRIER 2026

Chaque surface de la ville révèle, par sa matérialité, d'autres lieux qui lui sont mutuellement liés, inscrivant ce récit dans la perspective des *paysages réciproques* théorisés par la paysagiste et chercheuse Jane Hutton¹. Dans son travail, les espaces urbains et les territoires d'extraction et de production se répondent et se façonnent mutuellement dans leurs implications sociales, politiques et écologiques.

Ma démarche contrairement à celle de Hutton est visuelle et cherche à lier l'urbain à sa source matérielle par une série photographique. À quel moment un bout de montagne devient-il objet ou matière marchandable ? C'est souvent dans les processus d'extraction, de transformation, mais aussi par le langage, que nous passons d'un produit « naturel » à un produit « culturel ».

Poser mon regard, c'est pour moi tenter de mesurer sensiblement un rapport au paysage : à sa matérialité, à son extraction, à sa transformation, sa consommation jusqu'à arriver sous nos pieds pour devenir la surface qui façonne nos environnements urbains les plus banals.

Fragments de ville

Une ville est comme un patchwork de matériaux, extraits, transformés puis utilisés, parfois réutilisés. En tant qu'habitant du centre-ville de Marseille, je me suis demandé quel était mon rapport aux flux de matières qui constituent la ville. Comment « entrer » dans un flux et défier l'abstraction qui régit son organisation ? Comment rendre visible ce « métabolisme urbain »² ?

L'urbanisation de la fin du XXe siècle jusqu'à nos jours a entraîné une fragmentation des extensions urbaines, et avec elle une fragmentation de l'expérience visuelle de la ville. Le zoning, la délocalisation des activités, l'écartement des pollutions industrielles des centres résidentiels, parmi d'autres phénomènes, relèguent les espaces de production hors du champ de la perception quotidienne des habitant-es des métropoles.

Jusqu'à la fin du XXe siècle, la colline de Notre-Dame de la Garde, qui trône au centre de la cité, fut un lieu d'extraction de calcaire visible de toutes et tous. Le port de la Joliette était attenant à la ville. À Marseille aujourd'hui, le massif de la Nerthe incarne cette séparation visuelle entre une industrie qui s'est développée – le port industriel de Fos-sur-Mer – et le centre-ville.



1952, Photographie aérienne, vue sur les carrières de la colline de la Garde, Marseille ©IGN



Photographie aérienne, vue sur les carrières de la colline de la Garde, Marseille, 1931 ©IGN



Une chaussée ravinée dans une rue non identifiée, avant l'utilisation d'enrobés Marseille, 1935 ©Jean-Baptiste Ribotta ; Archives de la Ville de Marseille, 195 Fi 110



Travaux de voirie, pavage, dans une rue non identifiée, Marseille, 1946 ©Jean-Baptiste Ribotta ; Archives de la Ville de Marseille, 195 Fi 412

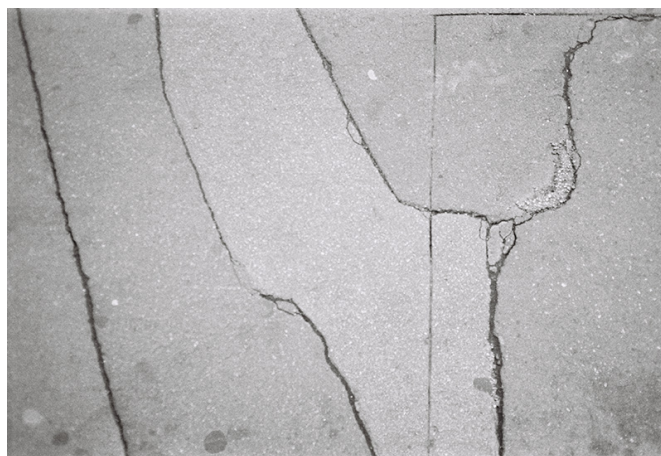
L'enrobé bitumineux

Souvent appelé « asphalté » (mêmes composantes mais différentes proportions) ou à tort « goudron » (constitué de charbon et plus utilisé aujourd'hui), l'enrobé bitumineux est principalement constitué d'agrégats minéraux, généralement du calcaire ou du basalte extraits de carrières, et d'un liant hydrocarboné, le bitume, issu du raffinage du pétrole³.

Il est un matériau aujourd'hui omniprésent et banal dans l'espace public, constituant la quasi-totalité des surfaces supérieures de voirie urbaine, des autoroutes, des trottoirs et des espaces de stationnement. Contesté aujourd'hui pour son caractère imperméable et étouffant pour les sols, son succès reposait pourtant sur cette même caractéristique, à une époque où l'on cherchait à assainir les villes, drainer l'eau le plus rapidement possible des voiries et réduire les nuisances sonores⁴.

Son usage s'est généralisé dans les villes françaises au cours du XXe siècle, remplaçant progressivement les pavés, les chaussées en gravier ou les revêtements à base de goudron, résidu de la distillation du charbon. Cette transition s'opère principalement après la Seconde Guerre mondiale, à une époque où l'infrastructure automobile modèle de plus en plus le territoire.

Une fois produit, l'enrobé bitumineux s'inscrit dans un réseau complexe de circulations industrielles et urbaines. Les granulats minéraux, issus de carrières locales ou importés, sont transportés par camion, train ou bateau vers les centrales d'enrobage, où ils sont chauffés et mélangés au bitume. Ces flux logistiques sont considérables : en France, entre 2011 et 2020, la production moyenne d'enrobé a été de 34 000 kt par an, traduisant l'échelle industrielle de ce matériau (5). La ville de Marseille, avec son port et son hinterland industriel, illustre cette connexion entre extraction, transport et application, révélant comment le sol urbain est le produit d'une chaîne de production globale et spatialement fragmentée.



Surface du sol, fissures, rue Curiol, Marseille 1er arrondissement, 2025, © Olivia Fert

En ville, les fissures, les chantiers ponctuels, les réparations et les surcouches successives rendent visible la dynamique matérielle et temporelle de la fabrication des surfaces du sol.

La fabrique de la route et son entretien reste un dispositif central de l'aménagement contemporain. Les capacités de production de l'enrobé bitumineux augmentent et ses chaînes logistiques associées sont modernisées. Le récit de ces lieux de production et leurs inscriptions matérielles dans le paysage contribue à éclairer les logiques spatiales qui perpétuent une dépendance aux infrastructures extractives.

Récit photographique

C'est par un chantier de voirie dans le 4^e arrondissement de Marseille que j'ai remonté le fil de la filière de production, rencontrant différents acteur.ices de la filière. Ce récit cherche moins à documenter exhaustivement une filière qu'à déplacer le regard, à rendre perceptible l'impact matériel et spatial d'un matériau ordinaire, dont la banalité même participe à son invisibilité.



2025_02 Vues sur le chantier boulevard De Roux à l'angle avec la rue Saint-Bruno, Marseille 4^e, ©Olivia Fert

C'est ainsi que je me suis retrouvée dans différentes usines d'enrobé autour de Marseille, où bitume et gravier sont mélangés à très hautes températures. L'une d'entre elles est en cours d'agrandissement. Mais aussi dans les gravières de la Durance et jusqu'à sa source, là où la montagne s'érode, charriant ses matériaux vers l'aval, mêlés à ceux de ses affluents, puis dragués par les gravières avant d'être acheminés vers les centrales d'enrobage. Sur le crassier d'ArcelorMittal, une montagne de laitiers de hauts-fourneaux en plein milieu d'une zone humide. Les laitiers furent longtemps désignés comme « déchets industriels » de cette industrie métallurgique et aujourd'hui renommés « matière première », intégrés à la fabrication d'enrobés dits « verts ».

Cette recherche m'a également menée vers Fos-sur-Mer, dans les zones humides du delta du Rhône, le long des raffineries bordant les routes, où le pétrole est importé et transformé en bitume. J'ai également traversé le delta du Rhin, là où le grand port industriel de Rotterdam s'étend par son emprise monumentale et son odeur pétrolifère. Premier port d'Europe, il concentre une grande partie des flux de pétrole destinés au continent.

Derrière l'enrobé bitumineux, il y a aussi ces régions lointaines où le pétrole est extrait avant d'être transporté par bateau ou par pipeline, puis raffiné. Face à l'écran de mon ordi-

nateur apparaissent alors des paysages en deux dimensions : Niger, États-Unis, Kazakhstan — deltas, plaines et déserts d'extraction du pétrole.

Le champ pétrolier de Tengiz, au Kazakhstan, s'étend aux abords de la mer Caspienne et de ses marais. On peut y imaginer des harengs, des esturgeons, la flore salée, tandis que l'eau se charge des pollutions issues des forages. Plus au sud, les mangroves noircies du delta du Niger, ou encore les déserts irrigués du Texas. Les images aériennes documentent une vue restreinte de ces territoires et mon accès reste médiatisé, limité à la surface d'un écran, où l'impact écologique et social de ces exploitations se diffuse sous forme de textes et d'images. Pourtant, c'est toute une filière qui nous relie, depuis ces territoires lointains jusqu'au fragment d'enrobé sur lequel je marche chaque jour, dans les rues de Marseille.



Panneaux dans une usine d'enrobé, Aubagne, 2025 © Olivia Fert



Enrobés recyclés concassés, Gignac-la-Nerthe, 2025, ©Olivia Fert



Stockage d'enrobé recyclé, hangar avec stockages de pierres concassées et sables sous le hangar, zone d'activité, Gignac-la- Nerthe, 2025 ©Olivia Fert



Gravière, Lac de Serre-Ponçon, sur la Durance, 2025©Olivia Fert



La déchetterie voisine de l'usine, Gignac-la-Nerthe, Zone d'activité, 2025, ©Olivia Fert



Lit mineur de la Durance, à proximité d'une gravière sur la Durance, 2025, ©Olivia Fert



Gravière sur la Durance, 2025 ©Olivia Fert



Les sources de la Durance, Montgenèvre, 2025 ©Olivia Fert



Gravière sur la Durance, 2025, ©Olivia Fert



Crassier de laitiers de hauts fourneaux, Acierie Arcelor Mittal, Fos-sur-Mer, 2025, ©Olivia Fert



Prairie humide, Acierie, Fos-sur-Mer, 2025 © Olivia Fert



Retour des oies cendrées, Fos-sur-Mer, 2025 ©Olivia Fert



Au pied du crassier de laitiers de hauts fourneaux, 2025 ©Olivia Fert



Réservoirs, Port industriel de Rotterdam, 2025 ©Olivia Fert



Réservoirs, Port industriel de Rotterdam, 2025 ©Olivia Fert



Rails, routes, voie vélo, réservoirs, Port industrielle de Rotterdam, 2025 ©Olivia Fert



Voie vélo, ponts ferroviaires, Port industriel de Rotterdam, 2025 ©Olivia Fert

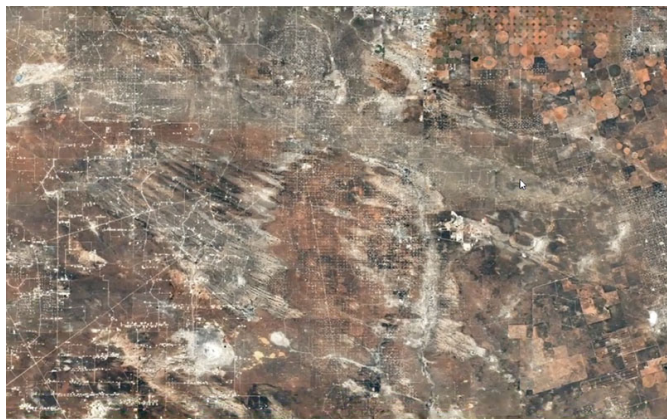


Raffinerie, Port industriel de Rotterdam, 2025 © Olivia Fert

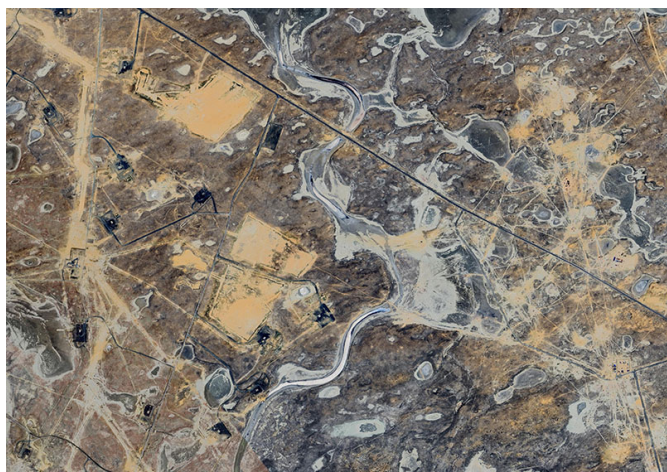


Réservoirs de pétrole, Port industriel de Rotterdam, 2025, Olivia Fert

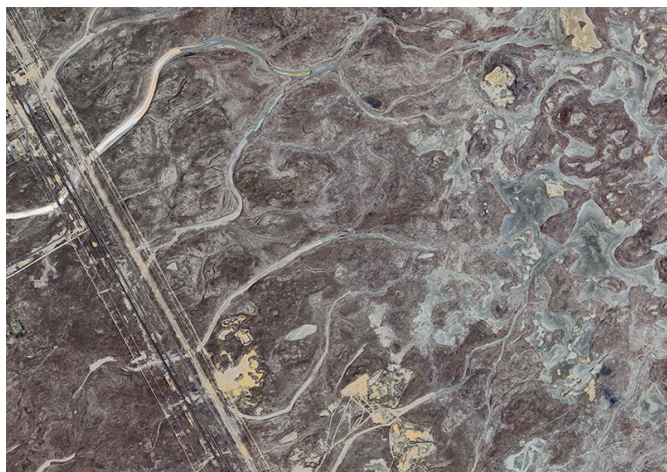




Champs d'extraction pétrolière, Bassin Permien, Texas, Etats-Unis, 2015, image ©Google satellite



Marais à proximité de la mer Caspienne, Tengiz fields, Kazakhstan, 2015, image ©Google satellite



Marais à proximité de la mer Caspienne, Tengiz fields, Kazakhstan, 2015, image ©Google satellite



Site d'extraction pétrolière, Tengiz fields, Kazakhstan, 2015, image ©Google satellite



Surface du sol, fissures, 1er arrondissement de Marseille, 2025© Olivia Fert



L'AUTEUR

Olivia Fert

Paysagiste diplômée de l'École de Paysage de Marseille, Olivia a également étudié l'histoire de l'art et la Kulturwissenschaft à Berlin. Elle cherche, par l'image et l'écrit à questionner l'histoire de nos paysages, qu'elle soit culturelle ou matérielle.

BIBLIOGRAPHIE

1.Jane Hutton, *Reciprocal Landscapes. Stories of Material Movements*, Routledge, 2019.

2.Notion développée entre autre dans les études urbaines, notamment par Sabine Barles ou en géographie (Pierre Desvaux, Clément Dillenseger, Laëtitia Mongeard, *Métabolisme(s) : matière en circulation, matière en transformation*, Éditions 205/Cité Anthropocène, 2024).

3.Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française (USIRF), *Les enrobés bitumineux : composition et usages*, dossier technique.

4.Sabine Barles. *La pédosphère urbaine : le sol de Paris, XVIIIe-XXe siècles*. Thèse de doctorat, ENPC, 1993.

5.Routes de France, *Bilan environnemental, rapport annuel, données 2020, 2021*

POUR RÉFÉRENCER CET ARTICLE

Olivia Fert, *Nous vivons entourés de paysages lointains*, Openfield numéro 25, Février 2026

<https://www.revue-openfield.net/2026/02/06/nous-vivons-entoures-de-paysages-lointains/>