



Séminaire

*Perspective transnationale et histoire du Grand Paris*

Jeudi 15 février 2018 : 14h-18h

Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=585>

## Oil Spaces : le paysage global du pétrole dans l'Europe du Nord-Ouest

par Carola Hein

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=598>

DOI

10.25580/IGP.2018.0005

## Projet de recherche

Ce projet de recherche a pour but d'étudier les effets des réseaux du pétrole sur le développement des villes et paysages [1].

En partant de l'idée que les flux du pétrole sont accompagnés de flux financiers, on peut montrer que le développement d'une ville dépend d'un développement qui a lieu de l'autre côté de la planète. L'exemple du pétrole, qui est intimement inséré dans l'économie d'une manière tout à fait unique, permet d'essayer de réfléchir à la façon dont des flux de réseaux peuvent s'inscrire dans l'environnement bâti et à quel niveau. Ce qui est particulièrement intéressant c'est le fait que la structure des flux du pétrole encercle le globe ce qui présente l'avantage pour les grandes entreprises de pouvoir perdre d'un côté et gagner de l'autre dans un système de compensation.

Ce projet essaye donc d'envisager les différents espaces du pétrole comme un ensemble qui inclue aussi les espaces dérivés et les représentations. Il aborde aussi les questions de visibilité ou d'invisibilité de ces espaces. Les raffineries, par exemple sont peu visibles, elles sont très peu signalées par des enseignes contrairement aux stations-service qui affichent les couleurs de leur compagnie. En termes d'espace dérivé, on peut regarder des choses encore moins lisibles comme les écoles ou les logements construits pour les expatriés qui travaillent dans l'industrie du pétrole par exemple. Enfin ce travail a également une dimension prospective vers l'après pétrole dans la mesure où il va falloir réoccuper tous ces espaces même s'il faut garder à l'esprit que, si en Europe on essaye d'aller au-delà du pétrole, ailleurs dans le monde c'est encore une ressource importante et incontournable.

## Empreinte d'extraction, de transport et de raffinage

L'extraction peut transformer des énormes paysages, mais cette utilisation de l'espace peut aussi disparaître sans laisser des avantages économiques de long terme à la région. (Par exemple en Pennsylvanie ou des villes d'extraction tels que Pithole ont disparu quand le pétrole était extrait.) Les infrastructures de transports et de raffinage sont plus formatrices pour les espaces de pétrole et restent plus longtemps, surtout quand ils sont aussi affectés pour d'autres usages. C'est le cas du transport par exemple. Les lignes de chemin de fer construites pour le pétrole sont aussi utilisées pour transporter d'autres choses et inversement, des lignes déjà installées peuvent servir pour transporter le pétrole.

Cet exemple montre que ces aménagements sont inscrits dans l'espace pendant une très longue période, beaucoup plus longue que celle de leur utilisation effective par le pétrole.

## Empreinte spatiale de la revente et de l'administration

L'empreinte industrielle du pétrole occupe des surfaces énormes mais, visuellement, on ne s'en rend pas compte parce qu'on ne voit que les stations-service qui sont juste des petits objets. Les grands bâtiments où l'on prend les décisions sont dans les centres-villes près des ministères et du pouvoir, quand ils portent l'étiquette de pétrole cela se fait d'une manière positive et iconique pour la ville hôte.

## Influences et représentations

La représentation des espaces physique du pétrole industriel est souvent très différents de la taille des espaces concernés. Aux États-Unis ou en Europe, le pétrole n'est souvent pas représenté par ses qualités physiques et industrielles, il y a rarement des raffineries dans les dépliants touristiques. Cela est différent d'autres pays tels que l'Iran ou la Chine, où la fierté de l'industrialisation se traduit aussi dans la représentation des espaces industriels de pétrole sur des billets, des timbres, des cartes postales ou des livres d'école. Le pétrole imprègne pourtant toute la société aussi en Europe. Même au niveau de l'architecture il a laissé d'importantes empreintes. Le Plan Voisin a été financé par un fabricant de voiture. La station-service Lego est un incontournable du jeu pour enfants.

## Étude de cas : Le port de Rotterdam et La Haye

Pour cette étude de cas, on a travaillé sur le mapping de la Randstad (région Rotterdam/La Haye) pour établir un premier cas d'étude en vue d'étudier l'évolution dans le temps et dans l'espace sur la Mer du Nord.

Les premiers barils arrivent aux Pays-Bas en 1862. Au départ, Anvers est le plus grand importateur dans le nord, mais Rotterdam prend les devants au fil des années. Les cartes montrent que la transformation du port de Rotterdam est largement fondée sur le pétrole. On voit des importantes transformations du port après 1910, mais en même temps la prise de décision, et donc les bâtiments administratifs, se fait dès le début à La Haye où se trouve l'argent. Ce qui veut dire qu'en fait, dès le début, ce n'est pas uniquement le port de Rotterdam qui est façonné par le pétrole, mais le port, la ville de La Haye, la liaison entre les deux et ultérieurement aussi le paysage. À partir de 1940, la voiture s'installe et on voit les stations-service s'étendre le long du paysage vers l'ouest.

L'étape suivante de ce projet c'est de faire le même travail pour les autres villes le long de la Mer du Nord pour constituer un panorama plus global. On a commencé par exemple à travailler sur Dunkerque une des premières villes port en France avec des raffineries. Au début le pétrole sert essentiellement pour la lumière comme le montre des publicités de l'époque. Dans le musée du port de Dunkerque, on trouve des peintures qui montrent les raffineries et plusieurs histoires très françaises sont attachées à cette installation. Total est créé dans cette période et la France cherche comment importer le pétrole depuis le Moyen-Orient via Marseille et Le Havre. Dunkerque est plutôt lié à l'Angleterre. Dans tous les cas, ce deuxième exemple montre également la séparation entre les lieux de production et de traitement du pétrole et les lieux de décision. En France, toutes les décisions se prennent à Paris où Esso a construit le premier immeuble de La Défense. On pourrait même avancer l'hypothèse que c'est le pétrole qui a amorcé le quartier de La Défense.

## Les logements adossés aux raffineries

Dans la plupart des cas, une des conséquences spatiales de la construction d'une raffinerie a été la construction de logement pour les ouvriers souvent dos à dos avec la raffinerie. Cela est souvent le cas dans les pays où il n'a pas d'infrastructure préexistante, par exemple dans le sud de l'Iran. Mais, même à Dunkerque, on trouve une cité d'habitation, la « Cité des Ingénieurs ». Cette cité a été abandonnée et récemment démolie car elle se trouve en zone Seveso. Il est devenu inimaginable d'habiter à côté d'une raffinerie.

## Histoire des raffineries

La recherche historique semble suggérer que parmi les divers espaces industriels, administratifs, commerciaux et auxiliaire du pétroleumscape, ce sont les raffineries qui ont fait le plus preuve d'« endurance ». Dans un temps où les vieilles raffineries commencent à mourir, comme, par exemple, à Dunkerque, il est important de trouver des nouvelles stratégies de transformation urbaine.

## Conclusion

A un temps de transition énergétique, technique et sociale, il faut comprendre comment les transitions du passé ont transformé nos espaces. Cela servira comme base pour trouver des solutions pour les espaces de la transition énergétique, pour la récupération et la transformation des espaces du pétrole, et pour les sites de patrimoine future.

## Notes et références

[1]Hein, C. (2010). « Global Landscapes of Oil. » *New Geographies* 2: 33-42.

Hein, C. (2013). Between Oil and Water: The Logistical Petroleumscape. *The Petropolis of Tomorrow*. N. Bhatia and M. Casper. New York, Actar / Architecture at Rice:436-447.

Hein, C. and M. Sedighi (2017). « Iran's Global Petroleumscape: The role of oil in shaping Khuzestan and Tehran. » *Architecture Theory Review* 21(3): 349-374.

Hein, C. (2017). "Oil in Oil (and Other Art Media): Painting the Petroleum Port" June 2017, Year XVII, Venice, RETE Publisher,

URL: <http://portusonline.org/oil-in-oil-and-other-art-media-painting-the-petroleum-port/>. (<http://portusonline.org/oil-in-oil-and-other-art-media-painting-the-petroleum-port/>)*PORTUS: the online magazine of RETE*.

Hein, C. (2018). « Oil Spaces: The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague area. » *Journal of Urban History*44(5): 887-929.

Hein, C. (2018). « "Old Refineries Rarely Die": Port City Refineries as Key Nodes in The Global Petroleumscape. » *Canadian Journal of History/Annales canadiennes d'histoire* (CJH/ACH)55(3): 457-486.

Film:<https://www.youtube.com/watch?v=IQgfTPQPZag&feature=youtu.be> (<https://www.youtube.com/watch?v=IQgfTPQPZag&feature=youtu.be>)

<https://collegerama.tudelft.nl/Mediasite/Play/2d1db11882bc4665a19e6e09fcfe63fe1d>

## A propos de l'auteur

Carola Hein is Professor and Head, History of Architecture and Urban Planning Chair at Delft University of Technology. She has published widely in the field of architectural, urban and planning history and has tied historical analysis to contemporary development.

Her books include: *The Routledge Planning History Handbook* (2018), *Uzō Nishiyama, Reflections on Urban, Regional and National Space* (2017), *History, Urbanism, Resilience, Proceedings of the 2016 IPHS conference* (2016), *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks* (2011), *Brussels: Perspectives on a European Capital* (2007), *European Brussels. Whose capital? Whose city?* (2006), *The Capital of Europe. Architecture and Urban Planning for the European Union* (2004), *Rebuilding Urban Japan after 1945*(2003), and *Cities, Autonomy and Decentralisation in Japan*. (2006), *Hauptstadt Berlin 1957-58* (1991).