



HAL
open science

Trous, brèches et passages : la médialité d'une clôture

Nathalie Casemajor, Heather Davis

► **To cite this version:**

Nathalie Casemajor, Heather Davis. Trous, brèches et passages : la médialité d'une clôture. Formes urbaines : évolution et mutations des formes médiales-culturelles à Montréal, 2014. hal-03197449

HAL Id: hal-03197449

<https://hal.science/hal-03197449>

Submitted on 13 Apr 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Nathalie Casemajor et Heather Davis, « Trous, brèches et passages : la médialité d'une clôture » dans *Formes urbaines : évolution et mutations des formes médiales-culturelles à Montréal*, Bélanger A., Gérin A. et Straw W. (dirs.), Montréal, Esse, pp.73-89.

Trous, brèches et passages : la médialité d'une clôture

Nathalie Casemajor et Heather Davis

Un caillou, un ruban, une couverture, de la graisse, un trou. Toute une collection d'objets, de formes et de matières hétéroclites se retrouve sur la clôture qui borde la voie ferrée entre les quartiers de Rosemont Petite-Patrie et du Plateau Mont-Royal à Montréal. Construite pour barrer la route aux passants et sécuriser l'emprise ferroviaire, cette clôture est à la fois un acteur et une scène du théâtre de pratiques qui se jouent dans cet espace.

Comment penser la médialité de cette infrastructure urbaine ? On s'intéressera à la capacité d'une banale clôture à retenir des objets, des formes et des traces. On analysera sa capacité à transmettre des signes qui sont les marques d'un lieu pratiqué au quotidien par une foule de passants. On cherchera également à comprendre en quoi cette clôture fait médiation, en quoi elle contribue à structurer les pratiques et les relations sociales. Pendant plus de deux ans, nous avons photographié cette clôture et ses alentours. Nous avons recueilli des témoignages, collecté des notes d'observation, nous avons activement participé à des collectifs citoyens et organisé des événements pour attirer l'attention sur la problématique d'aménagement de ce lieu.

Au-delà du constat que la clôture est un réceptacle de traces, nous cherchons à interroger la manière dont les caractéristiques matérielles de la clôture *suscitent* et *provoquent* certaines pratiques, la manière dont la clôture se trouve *intégrée* dans des formes d'activité sociale, culturelle et artistique. Le processus de sédimentation de ces traces témoigne des modes d'habitat et d'appropriation de l'espace, il témoigne de la dynamique des relations sociales qui s'y nouent, mais aussi des conflits qui l'animent.

Le lieu vécu et ses traces

Dans *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Marc Augé décrit les « non-lieux » comme des espaces de circulation traversés par des itinéraires, des lieux de transit qui caractérisent le mouvement accéléré des déplacements contemporains. Plutôt que d'opposer le « lieu anthropologique » et le « non-lieu », Augé nous invite à penser leur mise en rapport en examinant les formes de « construction concrète et

symbolique de l'espace », c'est-à-dire la fabrication des « lieu[x] du sens inscrit et symbolisé ». ¹ Il reprend ici la distinction établie par Merleau-Ponty dans sa *Phénoménologie de la perception*: « l'espace géométrique » diffère de « l'espace anthropologique », ² ce dernier étant défini comme « lieu d'une expérience de relation au monde d'un être essentiellement situé 'en rapport avec un milieu' ». ³

Parue en 1992, cette analyse d'Augé sur l'espace pratiqué a contribué à l'actuelle postérité des travaux de Michel de Certeau : les ruses et les arts de faire quotidiens des consommateurs et des habitants, le bricolage de modes d'emploi originaux, la créativité banale des itinéraires urbains ou les tactiques d'appropriation singulières font aujourd'hui partie des thèmes récurrents dans le domaine des études culturelles. En découle une perspective qui problématise l'organisation de l'espace public et la fabrication des lieux vécus comme des modalités de pratique urbaine. Ainsi le lieu vécu est « simultanément principe de sens pour ceux qui l'habitent et principe d'intelligibilité pour celui qui l'observe ». ⁴

L'investissement de sens dans les lieux qui bordent la voie ferrée résulte d'une diversité de pratiques sociales et culturelles. Mais il est aussi structuré par les institutions législatives et sociales qui encadrent ces pratiques, et par le déploiement d'un imaginaire situé à l'intersection entre les dimensions géographique et psychologique de l'espace. L'infrastructure matérielle de la clôture est particulièrement surchargée de sens. Elle porte les traces physiques de pratiques qui sont les corrélats de l'action individuelle et collective. Déplacements, interventions formelles et actes expressifs contribuent à produire cet espace en le « mettant en œuvre ». C'est à partir de ces traces que nous reconstituerons la dimension pratiquée de cet espace, en montrant que les interactions entre la clôture et les usagers se sédimentent sous la forme d'interventions et de résidus matériels.

¹ Augé, Marc. *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris : Seuil, p. 104.

² Merleau-Ponty, Maurice. 1976. *Phénoménologie de la perception*. Paris : Gallimard.

³ Augé citant Merleau-Ponty dans *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, p. 103.

⁴ Ibid., p.68.



Réparations sur la clôture.
CC-BY-NC 3.0 Nathalie Casemajor

La forme urbaine de la clôture est une forme médiale d'un type particulier. Sa formation historique et ses transformations contemporaines témoignent d'un processus constant de sédimentation de l'urbanité. Il ne s'agit pas ici d'une forme médiale qui circule en tant qu'objet médiatique, mais d'un *topoi* répété et actualisé dans mille et un contextes urbains.⁵ Ce que nous cherchons à saisir, c'est la manière dont la forme et la matérialité spécifiques de cette clôture mettent en place les conditions de circulation, d'appropriation et de symbolisation créative de l'espace. C'est le mode d'accumulation des traces à l'intérieur même d'un système circulatoire qui guide notre parcours d'analyse.

Propriétés formelles de l'espace

Genèse historique du paysage

Un réseau de voies ferrées traverse l'île de Montréal de part en part. Il témoigne du développement industriel de la ville à la fin du XIX^e siècle. Nœud ferroviaire et maritime,

⁵ Le concept de *topoi* vient de Huhtamo Erkki. Voir Erkki, Huhtamo. 2011. « Dismantling the Fairy Engine. Media Archeology as Topos Study ». Dans *Media Archaeology. Approaches, Applications, and Implications*, sous la dir. de Huhtamo Erkki et Parikka Jussi. Berkeley, CA: University of California Press, 2011.

connectant les plaines, les grands lacs et l’océan, Montréal accueillit son premier segment du chemin de fer transcontinental en 1876. Il fut racheté six ans plus tard par la Compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique, fraîchement installé dans son nouveau siège social montréalais. Inscrite au cœur même de l’identité nationale canadienne, la ligne ferroviaire du Canadien Pacifique est un symbole de l’union des provinces, relique matérialisant au cœur même du territoire urbain le projet titanesque de conquête, d’expansion et de création de l’État-nation.

En 1876, les rails n’étaient bordés que par quelques rares édifices semés parmi les champs. Dans les décennies suivantes, l’emprise de l’espace bâti se resserra progressivement autour de la voie ferrée. Les faubourgs industriels et résidentiels s’étendirent au point de former un véritable pôle d’activité industrielle dans le quartier du Mile End, sur le site de l’ancien village de Saint-Louis-du-Mile-End.⁶ Desservie par une gare depuis 1878, la zone connue aujourd’hui sous le nom de Saint-Viateur Est fut longtemps fréquentée par un important flux de travailleurs employés par l’industrie textile. Le lacis des rails se propagea à l’échelle du quartier, déployant ses ramifications dans les diverses cours de triage dédiées au chargement et déchargement des marchandises destinées à l’industrie locale.



Vestiges du paysage industriel
CC-BY-NC 3.0 Nathalie Casemajor

⁶ Bur, Justin. 2010. « A railyard, turned meadow ». Dans *The Roerich Garden Project*, sous la dir. de Emily Rose Michaud. Artefatica.

<<http://roerichproject.artefati.ca/history/from-meadow-to-railyard-to-meadow-to/>>.

Consulté le 12 mars 2013.

Agent de connexion avec le port de Montréal, jadis un des plus importants sites d'exportation de céréales au monde, le chemin de fer intègre à l'échelle du quartier le vaste système circulatoire de l'économie globale. Le Canadien Pacifique organise le transport de centaines de conteneurs à travers le tissu urbain : transitant par la ligne qui relie la rue Notre-Dame à l'est et le boulevard Gouin à l'ouest, ils circulent entre les rives du fleuve Saint-Laurent et l'intérieur des terres.

À partir des années 1950, l'essor de l'automobile et du camionnage commencèrent à faire vaciller la suprématie du transport ferroviaire. La construction d'infrastructures autoroutières et de voies rapides à la lisière de la ville fit migrer l'essentiel du trafic de marchandises et de l'activité industrielle vers la périphérie de l'espace urbain. La route maritime s'apprêtait également à connaître une redirection majeure. Court-circuité par l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 (un réseau de canaux et d'écluses permettant de relier directement la route maritime de l'océan Atlantique à la route fluviale des Grands Lacs), le chemin de fer vit son volume d'activité décliner, ayant perdu son statut d'unique alternative pour franchir les rapides du fleuve impraticables à la navigation. Aujourd'hui ce segment de la voie ferrée est toujours vital pour connecter le port au reste du territoire, mais le trafic, estimé à moins de dix trains par jour, est réduit à la portion congrue.⁷

Hors service depuis 1931, la petite gare du quartier fut démolie en 1970 pour faire place au viaduc autoroutier de la rue Van Horne. Progressivement abandonnées, les cours de triage furent transformées en zones résidentielles ou en terrains vagues dont les herbes folles recouvrirent les traces des anciens rails. L'industrie textile qui avait prospéré dans le quartier du Mile End fut durement touchée par la crise économique et par les vagues de délocalisation qui agitèrent les années 1990. Seuls quelques ateliers et entreprises d'importation y subsistent aujourd'hui. En bordure de la voie ferrée, un vieux panneau rouillé arbore encore le mot « TEXTILE » en lettres monumentales, trace décrépie d'une mémoire industrielle dans un paysage en transition vers une phase postindustrielle.

Les zones adjacentes à la voie ferrée sont actuellement en transformation. Au cœur de l'île de Montréal, entre les arrondissements du Plateau Mont-Royal et de Rosemont Petite-Patrie, un segment de l'axe ferroviaire du Canadien Pacifique est particulièrement étranglé par la pression démographique. Le nombre d'habitants résidant à proximité immédiate du chemin de fer est appelé à augmenter dans les prochaines années. Du côté ouest de la voie ferrée, dans l'arrondissement de Rosemont, des projets résidentiels majeurs sont en train de voir le jour au niveau du site de l'ancienne usine Noramparc et des ateliers municipaux, totalisant plus de 1700 nouveaux logements et 7 000 m² de commerces et services. Côté Plateau, la revitalisation du pôle d'activité Saint-Viateur Est est en cours : les locaux laissés vacants par l'industrie textile ont été récupérés par de nombreux artistes et artisans qui en ont fait des studios, et l'installation en 1997 du géant

⁷ Gladel, Cécile. 2011. « Pas de passage ferroviaire pour le Vieux ». *Rue Masson* (Montréal), 24 mai. <http://ruemasson.com/?p=7986> . Consulté le 10 avril 2013.

du jeu vidéo Ubisoft (employant près de 2000 salariés) a marqué le coup d'envoi de la gentrification du quartier.

La densité de population en augmentation dans les zones limitrophes du chemin de fer soulève une problématique de circulation locale des résidents. En 2009, le Comité des citoyens du Mile End organisa un forum citoyen pour consulter la population sur les problèmes de planification urbaine prioritaires dans leur quartier. Parmi les préoccupations des riverains figurait le manque d'infrastructures permettant aux piétons et aux cyclistes de traverser facilement la voie ferrée pour atteindre l'arrondissement voisin. En effet, la présence de la voie ferrée et sa sécurisation par une clôture créent un phénomène d'enclavement : cette infrastructure linéaire se dresse comme un obstacle en travers des flux de déplacement inter arrondissement.



Réparations sur la clôture.
CC-BY-NC 3.0 Nathalie Casemajor

Un espace linéaire

La clôture implantée le long de la voie ferrée structure l'expérience du lieu. La composition linéaire qu'elle construit est en fait le résultat d'un assemblage d'éléments hétéroclites qui, juxtaposés, présentent une certaine unité formelle : une ligne courbe agissant comme axe de démarcation. Plusieurs infrastructures physiques s'alignent le long de la voie ferrée.

Comment cette forme urbaine complexe contribue-t-elle à produire l'espace social qui l'entoure ? Les propriétés formelles de ce dispositif linéaire structurent l'architecture du paysage, les conditions d'expérience de l'espace, mais aussi l'imaginaire du lieu. Loin d'être un élément neutre du paysage urbain, la clôture joue un rôle central dans la production de contraintes et de tensions conflictuelles. Découpant et suturant l'espace urbain, cet axe de démarcation oscille entre les figures symboliques du bord, de la bordure et de la barrière.⁸

Bord

L'espace ferroviaire se caractérise premièrement par la figure spatiale du *bord*. Il délimite l'extrémité des arrondissements du Plateau Mont-Royal et de Rosemont Petite-Patrie. Il représente une ligne de démarcation entre deux circonscriptions administratives, une zone de transition dans la trame urbaine, concrétisée par la présence des rails et de la clôture. Cet espace postindustriel est un terrain fertile pour les pratiques sociales et culturelles marginales. Plusieurs sans-abris ont établi leur campement informel le long de l'emprise ferroviaire. Aux environs de la rue Cartier, un vieux matelas abandonné atteste de présence d'un ancien camp démantelé. Sous le viaduc Van Horne, à proximité immédiate de la clôture, c'est une famille qui revient régulièrement installer son camion et aménager une terrasse sur le trottoir, avec chaises, jeux d'enfants et barbecue. Une série d'installations artistiques temporaires a souligné ce phénomène à l'été 2012 : caravane plantée dans la friche naturelle du « Champ des possibles », récréation d'un espace privé sous le viaduc Van Horne, avec lit de camp, porte-manteau, radio et rayons de bibliothèque.

La liminalité de cet espace contribue à produire un imaginaire de liberté, alors même qu'il est fortement régulé. Le parc linéaire est soumis à la réglementation des parcs urbains (tenir les chiens en laisse, interdiction de faire du skateboard, de boire de l'alcool et de jeter des débris), tandis que la voie ferrée est interdite d'accès en vertu de la loi fédérale sur la sécurité ferroviaire. Les infractions à cette loi sont punies par des amendes de \$146. Ces règlements sont signalés sur la clôture par des panneaux accrochés par l'administration municipale et par le service de police privé du Canadien Pacifique.

⁸ Les concepts de bord, barrière, et bordure vient de Sennett, Richard. 2009. « The Public Realm ».

<http://www.richardsennett.com/site/SENN/Templates/General2.aspx?pageid=16>.

Consulté le 12 mars 2013.

Pourtant, en dépit de ce strict encadrement juridique, la marginalité de cet espace suscite de nombreuses pratiques transgressives.

Son déploiement symbolique et affectif entre en résonance avec l'imaginaire de la voie ferrée : le mouvement, le voyage, un désir romantique de l'espace qui s'ouvre à soi, l'aspect vacant de l'emprise ferroviaire où poussent les fleurs sauvages et les herbes folles, où l'on semble pouvoir échapper au tumulte de la ville et aux regards des passants. La perception d'une nature « sauvage » aux abords de l'espace ferroviaire accentue ce sentiment de liberté. Lors d'un atelier de cartographie sociale organisé en 2011 dans le Mile End, un résident a décrit son parcours sur la voie ferrée à la recherche de carottes sauvages et de camomille. Graffitiurs, promeneurs de chiens, amateurs de feu de camp fréquentent régulièrement ce lieu. Plusieurs mises en scène et performances capturées par la photographie y exploitent l'imaginaire d'un espace libre et ouvert. Sur la couverture de l'album « La Vallée des Réputations » (2002), Jean Leloup, icône musicale locale, apparaît marchant en équilibre sur les rails près du viaduc Van Horne, sa guitare sur l'épaule, partant à l'aventure. François Gourd, poète excentrique et « foulosophe », est un éternel pourfendeur de la bienséance et du règlement. On le voit photographié en promenade mondaine sur la voie ferrée, de l'autre côté du viaduc : entièrement nu, deux petits chiens en laisse, il porte un chapeau melon sur la tête et une canne de notable à la main.

Barrière

La deuxième forme linéaire engendrée par cette infrastructure urbaine est celle de la barrière. L'espace linéaire entourant la voie ferrée constitue à la fois un couloir de circulation et un obstacle à la circulation, un espace de transit et une barrière. La structure du chemin de fer organise un système de trajectoires parallèles. Parcourant les rails du nord-est au sud-ouest, le flux des trains est redoublé par l'itinéraire des cyclistes et des piétons sur un sentier polyvalent, le long de la clôture. L'emprise ferroviaire est aussi un couloir de circulation pour la faune urbaine qui habite les terrains vagues et les espaces verts (lapins, hérissons, rats-laveurs, putois) et pour les végétaux, dont les graines voyagent à bord des trains sur de longues distances. Mais s'il contribue à canaliser un triple axe circulatoire nord-est/sud-ouest, l'espace ferroviaire a aussi pour effet de restreindre les possibilités de trajectoires sécantes.

Permettant la circulation des marchandises à l'échelle régionale, nationale et internationale, le réseau ferroviaire détermine également la chorégraphie des déplacements quotidiens à l'échelle locale : le ballet des voitures dans les viaducs souterrains, les trajectoires des cyclistes à l'affût des parcours sécuritaires, l'itinéraire des piétons en quête du chemin le plus court. La clôture a pour fonction d'empêcher toute intrusion sur l'emprise ferroviaire, notamment celle des piétons et des cyclistes qui tendent à couper à travers les rails pour éviter de longs et fastidieux détours par les viaducs souterrains. Elle agit comme un élément de rupture dans le mouvement fluide de la circulation urbaine, hormis pour les voitures qui trouvent dans les viaducs des zones d'accélération.

Clôturant l'espace, la barrière a pour fonction d'enclorre, de circonscrire une zone, d'interdire l'accès, de fermer le passage, de barrer la route, de maintenir la sécurité. Elle est une expression spatialisée de l'autorité législative et de l'ordre social, marquant la limite entre la propriété privée de la voie ferrée et l'espace public administré par la municipalité.



Intervention du Collectif pour des passages à niveau, Juin 2012
CC-BY-NC 3.0 Nathalie Casemajor
RE - PAS - SAGE de la série des Actions Roses
Une intervention des Filles anonymes
© Les Filles anonymes

Bordure

Or dans les faits, la clôture n'est pas une barrière infranchissable. L'infrastructure linéaire qui construit l'espace aux abords de la voie ferrée tend vers une troisième figure spatiale : celle de la *bordure*. Richard Sennett caractérise la bordure (*border*) comme une interface poreuse, une zone de contact animée, une membrane d'échange sélectif, bloquant certaines trajectoires et en autorisant d'autres.⁹ Huit viaducs autoroutiers permettent de circuler entre les arrondissements du Plateau et de Rosemont. Plus informels, les espaces non clôturés et les trous découpés dans la clôture constituent également des points de passage.

L'imperméabilité et l'hermétisme de la clôture sont une illusion nécessaire au maintien de l'ordre social et législatif. Car en pratique, des centaines de piétons et cyclistes traversent quotidiennement la voie ferrée, en particulier pour rejoindre la station de métro Rosemont depuis le pôle d'activité de Saint-Viateur Est, situé de l'autre côté de la voie ferrée. Décrits comme sales, sombres et peu sécuritaires, les viaducs autoroutiers sont délaissés par de nombreux citoyens qui préfèrent couper directement à travers l'emprise ferroviaire, paradoxalement perçue comme plus sécuritaire en raison du faible nombre de trains qui empruntent les rails à faible vitesse (50 km/h au maximum).¹⁰

Un rapport commandé par la Ville de Montréal a relevé que 289 piétons et 81 cyclistes ont franchi l'emprise ferroviaire entre 7 h 00 et 19h00 le 15 mai 2012 entre les rues Saint-Dominique et Henri-Julien. Trois trains ont été comptabilisés dans la même période. Les traces de ces passages répétés sont médiatisées et rendues visibles par les systèmes de cartographie numérique. La présence illicite de marcheurs sur la voie ferrée a été enregistrée par Google Street View lors de la couverture photographique du quartier, au niveau de la rue des Carrières. En consultant les photographies satellites, ce sont des « lignes de désir » qui apparaissent à l'image : ces trajectoires clandestines sont inscrites sous la forme de sillons creusés dans la terre. En 2012, le service de police du Canadien Pacifique a installé une série de caméra de surveillance le long de la voie ferrée.

Figures d'accumulation et cycles de sédimentation des traces

L'interactivité de la clôture

En examinant la clôture de plus près, on découvre que loin d'être homogène, sa surface constitue un milieu où prolifère une multitude d'objets, de formes et de matériaux hétéroclites qui apparaissent, disparaissent et réapparaissent au rythme des jours, des mois et des années. Minuscule débris, détérioration majeure de la barrière, bricolage d'enfant ou détrit – c'est tout un peuple de traces qui témoignent de la diversité des

⁹ Ibid.

¹⁰ Penhale, Johanne. 2011. « Wrong side of the tracks ». *The Mirror* (Montréal), 19-25 mai, p.7.

modes d'interaction noués au quotidien entre les habitants et la surface active de la clôture.

La structure matérielle de la clôture permet une variété d'interactions potentielles. Surface faite de trous, la trame du grillage offre un support idéal pour y attacher quelque chose ou pour glisser un objet entre ses mailles de métal. Si certaines traces relèvent d'une intentionnalité spécifique, individuelle ou collective, d'autres semblent plutôt se manifester au hasard de la rencontre avec la clôture.

Les plantes grimpantes, en particulier les vignes vierges, utilisent le réseau de mailles comme treillis. Parfois, un arbre poussé trop près de la clôture vient à assimiler le grillage à l'intérieur de son tronc ou de ses branches, produisant une structure symbiotique entre l'armature minérale et la matière organique. Bien après que les arbustes aient été taillés, des segments de banches greffées à la clôture restent pris dans les mailles, bribes isolées à la surface du réseau.



Tronc d'arbre « avalant » des mailles de la clôture.
CC-BY-NC 3.0 Nathalie Casemajor

Les panneaux, affiches et autocollants qui jalonnent la clôture sont le type d'intervention le plus explicite. Ils se font les vecteurs de messages informatifs officiels et légitimes (panneau « Rue Saint-Denis » installé par les services municipaux) à moins qu'il ne s'agisse de démarches plus informelles ou opportunistes (publicité pour une course de charité, autocollant d'un site internet commercial, affiche « trouvé chien blanc »). On observe également une quantité importante de messages prescriptifs : panneau de règlement du parc urbain, injonctions policières (ruban « Police – Passage interdit »), rappels à l'ordre (autocollant « DANGER – Propriété privée – Accès interdit – Les contrevenant seront poursuivis en justice »).

À l'opposé des messages institutionnels, d'autres signes protestent contre l'organisation contraignante des flux de circulation et contre le contrôle policier aux abords de la voie ferrée. Un dessin placardé sur la clôture représente un personnage à proximité d'un trou, brandissant une pancarte où l'on peut lire « Libérez la track ! ». Une autre affiche collée à proximité immédiate de la clôture représente un mur de ciment et barbelé accompagné du texte « No Border ; Liberté de circulation ».

Dans la catégorie des traces informelles, on trouve également les formes habituelles de l'art de rue (autocollants dessinés à la main, tags) ainsi qu'une série d'œuvres d'art qui exploitent les qualités plastiques de la clôture. La clôture fait souvent partie intégrante de la forme des œuvres, mais parfois elle peut simplement faire office de cimaise improvisée pour mettre l'œuvre en visibilité. Le sculpteur Glen Le Mesurier y a installé de grandes figures animales colorées, découpées dans les plaques de métal solidement fixées sur le grillage. Une autre œuvre intitulée « La Track » consiste en plusieurs dizaines de papillons de métal orangés essaimés sur la clôture tout au long du sentier polyvalent. Jouant sur l'ambiguïté du message privé ou public, une installation éphémère faite de ruban plastique rose et jaune tissé dans la clôture affichait sur une dizaine de mètres le message « Je t'aime ma plume ».

D'autres traces ou systèmes d'objets sont plus opaques ; leur signification pratique et leur intentionnalité communicationnelle ne sont pas immédiatement saisissables. Parfois elles sont tout simplement absentes. Dans certains cas il est possible d'établir le lien entre une pratique sociale précise et la présence d'un objet sur la clôture. Ainsi des tâches de peinture colorées se révèlent être une manifestation collatérale des graffitis peints sur les murs adjacents ; la clôture sert alors de surface pour tester les sprays de peinture. Souvent, les objets semblent mener une existence autonome, exposant au regard leur caractère singulier et incongru dans la monotonie de la surface grillagée.



Affiche collée aux abords de la voie ferrée. Auteur inconnu.

CC-BY-NC 3.0 Heather Davis

Palimpseste sur un panneau de signalisation

CC-BY-NC 3.0 Nathalie Casemajor

Une improbable collection de traces résulte de l'interaction des passants avec un objet trouvé : un caillou, une tige de rosier en fleur, des débris (papiers, canette de soda, sac de déjection canine, bouts de fil de fer), un gant de travail égaré, et même un sapin de Noël ont été insérés entre les mailles du grillage. Il semble que la texture grillagée de la clôture suscite le désir d'y attacher ou d'y placer quelque chose, comme une invitation ouverte à s'approprier une case laissée vide dans un espace de visibilité. Le geste de nouer un fil ou un ruban sur la clôture est étonnement fréquent. Ces morceaux de tissu ou de plastique cohabitent avec d'autres marques minuscules, telles deux bandes de ruban adhésif rouge collées sur un poteau. L'une de ces interventions est particulièrement élaborée : elle consiste en une vingtaine de bandelettes de tissu blanc nouées au grillage, tel un nuage ou un essaim désordonné.

Ce n'est pas du sens intelligible qui est produit dans l'expérience de rencontre avec ces objets, mais de l'affect. Ils nous interpellent par l'humanité du geste qui les a placés là. Ils sont la marque d'une connexion, d'une intervention délibérée, d'un point de contact entre la structure formelle de la clôture et un état de subjectivité. Ce que manifestent les objets trouvés exposés sur la clôture n'est que la trace du moment où quelqu'un les a rencontrés, et le choix de matérialiser cette rencontre en activant le potentiel plastique de la clôture.



Objet trouvé, 2012
CC-BY-NC 3.0 Nathalie Casemajor



Intervention du Collectif pour des passages à niveau, Juin 2012
CC-BY-NC 3.0 Nathalie Casemajor

Résistance de la matière

Toutes ces traces constituent un surplus de matière qui se greffe à la surface en y créant des singularités morphologiques. La dynamique de transformation de la clôture se manifeste particulièrement à travers les figures de l'accumulation et de la sédimentation.

Dans une certaine mesure, la différence de légitimité entre les signes se traduit par une différence de matérialité. La solidité du matériau est un gage du pouvoir de l'institution à l'origine de l'inscription. Ainsi, les panneaux installés par les services municipaux sont fait de plaques de métal solidement vissées aux poteaux. En revanche, les signes de protestation contre la clôture sont plutôt faits de papier attaché ou collé sur des surfaces de fortune. Mais les moyens officiels de contrôle peuvent aussi se matérialiser dans des matériaux plus légers et moins nobles, voire sous des formes inattendues, souples, organiques. Des arbustes ont par exemple été plantés le long du mur antibruit pour en limiter la surface visible et décourager les graffitis. De la graisse a été étalée sur la clôture au niveau du viaduc Saint-Laurent pour dissuader les passants de sauter par-dessus. L'hiver, ce sont des montagnes de neige qui sont déversées par les employés du Canadien Pacifique devant les trous pour boucher le passage. À l'inverse, certaines interventions

informelles sont faites de matériaux solides durablement fixés à la clôture, comme les œuvres en métal de Glen Le Mesurier.

Contrairement à ce que l'on pourrait attendre, les signes inscrits dans des matériaux solides ne sont pas nécessairement les plus durables. Les plaques officielles sont souvent vandalisées, tels les panneaux de réglementation du parc urbain qui ont été aspergés de peinture et tagués. Mais ce sont les panneaux d'interdiction de traverser la voie ferrée du Canadien Pacifique qui sont la cible privilégiée du vandalisme. Leur détérioration systématique a forcé les policiers à changer de forme médiale : au lieu de renouveler sans cesse la fastidieuse pose d'un nouveau panneau, les policiers utilisent à présent des autocollants. Ces derniers sont facilement arrachés, mais la solidité est remplacée par la multiplication des occurrences et la fréquence du renouvellement.

Les surfaces sur lesquelles on peut écrire ou coller font figure d'exception au milieu du grillage dont les mailles offrent davantage de surface vide que de surface pleine. Colonisées par les signes, elles sont couvertes de tags, d'affiches, et d'autocollants. Toute surface pleine est susceptible d'être appropriée : les poteaux, les petits écriteaux affichant la marque commerciale de la clôture, les papillons métalliques de l'œuvre « La Track », les pancartes blanches de l'Éco Quartier invitant les résidents à écrire leur nom pour adopter une vigne vierge. Mais les surfaces les plus prisées sont celles des grands panneaux signalétiques indiquant le nom des rues. Même les policiers du Canadien Pacifique reproduisent le geste de « vandalisme » en recouvrant d'autocollants leurs surfaces taguées.

Cette superposition crée un effet de palimpseste, une accumulation de strates d'usage, de contestation et de désirs conflictuels qui effacent le texte originel et se recouvrent les uns les autres. L'usage multiple des surfaces produit une sédimentation particulièrement visible dans la photographie suivante : le panneau municipal a été tagué, puis recouvert d'un autocollant du Canadien Pacifique, lui-même tagué et recouvert d'un nouvel autocollant du Canadien Pacifique, et la série des accumulations continue, en écho à l'amplification du conflit.

Découper des brèches est l'activité la plus fréquente sur la clôture. Au 2 octobre 2012, on en comptait 38 entre les rues Saint Urbain et d'Iberville. Paradoxalement, le renforcement de la surveillance semble avoir accéléré l'apparition de nouveaux trous : de multiples itinéraires alternatifs cherchent en effet à éviter les points de passage les plus surveillés. Les réparations les plus légères sont parfois réouvertes dès le lendemain, tandis que les plus solides sont contournées en perçant un autre trou quelques mètres plus loin. Les résidents ont développé de multiples techniques pour ouvrir des brèches et franchir la clôture : outre la découpe du grillage (ou l'occasionnelle couverture servant à sauter plus facilement par-dessus), des barres transversales sont disloquées, des poteaux jetés à terre, des sections entières sont tordues, piétinées, arrachées, parfois à l'aide d'un véhicule. La forme des trous est extrêmement variable : petit trou près du sol qui force à se plier en deux, large porte suffisamment haute pour faire passer les vélos, mince brèche qui s'étire de bas en haut, longues éventrations qui courent sur plusieurs mètres, voire plusieurs dizaines de mètres.

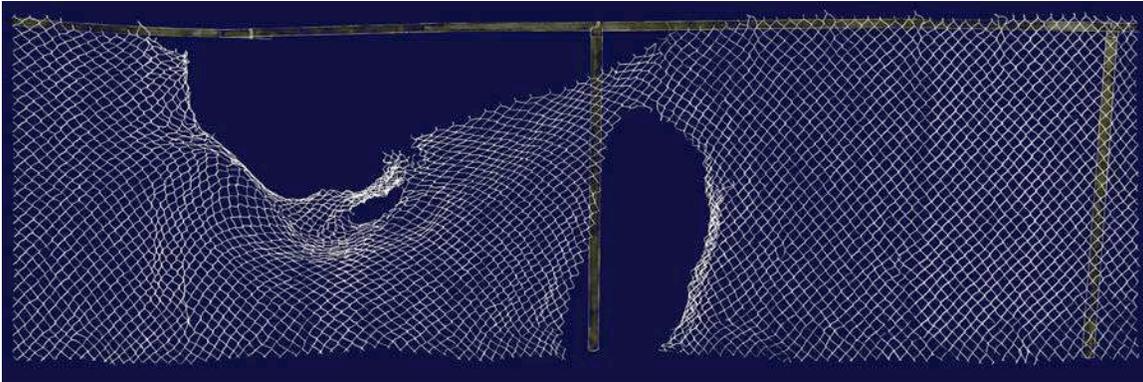
Le cycle d'ouverture et de fermeture altère l'ordre géométrique du grillage. Travaillée par le conflit, la clôture enfle, ondule et se brise. Son relief boursoufflé se couvre de replis, de saillies, de tiges désordonnées pointant vers le ciel. Des morceaux de métal pliés flottent dans le vide, arrachés à la verticalité des poteaux. D'autres gisent au sol, projetés par la violence du geste. Les sections réparées sont comme des cicatrices où s'accumulent les matériaux hétéroclites. Plié et enroulé, le grillage est déroulé, rattaché, recollé, soudé, suturé, semé de lambeaux d'autocollants arrachés. Aussi hasardeux que les techniques de destruction, les moyens de réparation relèvent du rafistolage désordonné à l'efficacité variable. Le rapiécage s'accommode des moyens du bord. Les surfaces de cicatrisation les plus légères se réouvrent fréquemment : les grilles de fer superposées par-dessus les trous accumulent la rouille et les coups de ciseaux. La stratification et densification des matériaux y reste fragile. En d'autres endroits, l'assemblage de matériaux plus solides parvient à enrayer le cycle des passages. Des barreaux épais sont soudés en diagonale, produisant des effets de rigidification. La trame de la clôture s'y épaissit et se transforme en barrage hermétique.



Section de clôture enduite de graisse pour empêcher les passants de sauter par-dessus.
CC-BY-NC 3.0 Nathalie Casemajor

Dans ce continuel échange surgissent des dialogues matériels, une résonance de formes qui se répondent de manière inattendue ou ironique. L'arsenal de contrôle est régulièrement détourné et recyclé par des interventions spontanées ou des projets artistiques. Un ruban tissé dans la clôture souligne les points de suture sur une section réparée. Même le tas de neige installé devant un trou de clôture est rongé de l'intérieur par les tunnels d'un igloo dans lequel on vient se cacher pour boire de la bière. Exploitant

les qualités plastiques de la barrière, les techniques d'obstruction des trous et les résidus de rubans de police trouvés sur place, les démarches artistiques opèrent une inversion des mécanismes de l'ordre social. Un réseau de fils roses a été installé en travers des trous : tout en scellant l'ouverture, il suscite sa propre destruction. Un projet du collectif « Les Raccommodeurs » propose de construire des passerelles d'observation qui franchissent la clôture et s'arrêtent au-dessus des rails sans les traverser. Le saisissement de l'espace par ces actes expressifs symbolise la relation conflictuelle et fait ressortir l'absurdité du conflit.



Anthropométrie 50 x 20" Cyanotype sur papier
© Michel de Broin

Conclusion

Les pratiques sociales qui habitent un espace peuvent introduire de nouveaux modes de qualification du lieu, elles peuvent mettre l'espace en rapport avec des fins non prévues, le faire dévier du programme d'utilisation qui lui a été assigné. La clôture, dont la fonction première est de clore un espace, de le circonscrire et de le fermer, revêt de nouvelles possibilités d'usage. La dynamique de contrôle et d'ouverture des processus circulatoires se complexifie : oscillant entre barrière et bordure, la clôture est une surface active, un interface d'échange, de communication, de mise en visibilité et de dialogue matériel.

Contrairement à l'espace planifié, qui prescrit des usages programmés, l'espace vécu produit du « social organique ».¹¹ Mais il serait simplificateur d'affirmer que les interventions officielles et institutionnelles ont nécessairement un effet d'homogénéisation sur l'espace, tandis que « l'activité appropriative, la *poièsis* »,¹² née

¹¹ Augé, Marc. 1992. *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, p. 119.

¹² Lefebvre, Henri. 1970. *La Révolution Urbaine*. Paris : Gallimard, p. 170.

des pratiques quotidiennes et informelles, est l'unique source de diversification des fonctions médiales de la clôture.

Cette opposition radicale est contredite par l'analyse des traces matérielles accumulées sur la clôture. Les interventions qui produisent de la diversité, de la singularité, celles que l'on peut qualifier de créatives et relevant du « bricolage » ne sont pas, comme on pourrait le penser, exclusivement situées du côté des usages non officiels. En attestent les réparations brouillonnes, le « vandalisme » des panneaux de signalisation par les policiers du Canadien Pacifique et la multiplicité des formes et matériaux employés comme moyen de contrôle des flux circulatoires (neige, graisse, ruban, menottes en plastique, autocollants). L'efficacité médiale des pratiques de contrôle et de subversion se répondent et se nourrissent l'une l'autre.

Par ailleurs, le statut officiel d'une intervention sur la clôture n'est pas un gage d'inscription durable : dans certains cas, la persévérance des pratiques « rebelles » peut mener à une persistance des formes, voire à leur institutionnalisation. L'entêtement des piétons à traverser la voie ferrée a ainsi fait naître un projet de construction de traverses officielles par les services de la municipalité.

Ce parcours de réflexion nous amène à conclure sur la façon dont se construit la relation dynamique entre les capacités médiales d'une forme urbaine et son potentiel d'appropriation, tant par les représentants du pouvoir institutionnel que par de simples usagers. Si les possibilités d'appropriation de la clôture sont déterminées par ses *qualités* matérielles et sa structure formelle, ses *fonctions* médiales sont activées et transformées par les pratiques sociales. Ce qui définit la médialité de cette clôture, c'est finalement sa capacité à accueillir dans sa structure une multiplicité de traces qui en altérant sa surface transforment ses fonctions, sans pour autant dissoudre sa stabilité formelle.

Bibliographie

Augé, Marc. 1992. *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil.

Bur, Justin. 2010. « A railyard, turned meadow ». Dans *The Roerich Garden Project*, sous la dir. de Emily Rose Michaud. Artefatica.
<<http://roerichproject.artefati.ca/history/from-meadow-to-railyard-to-meadow-to/>>.
Consulté le 12 mars 2013.

Erkki, Huhtamo. 2011. « Dismantling the Fairy Engine. Media Archeology as Topos Study ». Dans *Media Archaeology. Approaches, Applications, and Implications*, sous la dir. de Huhtamo Erkki et Parikka Jussi. Berkeley, CA: University of California Press, 2011.

Gladel, Cécile. 2011. « Pas de passage ferroviaire pour le Vieux ». *Rue Masson* (Montréal), 24 mai. <http://ruemasson.com/?p=7986> . Consulté le 10 avril 2013.

Lefebvre, Henri. 1970. *La Révolution Urbaine*. Paris : Gallimard.

Merleau-Ponty, Maurice. 1976. *Phénoménologie de la perception*. Paris : Gallimard.

Penhale, Johanne. 2011. « Wrong side of the tracks ». *The Mirror* (Montréal), 19-25 mai.

Sennett, Richard. 2009. « The Public Realm ».

<http://www.richardsennett.com/site/SENN/Templates/General2.aspx?pageid=16>.

Consulté le 12 mars 2013.