

Le b.a.-ba des frontières Borders 101

Michael Blum

Number 111, Fall 2015

Migrations_Frontières
Migrations_Borders

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/78794ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Le Centre de diffusion 3D

ISSN

0821-9222 (print)
1923-2551 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Blum, M. (2015). Le b.a.-ba des frontières. *Espace*, (111), 52–61.



Frontières de/Border crossing
at Lacolle, Québec, Canada,
Flickr, license CC.

Le b.a.-ba des frontières

Michael Blum



Borders 101

NATURAL BORDER

The natural border is the only true border, indisputable, absolute. The others are only imitations, human constructions unable to equal natural perfection.

THE CLOSEST BORDER

The border closest to me is the one that separates us from the United States. The Champlain – St-Bernard de Lacolle border crossing is located on Interstate 87 and is used by people travelling between Montreal and New York, as well as Montrealers needing to do a “flagpole”—a fictitious exit and a real re-entry into Canadian territory to validate their immigration papers. However, this border crossing—one of the most important ones between Canada and the United States—has a particularly bad reputation, so it may be better to flagpole somewhere else.

From a distance, one first notices the words UNITED STATES OF AMERICA, written in enormous capital letters on the structure towering above the crossing point. Drivers often endure a long wait in their vehicles before being questioned by an officer, then sent to the adjacent building to obtain the I-94 form after an even longer wait. At regular intervals, a bus arrives, and the passengers—given priority but treated without consideration—must stand in line, crammed into a badly lit corner. A dozen officers, busying themselves with something else, make a point of ignoring everyone, bus passengers and drivers alike. During one of my visits, the officers, looking imperious, were all gathered around a worker who was ineptly trying to pass a braid of cables through the twists and turns of the ceiling. The show entertained them so much that they had obviously forgotten the reason they were there.

From time to time, one of the officers walks over to the basket containing the passports of waiting travellers, examines and weighs them up, estimates the profiles of the customers and the amount of work required, then wearily drops them back into the pile or, sometimes, takes one or two and, without conviction, calls their bearers' names. When the indiscrete questions and the fingerprinting are finally over, you get back on the road having lost two hours and \$6 per person, children included.

During my initial crossings, I always got the same officer at the first control booth. He looked more like a hipster than an officer; perhaps he'd failed in Williamsburg and come back to Plattsburgh, his birthplace, to find a stable job in border enforcement... He was extremely suspicious, cynical and sardonic with his questions. One in particular struck me with its sharp sense of rhetoric: “Are you on holidays or are you taking time off?”



The Third Tunnel of Aggression, situé entre la Corée du Nord et la Corée du Sud/located between north Korea and south Korea, Flickr, license CC. Photo : Josh Berglund.

BORDER CROSSING

The border crossing represents the stage on which the drama of passing from one national space to another gets played out. While small border crossings involve nothing more than a simple roadside shack and a striped barrier, large ones proudly boast decidedly symbolic architecture, generally in the form of a more or less majestic arch. Whether in a classical, ethnic, modernist or kitsch version, the arch announces the border, protects the crossing, ensures border enforcement, and expresses the grandeur and generosity of the country without offending its neighbour.

IMPASSABLE BORDER

While borders are generally meant to be crossed at certain points and under certain conditions, some however, are completely hermetic, with no single crossing point. For example, Cyprus, the border between Israel and Lebanon, and the Korean Demilitarized Zone are all hermetically closed and include a “no man’s land” that the United Nations manages. But in fact, no border can be perfectly hermetic, hence the tunnels in Korea and Gaza.



FRONTIÈRE NATURELLE

La frontière naturelle est la seule vraie frontière, incontestable, absolue. Les autres ne sont que des simulacres, constructions humaines incapables d'égaliser la perfection naturelle.

FRONTIÈRE LA PLUS PROCHE D'ICI

La frontière la plus proche de là où j'écris est celle qui nous sépare des États-Unis. Le poste-frontière de Champlain – St-Bernard de Lacolle est situé sur l'autoroute 87, empruntée par les voyageurs entre Montréal et New York ainsi que les Montréalais nécessitant un *flagpole* – une sortie fictive et une réentrée réelle sur le territoire canadien à des fins de validation de papiers d'immigration. Cependant, ce poste-frontière, un des plus importants entre le Canada et les États-Unis, a particulièrement mauvaise réputation et il peut s'avérer préférable d'aller faire son *flagpole* ailleurs.

De loin, la première chose qu'on aperçoit, ce sont les mots UNITED STATES OF AMERICA, écrits en majuscules énormes sur le bâtiment qui surplombe le point de passage. L'attente des véhicules y est souvent longue avant qu'on soit interrogé par un agent, puis expédié vers un bâtiment adjacent pour obtenir le formulaire I-94 au terme d'une attente encore plus longue. À intervalles réguliers, un bus arrive, dont les

passagers, traités en priorité mais sans égards, doivent faire la queue debout, tassés dans un coin mal éclairé. Tous, passagers du bus et automobilistes, sont ostensiblement ignorés par la douzaine d'agents qui semblent occupés à tout autre chose. Lors d'une de mes visites, tous les agents étaient rassemblés, mains sur les hanches, autour d'un ouvrier maladroit tentant de faire passer une natte de câbles dans les méandres du faux plafond. Ce spectacle les divertissait tant qu'ils en avaient manifestement oublié la raison de leur présence.

De temps en temps, l'un des policiers s'approche du panier contenant les passeports des voyageurs en attente, les examine, les soupèse, estime le profil des clients et la quantité de travail requise, pour finalement laisser retomber la pile avec lassitude ou, parfois, prendre l'un d'eux et appeler sans conviction son titulaire. Lorsqu'on en a enfin terminé avec les questions indiscretes et les prises d'empreintes digitales, on reprend la route après avoir perdu deux heures et 6\$ par personne, enfants compris.

Lors de mes premiers passages, je tombais toujours sur le même policier au premier contrôle. Il ressemblait plus à un *hipster* qu'à un représentant de l'ordre; peut-être avait-il échoué à Williamsburg et était-il revenu à Plattsburgh, sa ville d'origine, pour se trouver un emploi stable à la police des frontières... Il était très suspicieux, cynique et abusait de l'ironie dans ses questions. L'une d'entre elles m'avait particulièrement marqué par son sens aigu de la rhétorique: « *Are you on holidays or are you taking time off?* »

POSTE-FRONTIÈRE

Le poste-frontière représente la scène sur laquelle se joue la pièce du passage d'un espace national à un autre. Si les petits postes-frontières se contentent d'une simple cabane posée au bord de la route accompagnée d'une barrière rayée, les grands arborent fièrement une architecture hautement symbolique, prenant en général la forme d'une arche plus ou moins majestueuse. En version classique, ethnique, moderniste ou kitsch, l'arche annonce la frontière, protège le passage, assure le contrôle et exprime la grandeur et la générosité du pays sans offenser le voisin.

FRONTIÈRE INFRANCHISSABLE

Si les frontières sont en général faites pour être franchies à certains endroits et sous certaines conditions, certaines d'entre elles sont totalement hermétiques, sans aucun point de passage. Par exemple Chypre, la frontière entre Israël et le Liban, et la zone coréenne démilitarisée sont toutes hermétiquement fermées et dotées d'un *no man's land* administré par les Nations Unies. Mais au fond, aucune frontière ne peut être parfaitement hermétique, d'où les tunnels en Corée ou à Gaza.

DEMATERIALIZED BORDER

Mass air travel has dematerialized territories and the borders along with them. It all happens in the non-place of the airport, a space of globalized transit, quintessentially abstract. At least superficially, since every airport also has its hidden spaces: spaces of control and interrogation, of holding and detention. These invisibles spaces are nevertheless there; sporadically, they become visible, for example when an illegal immigrant is being deported on a scheduled flight. Yet once in the air, there is no border, we don't experience the crossing from one national territory to another. All that we are left with of the passage is the customs control and the duty free store.

EXTERNALIZED BORDER

To avoid handling the deportation of undesirables and bearing the burden of related costs, some countries try to relocate border controls to the source: they operate at the points of departure rather than arrival. It is a managerial fact that has been bolstered by security arguments since 9-11.

INTERNAL EUROPEAN BORDERS

As a child, I lived a few hundred metres from a border and I remember going almost daily with my father to do the shopping *on the other side*, where life was apparently cheaper. The border officers became acquaintances who greeted us warmly and never checked us. Even so, I dreaded every crossing and I always feared we would be arrested, as though the apparatus of the border was enough to make me feel guilty.

Later, as a teenager, I travelled regularly between one parent in Paris and the other in Stuttgart (the train trip took 7 hours in the 1970s and still takes 7 hours today). In Strasburg, German officers—green uniforms and German shepherds—would board the train and methodically check all the passengers. On the way back, it would be the French—navy-blue uniforms and no canine unit—who would board at Kehl and proceed in a less systematic manner. Conducting the identity verification by walkie-talkies took some time. Occasionally, someone had to get off the train. I don't remember ever witnessing a violent scene, it all happened quietly, at least in my memory.

Today, these internal European borders have disappeared. Sometimes, the landscape bears traces of their existence, but most of the time, these traces have completely vanished. In fact, they have been moved to the external borders of Europe, to offer single-window access to all the space they contain.

CLANDESTINE CROSSING

In the 1990s, I worked as a sleeping-car attendant for the Compagnie Internationale des Wagons-Lits. I was based in Paris and assigned to night trains to Italy, Spain, Austria, and Denmark. It was an ideal job for an artist, although the railway subculture was hardly appealing: a macho world, racist, poorly educated, with right-wing politics and a love of easy money.

Every time I came back from Italy, men would accost me at the Turin train station and offer me money to smuggle them into France. One day, arriving in Paris after a long trip, I witnessed the police dismantle the ceiling of my car and pull out six men. They looked resigned to their fate, hardly surprised. I hadn't noticed anything; they must have hidden there before I came on duty in Pisa. They had spent over 15 hours above my head, in "my" car, without me realizing it.

The only training my employer had given me consisted in citing the Penal Code in my work contract, in particular the penalty for aiding an illegal entry into national territory. In my handsome, Balenciaga-designed royal blue uniform, I was both a cog in the repressive machine and a suspect of human trafficking. It thus was a relief when I learned that my work contract was not being renewed.

BORDER AND WALL

The no man's land of the Berlin Wall was so narrow in some spots that in summer you could hear the people *on the other side* speaking through their open windows. Yet the wall didn't exactly correspond to the border; it was built on GDR territory, set back from the border. And in some areas, the status of certain isolated lots was very complicated, forcing both Germanys to negotiate and trade lots along the wall. This was the case with the famous Lenné Triangle, a sort of Occupy encampment twenty years before Zuccotti Park and the site of numerous protests, most notably the only instance on record of West Germans fleeing to the East—180 activists who were escorted back to the West the following day.

SHTARKER LOGIC

Today, Israel is the one to take up the method of building a wall before or, in this case, beyond the border. By building its "separation barrier" far beyond the border, Israel didn't saddle itself with the same reservations as the GDR. Here, shtarker logic prevails, which maintains that a border is worthless unless rendered into a wall. In reality, the protection of Israelis, as legitimate as it might be, is only a false pretext for plundering territory.

FRONTIÈRE DÉMATÉRIALISÉE

Le transport aérien de masse a dématérialisé les territoires et, avec eux, les frontières. Tout se déroule dans le non-lieu qu'est l'aéroport, espace de transit globalisé, abstrait par excellence. Du moins en apparence, car chaque aéroport a aussi son envers du décor: espaces de contrôle et d'interrogation, de rétention et de détention. Ces espaces invisibles sont pourtant bien là; ils deviennent sporadiquement visibles, par exemple lors de l'expulsion d'un sans-papiers sur un vol régulier. Mais en avion, il n'y a pas de frontière, on ne fait pas l'expérience du passage d'un espace national à un autre. Ne restent du passage que le contrôle de police et la boutique hors taxes.

FRONTIÈRE EXTERNALISÉE

Pour éviter de gérer la déportation des indésirables et en supporter les coûts afférents, certains pays tentent de délocaliser les contrôles à la source: ils opèrent au départ plutôt qu'à l'arrivée. Il s'agit d'une évidence managériale qui s'est enrichie d'arguments sécuritaires depuis le 11 septembre 2001.

Mauersprung – L'occupation de Kubat-Dreieck en 1988 à Berlin/Kubat-Dreieck occupation in 1988 in Berlin.
Photo: Umbruch Bildarchiv, Berlin.

FRONTIÈRES INTRAEUROPÉENNES

Enfant, j'ai vécu à quelques centaines de mètres d'une frontière et je me souviens qu'à force d'aller avec mon père faire les courses *de l'autre côté*, où la vie était manifestement moins chère, les douaniers étaient devenus des connaissances qui nous saluaient amicalement, sans jamais nous contrôler. Malgré cela, je redoutais chaque passage et je craignais toujours que nous nous fassions arrêter, comme si seul le dispositif de la frontière suffisait à me culpabiliser.

Plus tard, adolescent, je voyageais régulièrement entre un parent à Paris et l'autre à Stuttgart (le voyage en train durait 7 heures dans les années 1970, et dure encore 7 heures aujourd'hui). À Strasbourg, les policiers allemands – uniformes verts et berger allemand – montaient dans le train et contrôlaient méthodiquement tous les voyageurs. Au retour, c'était les Français – uniformes bleu marine et sans brigade canine – qui montaient à Kehl et procédaient de façon moins systématique. La vérification des identités à l'aide de *walkie-talkies* durait un certain temps. Parfois, une personne devait descendre du train. Je n'ai aucun souvenir de scène violente, tout se passait de manière feutrée, du moins dans mon souvenir.

Aujourd'hui, ces frontières intraeuropéennes ont disparu. Parfois, on en distingue encore les traces dans le paysage, mais la plupart du temps, elles ont complètement disparu. En fait, elles se sont déplacées vers les frontières extérieures de l'Europe, devenues le guichet unique pour tout l'espace qu'elles contiennent.



INNER GERMAN BORDER (1945-1989)

I remember being pulled over on the *transit route* between West Berlin and Hamburg one cold and rainy night in November or December 1987. The East and the West co-existed along this highway, a sort of no man's land stretching over 250 km that had to be crossed to reach West Berlin from the FRG. This *transit route* was a popular hunting ground for the VoPos (the GDR police), who could easily extort money from West Germans in their fancy sedans and other fools unfortunate enough to venture there.

The policemen who had pulled me over spoke with an incomprehensible Saxon accent and were absolutely, deadly serious. They locked me in a cell, regularly taking me out to be interrogated. The interrogations proceeded like in the movies, with a blinding lamp pointed right at me and the same questions repeated over and over: What is the purpose of your trip? Where do you live? Who did you meet? Who do you know in the GDR? Do you have any banned goods? And so on. After each interrogation, I would be taken back to the cell, and then the cycle would begin again. When the night was over and they had had enough, they set the fine at the amount of money I had on me (50 DM) and let me leave with just enough gas to reach Hamburg.

DEMARICATION LINE (FRANCE, 1940-1943)

In 1942, my grandparents decided the time had come to attempt crossing into the free zone. Aryan friends who owned a moving truck helped them. First, they hid their two daughters, who managed to reach the free zone. When their turn came a few days later, they got caught. They were transferred to Drancy and spent one year there before being deported to Auschwitz via Convoy #57, on July 18, 1943.



PASSAGE CLANDESTIN

Dans les années 1990, je travaillais comme couchettiste à la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, basé à Paris et affecté à des trains de nuit vers l'Italie, l'Espagne, l'Autriche et le Danemark. C'était un boulot idéal pour un artiste, même si le monde du transport ferroviaire était une sous-culture peu avenante : un univers *macho*, raciste, peu éduqué, aimant l'argent facile et votant bien à droite.

À chaque retour d'Italie, en gare de Turin, j'étais abordé par des hommes me proposant de l'argent pour les faire passer en France. Un jour, arrivé à Paris au terme d'un long voyage, j'avais vu la police démonter les plafonds de ma voiture et en sortir une demi-douzaine d'hommes. Ils avaient l'air résigné, presque pas surpris. Je n'avais rien vu; ils avaient dû se cacher là avant que je prenne mon service à Pise. Ils avaient passé plus de 15 heures au-dessus de ma tête, dans « mon » wagon, sans que je m'en rende compte.

La seule formation reçue de mon employeur consistait à citer le Code pénal dans mon contrat de travail, et particulièrement les peines encourues en cas d'aide à l'entrée illégale sur le territoire national. Dans mon bel uniforme bleu roi dessiné par Balenciaga, j'étais à la fois un rouage de la machine répressive et un suspect de trafic d'êtres humains. Ce fut donc avec soulagement que j'appris le non-renouvellement de mon contrat de travail.

FRONTIÈRE ET MUR

Le *no man's land* du mur de Berlin était par endroits si mince que l'été, on entendait les gens de l'autre côté parler par les fenêtres ouvertes. Cependant, le mur n'épousait pas exactement la frontière; il était construit sur le territoire de la RDA, en retrait de la frontière. Et localement, le statut de certaines parcelles enclavées était bien plus complexe, poussant les deux Allemagnes à négocier des échanges de parcelles le long du mur. Ce fut le cas du fameux Triangle de Lenné, sorte de campement *Occupy* 20 ans avant Zuccotti Park, site de nombreuses actions de protestation et notamment de la seule fuite répertoriée d'Allemands de l'Ouest vers l'Est: 180 activistes, raccompagnés à l'Ouest dès le lendemain.

LA LOGIQUE DU SHTARKER

Aujourd'hui, c'est Israël qui a repris cette technique de construction de mur en-deçà (ou dans son cas, au-delà) de la frontière. En construisant son « mur de séparation » bien au-delà de la frontière, Israël ne s'est pas encombrée des mêmes réserves que la RDA. Ici, c'est la logique du *shtarker* qui l'emporte, qui vient affirmer qu'une frontière ne vaut rien si elle n'est pas traduite par un mur. En réalité, la protection des Israéliens, aussi légitime soit-elle, n'est que le prétexte fallacieux à la spoliation territoriale.

FRONTIÈRE INTÉRIEURE ALLEMANDE (1945-1989)

Je me souviens m'être fait arrêter sur la *voie de transit* entre Berlin Ouest et Hambourg, par une nuit froide et pluvieuse de novembre ou décembre 1987. C'était une autoroute où l'Est et l'Ouest se côtoyaient, une sorte de *no man's land* de 250 km de large qu'il fallait traverser pour se rendre à Berlin Ouest depuis la RFA. Cette *voie de transit* était une zone de chasse prisée par les VoPos (police de la RDA) qui pouvaient facilement soutirer de l'argent aux Allemands de l'Ouest dans leurs grosses berlines et aux autres pigeons qui avaient eu le malheur de s'aventurer là.

Les policiers qui m'avaient arrêté parlaient avec un accent saxon incompréhensible et étaient d'un sérieux martial, absolu. Ils me mirent en cellule, d'où ils me sortaient régulièrement pour m'interroger. Les interrogatoires se déroulaient comme dans les films, avec une lampe de bureau braquée sur moi et toujours les mêmes questions: quel est le but de votre voyage? où résidez-vous? qui avez-vous rencontré? qui connaissez-vous en RDA? avez-vous des items interdits? etc. Une fois l'interrogatoire terminé, j'étais ramené en cellule, avant que le cycle ne recommence. Quand la nuit fut finie et qu'ils en eurent assez, ils établirent mon amende au montant d'argent en ma possession (50 DM) et me laissèrent repartir, avec juste assez d'essence pour atteindre Hambourg.

LIGNE DE DÉMARCATIION (FRANCE, 1940-1943)

En 1942, mes grands-parents décidèrent qu'il était temps de tenter un passage en zone libre. Ils se firent aider par des amis aryens, propriétaires d'un camion de déménagement. Ils cachèrent d'abord leurs deux filles qui parvinrent à passer en zone libre. Quand ce fut leur tour, quelques jours plus tard, ils furent arrêtés. Transférés à Drancy, où ils passèrent un an, ils furent déportés vers Auschwitz par le convoi n° 57 en date du 18 juillet 1943.

FRONTIÈRE COMME ARME

Qalandia, situé entre Ramallah et Jérusalem, est le principal point de passage entre la Cisjordanie et Israël. C'est le poste-frontière le plus cruel que je connaisse, dont le but est à l'évidence l'humiliation, la démoralisation et la déshumanisation des Palestiniens. Le lieu, destiné uniquement aux Palestiniens devant se rendre en Israël, est conçu de façon à ce que les « voyageurs » se sentent comme des animaux arrivant à l'abattoir. Ils avancent dans un dédale de couloirs grillagés, de blocs de béton et de postes de contrôle cachés derrière des vitres sans tain. Des ordres leur sont aboyés en hébreu à travers des haut-parleurs par des soldats souvent invisibles : avance, recule, stop, dégage, vide tes poches ! Qalandia est une excellente mesure de la brutale réalité de l'occupation. Ici, la frontière n'est pas juste la démarcation de deux territoires, c'est une arme consciemment engagée dans un conflit armé.

BORDER AS WEAPON

Qalandia, located between Ramallah and Jerusalem, is the main checkpoint between the West Bank and Israel. It is the cruellest border crossing I know, in which the aim is clearly to humiliate, demoralize and dehumanize the Palestinians. The checkpoint, intended only for Palestinians needing to cross into Israel, is designed in such a way that the “travellers” feel like animals arriving at the slaughterhouse. They advance through a maze of metal fences, concrete blocks and control points concealed behind tinted windows. Soldiers, often out of sight, bark orders in Hebrew through loudspeakers: move on, step back, stop, clear out, empty your pockets! Qalandia is an excellent indicator of the occupation’s brutal reality. Here, the border is not just the demarcation between two territories, it is also a weapon deliberately used in armed conflict.

STRADDLING THE BORDER

From the perspective of capitalism, the border is an obstacle to the flow of goods and capital. Thus, the EuroAirport Basel–Mulhouse–Freiburg seems to simply ignore the fact that Basel, Mulhouse, and Freiburg are located in three different countries. As for the Tijuana Cross-border Terminal, which is supposed to open this year, it literally straddles the border. This airport terminal, accessible from both Tijuana and San Diego, acknowledges the existence of the border, but more importantly the need to transgress it. The market and the state don’t share the same interests.

Michael Blum is an artist based in Montreal since 2010. His projects include *A Tribute to Safiye Behar, a museum dedicated to the secret lover of Mustafa Kemal Atatürk* (9th Istanbul Biennial, 2005), *Cape Town – Stockholm (On Thembo Mjobo)*, a book and a radio play investigating the complex relationship between Sweden and South Africa (Mobile Art Production, Stockholm, 2007), *Exodus 2048*, which staged a possible future in the Middle East (Van Abbemuseum, Eindhoven, 2008, New Museum, New York, 2009), and *Palazzo Chupi*, a reflection on the convergence of art and real estate (Optica, Montreal, 2015). He is a Professor at Ecole des arts visuels et médiatiques, UQAM, Montreal. www.blumology.net

BORDER FANTASY

The border is above all a mental construct, a fantasy as old as the world itself. It is also an epistemological question: How does change work, how does one cross from A to B? Just look at the success of the *Broen/Bron* TV series, a Danish–Swedish coproduction created, written and played in both Danish and Swedish, in which the story begins with a corpse found on the Øresund Bridge—which connects Sweden and Denmark—lying exactly over the border line. The series was such a hit that variations soon followed: an American version situated between El Paso and Ciudad Juárez, as well as a Franco–British version, in which the corpse is found in the Channel Tunnel, halfway between France and Britain. These series attest to the fascination exerted by the border’s exact location, the demarcation point telling us that without our knowing, we are already *on the other side*.

Translated by Oana Avasilichioaei

À CHEVAL SUR LA FRONTIÈRE

Du point de vue du capitalisme, la frontière est une entrave aux flux de biens et de capitaux. Ainsi, l'aéroport européen de Bâle-Mulhouse-Fribourg semble simplement ignorer le fait que Bâle, Mulhouse et Fribourg se trouvent dans trois pays différents. En Amérique, le *Tijuana Cross-border Terminal*, qui devrait être inauguré cette année, est quant à lui situé à cheval sur la frontière, littéralement. Ce terminal, accessible depuis Tijuana et San Diego, vient reconnaître l'existence de la frontière, mais surtout la nécessité de la transgresser. Le marché et l'État n'ont pas les mêmes intérêts.

FRONTIÈRE FANTASMÉE

La frontière est avant tout une construction mentale, un fantôme vieux comme le monde. C'est aussi une question épistémologique: comment s'opère le changement, comment passe-t-on de A à B? Il faut voir le succès de la série *Broen // Bron*, co-production dano-suédoise, conçue, écrite et parlée en danois et en suédois, dont l'action débute par un cadavre trouvé sur le Øresundsbron, le pont reliant la Suède et le Danemark, juste sur la ligne séparant les deux pays. Le succès fut tel que des copies virent rapidement le jour : une version américaine sise entre El Paso et Ciudad Juárez, ainsi qu'une version franco-britannique dans laquelle le cadavre est retrouvé dans le tunnel sous la Manche, à mi-chemin entre la France et la Grande-Bretagne. Ces séries témoignent de la fascination exercée par le lieu exact de la frontière, le point de démarcation-même qui nous dit que sans le savoir, nous sommes déjà de l'autre côté.

Michael Blum est un artiste vivant à Montréal depuis 2010. Parmi ses projets, on compte *A Tribute to Safiye Behar*, un musée dédié à la maîtresse secrète de Mustafa Kemal Atatürk (9^e biennale d'Istanbul, 2005), *Cape Town - Stockholm (On Thembo Mjobo)*, un livre et une pièce radiophonique relatant l'enquête sur la relation complexe entre l'Afrique du Sud et la Suède (Mobile Art Production, Stockholm, 2007), *Exodus 2048*, une mise en scène d'un futur possible au Proche Orient (Van Abbemuseum, Eindhoven, 2008 ; New Museum, New York, 2009), et *Palazzo Chupi*, une réflexion sur la convergence de l'art et de l'immobilier (Optica, Montréal, 2015). Il est professeur à l'École des arts visuels et médiatiques de l'UQAM, Montréal. www.blumology.net

