

Université de Montréal

Les graffeurs de Montréal. Penser la mobilité
dans la construction du social.

par

Franck Le Coroller

Département d'Anthropologie
Faculté des Arts et des Sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de Maître ès Sciences (M. Sc.)
en Anthropologie

Août 2004

© Franck Le Coroller, 2004



Direction des bibliothèques

AVIS

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

NOTICE

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

Les graffeurs de Montréal. Penser la mobilité
dans la construction du social.

présenté par

Franck Le Coroller

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Deirdre Meintel
président-rapporteur

Guy Lanoue
directeur de recherche

Bob White
membre du jury

Résumé

À partir d'une recherche de terrain, ce mémoire explore les dimensions techniques, spatiales, temporelles et culturelles se rattachant à la production et à la diffusion de graffitis sur les trains de marchandises à Montréal pour mettre en lumière comment les graffeurs construisent visuellement leur social. En partant de la matérialité de ces traces et de la technique utilisée, une approche phénoménologique du lieu et de l'expérience conduit aux enchevêtrements des divers habitats individuels et collectifs. S'ensuit une réflexion sur le pouvoir de l'image comme moyen de communication et comme agent social. Après une interprétation du réseau ferroviaire nord-américain, médium de transmission, cette pratique artistique et son ensemble d'images mobiles sont replacés dans le contexte plus large de l'industrie culturelle.

Mots clés

Anthropologie ; Graffiti ; Montréal ; Espace ; Temps ; Agency ; Habitat ; Art

Summary

Based on a fieldwork research, this thesis explores the technical, spatial, temporal and cultural dimensions implied in the production and diffusion of freight train graffiti in Montreal to enlighten how those graffiti artists visually construct their social web. By starting with the materiality of those traces and the technique they use, a phenomenological approach of place and experience leads to considerations about the intertwinings of the various individual and collective habitats. Then follows a reflexion on the power of image considered both as a means of communication and as a social agent. After an interpretation of the north American railroad system, medium of transmission, this artistic practice and its moving images are placed in the wider context of the culture industry.

Keywords

Anthropology ; Graffiti ; Montreal ; Space ; Time ; Agency ; Habitat ; Art

Table des matières

<i>Liste des illustrations</i>	vi
<i>Remerciements</i>	vii
<i>Avant-propos</i>	viii
<i>Introduction</i>	1
<i>I. Les graffitis et leurs auteurs</i>	6
<i>Présentation</i>	6
<i>L'expérimentation visuelle</i>	26
<i>Le théâtre des opérations</i>	33
<i>Les dépôts de trains</i>	34
<i>La phénoménologie des sorties</i>	38
<i>L'agency et les habitats</i>	51
<i>Les raves et les graffitis</i>	52
<i>Résumé</i>	55
<i>II. L'image, moyen de communication et agent social</i>	58
<i>La signature</i>	58
<i>Le pouvoir de l'image</i>	63
<i>Construire le temps</i>	73
<i>Résumé</i>	79
<i>III. De l'éphémère à la disparition</i>	82
<i>La médiation de la disparition</i>	86
<i>Ce qui met en oeuvre la disparition</i>	86
<i>Ce que met en oeuvre la disparition</i>	88
<i>Les graffitis dans le capharnaüm visuel contemporain</i>	89
<i>Résumé</i>	105
<i>Conclusion</i>	108
<i>Bibliographie</i>	xii

Liste des illustrations

<i>Fig 1</i>	<i>ix</i>
<i>Fig 2</i>	<i>8</i>
<i>Fig 3,4</i>	<i>9</i>
<i>Fig 5,6,7,8</i>	<i>20</i>
<i>Fig 9,10,11,12,13,14</i>	<i>21</i>
<i>Fig 15,16,17,18</i>	<i>22</i>
<i>Fig 19,20,21,22,23</i>	<i>24</i>
<i>Fig 24,25,26,27</i>	<i>25</i>
<i>Fig 28,29</i>	<i>26</i>
<i>Fig 30</i>	<i>28</i>
<i>Fig 31,32</i>	<i>30</i>
<i>Fig 33</i>	<i>48</i>
<i>Fig 34,35</i>	<i>49</i>
<i>Fig 36,37</i>	<i>60</i>
<i>Fig 38,39,40,41</i>	<i>61</i>
<i>Fig 42,43</i>	<i>69</i>

Toutes les photographies sont protégées © Franck Le Coroller, 2004 sauf les figures 7,8,19,20,21,22,23,30,36,37,38,39 © OTHER, 2004 et les figures 28,29,31,32,40,41© SEKA, 2004. Les photographies de OTHER et SEKA apparaissent ici avec leur permission et leurs encouragements.

Merci infiniment à OTHER, RESET, LABRONA,
SEKA, END et aux autres graffeurs de m'avoir permis
de partager avec eux des événements de leur vie tout en
étayant ma curiosité par leurs réflexions
et leurs réponses à mes questions.
Et ce dans la bonne humeur.

Merci également à Guy Lanoue,
Philippe, Léa, Yann,
Annick, Charles, Martine, ma famille et d'autres amis
qui, de loin ou de près,
m'ont éclairé de leurs idées
et supporté lors de mes
prises de tête.

Comme diraient certains graffeurs,
Peace...

Avant-propos

...the past inside the present...

Boards of Canada¹

10 août 1999, 13 h 30, aéroport de Dorval, Montréal. Je saute dans un bus en direction du centre-ville; il pleut et la ville est grise. Aucune connaissance ni aucune visite antérieure en poche, je dépose mes bagages à l'hôtel et décide de prendre mes jambes et une bouteille d'eau pour aller gambader en ville. Tout est carré, l'architecture étrange, ma première impression est limite glauque. Soudain, dans une ruelle, un graffiti très coloré et bien exécuté, cool...Oh!... Un autre... Je me sens déjà mieux... Finalement, je me rends compte qu'il y en a une quantité impressionnante pour la taille du centre-ville, c'est bon signe! « Merci, ai-je alors lancé à ces individus fantômes, d'illuminer la ville en habillant ces tristes murs de béton! » Partisan incontesté des flâneries urbaines, je découvre—encore aujourd'hui—ces galeries improvisées et des signatures qui reviennent.

De cette première facette de Montréal fort agréable a découlé ce désir d'en savoir un peu plus sur les créateurs de ces traces, les graffeurs². Durant mon baccalauréat à l'Université Concordia, j'ai eu la chance de participer au cours très stimulant de Louise Gauthier intitulé *Fieldwork Research*. Il s'étalait sur deux sessions et chaque étudiant devait définir son propre projet avec une recherche bibliographique, une problématique, une méthodologie et effectuer son observation participative avant de rédiger son compte-

¹ De l'album *Music has the right to children*.

² J'ai choisi d'utiliser le mot « graffeur » pour les nommer car je suis plus à l'aise qu'avec le terme « graffiteur » plus couramment utilisé au Québec. Cela s'explique par le fait que je suis français d'origine et que c'est le terme utilisé outre-atlantique. En outre, les individus que j'ai rencontrés étaient principalement anglophones. En anglais, il y a d'ailleurs une distinction entre « graffiti writer » et « graffiti artist ». Leur utilisation est assez aléatoire selon qu'ils écrivent leur pseudonyme ou peignent plutôt. Les limites d'usage sont floues et un graffeur peut être considéré comme un *writer*, un *artist* ou les deux parfois. Cela s'éclaircira avec la présentation des images.

rendu. Ce projet a commencé avec trois mots « *Graffitis in Montréal* ». Après quelques mois, j'ai décidé d'explorer si les sorties des graffeurs pouvaient être considérées comme des rituels et si oui, quelles en étaient les étapes. Il me fallait alors entrer en contact avec des graffeurs. N'en connaissant aucun dans mon entourage, un ami m'a donné le numéro de téléphone de OTHER¹ qui, pensait-il, habitait à Montréal. Je l'appelle, on se rencontre chez lui un dimanche après-midi, un de ses amis, LABRONA, est également présent. On se raconte nos histoires personnelles puis on se met à parler de mon projet. Chacune de leurs escapades est plus proche d'une expédition que d'une simple balade. Ils planifient et je souhaite les accompagner. OTHER accepte de participer à cette étude et surtout que je me joigne à lui durant ses sorties nocturnes. Alors que je m'éloigne de chez lui, cogitant sur la confusion de ma position intrusive dans sa vie, un détail me revient à l'esprit: il m'a mentionné qu'il peint principalement sur les trains de marchandises. Très bien, pourquoi pas ? Quelques jours plus tard, je l'appelle et on se retrouve en début de nuit, marchant en compagnie de RESET et CAT. Il fait -25 °C et il y a 20 centimètres de neige dans le dépôt de trains.



Fig 1. Nous arrivons dans le dépôt

¹ Pour des raisons évidentes de confidentialité, je nommerai les graffeurs par le nom qu'ils se sont inventés, leur *tag*, en anglais.

Suite à ce cours et à cette première recherche de terrain, l'envie de faire une maîtrise en anthropologie s'est faite sentir. C'est à l'Université de Montréal que j'ai choisi de l'accomplir. Plusieurs sujets me trottent alors dans la tête mais pas seulement. Je ressens comme une insatisfaction par rapport au graffiti en général. De nombreuses questions sont restées sans réponse, comme un goût de trop peu. J'en parle avec les graffeurs que je côtoie alors depuis un an et demi. Ils m'encouragent à continuer sur ce thème. De plus, je me dis que deux ans est une courte période pour m'engager dans un nouveau terrain entre les cours. Profitant de ma relation déjà bien établie avec les graffeurs, je décide donc de poursuivre mon étude des graffitis sur les trains de marchandises.

Depuis février 2001, j'ai rencontré fréquemment par périodes sporadiques les graffeurs. La littérature sur le sujet étant quasi-inexistante⁴, je les ai accompagnés durant leurs sorties dans divers dépôts de trains montréalais afin de vivre avec eux ces expériences particulières. Lorsqu'il se mettaient à peindre, je sortais mon appareil photo. C'était ma manière de compenser pour mon intrusion dans leur milieu. Je restais en général proche d'eux tout en me baladant seul, par intermittence, le long des lignes de wagons en vue de photographier d'autres graffitis. Ils ont toujours montré un grand intérêt à regarder les développements que je leur présentais. Ma version visuelle de leur activité les intéressait énormément, pour des raisons purement esthétiques mais aussi par souci de documentation de leur vie par une personne de l'extérieur. En outre, j'ai arpenté certains dépôts seul durant la journée et parfois la nuit pour ressentir ces espaces

⁴ Il existe de nombreux ouvrages sur les graffitis exécutés sur les murs mais seuls deux auteurs mentionnent les trains de marchandises comme supports de ces images, Jeff Ferrell et Louise Gauthier. Par ailleurs, ils s'intéressent à un type de graffitis bien particulier. Vous verrez par la suite qu'il en existe d'autres.

sans leur présence. S'ils voulaient des tirages, il n'avait qu'à me le dire. Ce faisant, ils m'ont très généreusement donné accès à leurs propres photographies, leurs versions visuellement matérialisées de leurs sorties. Je dois dire que OTHER et RESET au tout départ m'ont grandement facilité la tâche en me présentant à d'autres graffeurs et en me guidant pas à pas dans cet environnement totalement nouveau. Ils répondaient à toutes mes questions—même les plus farfelues quand j'y repense maintenant—sans aucune hésitation.

Nous nous sommes également rencontrés pour des discussions plus formelles en tête-à-tête mais je dois dire que la majorité de mes informations a été recueillie simplement lorsque nous passions du temps ensemble, durant les sorties ou toute autre occasion⁵. Au départ, mon anglais n'étant pas toujours fameux, l'usage de mon dictaphone m'a été très précieux lors des entrevues formelles. Je pouvais à ma guise saisir plus précisément leurs paroles et élucider certains termes de leur jargon. Voici donc une partie de ce qu'il reste de ces trois ans en leur compagnie et d'une intimité qui s'est construite graduellement.

⁵ *Hanging out together* (traîner ensemble) s'est avéré très fructueux en matière de données.

Introduction

On sait à quel point le cabinet de travail de Goethe a été primitif.[...] Une volonté
a maintenu la configuration et les formes dans certaines limites ;
aucune ne devait être obligée de rougir de la chandelle
à la lumière de laquelle le vieil homme le soir, en robe de chambre,
les bras étalés sur un coussin de couleur laide, était assis à la table de taille moyenne et étudiait.
Il faut penser que le silence de ces heures ne se recueille aujourd'hui que les nuits. [...]
Lorsqu'il travaillait seul le seuil le séparait, comme un degré, du lit qui trônait.
Et quand il dormait, son oeuvre l'attendait à côté pour le délivrer toutes les nuits des morts.
Celui à qui un heureux hasard permet de se recueillir dans cet endroit découvre,
grâce à l'agencement des quatre pièces dans lesquelles Goethe dormait, lisait, dictait et écrivait,
les forces qui obligeaient un monde à lui répondre quand il effleurait le détail le plus intime.
Mais nous, il nous faut faire résonner tout un monde
pour faire sonner l'harmonique faible d'un détail intime.

Walter Benjamin¹

Rendre compte de fragments de vie d'autres êtres humains de manière suffisamment agencée pour laisser transparaître certains de ces « détails intimes » n'est pas une tâche aisée. « Effleurer » est bien souvent la meilleure approximation qui puisse être atteinte. Même si le texte qui suit revêt une certaine teneur scientifique, j'ose espérer que la transparence d'une certaine intimité y est également présente. Intimités personnelles de ceux que j'ai rencontrés, celle de leur groupe, mais aussi celle que nous avons développée au fil de nos moments partagés. « Les sciences humaines » signifie pour moi travailler avec des êtres humains tout autant qu'en rendre compte de façon humaine. Au sein de l'enchevêtrement des théories et des récits d'expériences partagées avec mes informateurs réside pour moi le défi d'une ethnographie correctement orchestrée. Aussi les lignes et les images qui suivent résultent-elles de mes aptitudes à orchestrer mes données recueillies sur le terrain, mes réflexions et celles de ceux qui ont contribué à les alimenter par voie orale et parfois écrite. C'est un exercice d'agencement au même titre

¹ Benjamin, Walter. *Images de Pensée* Christian Bourgois (éd), Collection « Détroits », 1998, pp 92-93.

qu'un *DJ* mettant bout à bout ses échantillons musicaux tout en les mélangeant à ces *beats* personnels.

Conduire une recherche sur les graffitis n'est pas une nouveauté. Une quantité importante de discours sur le sujet circulent dans les milieux politiques, juridiques, académiques, artistiques et journalistiques² depuis nombre d'années. Comment éradiquer ce phénomène perpétué par des criminels, ou des vandales, selon les textes et leurs auteurs? Les autorités municipales s'adonnent à cette tâche se bornant bien souvent à ne voir en ces individus que des hors-la-loi. De quels milieux sociaux viennent ces individus? Quels facteurs pourraient expliquer leurs actes illégaux répétés? La criminologie classique s'occupe d'y répondre en marginalisant d'autant plus ces individus par le biais de catégorisations bien choisies qui occultent les dimensions culturelles et identitaires individuelles et collectives chères aux graffeurs. Est-ce de l'art ou non? Les critiques et les historiens de l'art se sont parfois accaparés ces images pour en interpréter les contenus et les placer dans une continuité historique esthétisante. Ils s'attachent aux discours abstraits entourant l'esthétique des graffitis sans forcément élucider la portée sociale, culturelle ou politique de ceux-ci et sans avoir jamais rencontré leurs auteurs. De beaux discours spéculatifs en ressortent en général.

Inscrire un graffiti est une pratique artistique illégale, non seulement au Québec mais dans la majorité des pays occidentaux. Au lieu de me concentrer sur la « menace » à l'espace public qu'apposent les graffeurs, j'ai préféré focaliser sur leurs motivations ainsi que sur la cohérence et la cohésion qui en ressortent. En d'autres termes, il m'a paru plus pertinent de prendre leur point de vue plutôt que celui des institutions qu'ils

² Voir par exemple Abel, Allen. "Art of vandalism: They work at night, trespassing in rail yards from coast to coast... this is the undercover world of the trainpainters." *Saturday Night* 115, no 2, March 2000, pp 52-59.

contournent. Cependant, je n'ai pas non plus exclu cette dimension puisque les lois ne pouvant être ignorées, elles ont une importance notoire pour les graffeurs. Par ailleurs, je ne m'intéresse pas ici à la question de la valeur artistique. Ceux que j'ai rencontrés considèrent que leurs graffitis sont des oeuvres d'art, et j'ai adopté la même position qu'eux. Notez que je ne les ai jamais entendu parler de l'art comme action, oeuvre ou démarche sacralisée comme le font certains critiques et certains artistes. Ils agissent et en retirent une satisfaction évidente qui les pousse à recommencer. Leur démarche artistique sur les trains n'a rien à voir avec celle du mythique artiste solitaire visant à produire un chef-d'oeuvre dans son atelier afin de le montrer et/ou le vendre dans une galerie.

Les graffitis sur les trains de marchandises, produits intentionnellement localement, ont comme particularités d'être très aléatoires et imprévisibles quant à leur voyage, leur devenir et éventuelle réception par d'autres graffeurs. Malgré cette incertitude, il n'empêche que le marquage de ces toiles métalliques roulantes continue et regroupe de plus en plus d'adeptes. Quelles sont les origines de ces traces? Comment les graffeurs en sont-ils venus à peindre sur des trains de marchandises? S'ils en ont, quelles sont leurs motivations? Comment se reconnaissent-ils sans se connaître? L'absence de contacts directs avec la majorité des autres graffeurs de trains peut-elle satisfaire l'élaboration de relations sociales? Voilà ce qui m'a intrigué en entamant cette recherche.

Michael Kearney écrit qu'aux changements qui se passent partout sur la planète doit correspondre un changement d'orientation des théories et des problèmes en anthropologie sociale et culturelle, dans un souci d'adaptation, de mise au goût du jour de l'approche anthropologique. Cette réorientation implique « *a reconfiguration of the*

images and assumptions of several basic world-view universals, namely space, time, and classification »³. J'y ajoute le concept d'identité qui doit également être adapté à ces modifications étant donnés les liens étroits entre l'expérience spatio-temporelle et la construction d'identité, tant individuelle que collective. Afin de satisfaire cette nécessité de changements au sein de la démarche anthropologique, la combinaison de diverses approches m'a semblé adéquate. Je ne m'engage pas ici dans une voie multidisciplinaire, mais plutôt interdisciplinaire. Des éléments d'anthropologie en côtoient d'autres issus de la communication, de la criminologie culturelle, de l'histoire, de la sociologie et d'autres ouvrages plus généraux. J'aurais pu articuler cette ethnographie avec divers chapitres tournant respectivement autour de l'espace, du temps, du mouvement, de l'expérience, de l'identité ou de l'image. Par souci de garder proches—ou de rapprocher—théorie et données de terrain, ces notions sont présentées et discutées par rapport à mon sujet dans une continuité. En m'attachant à la matérialité des graffitis et de leurs supports de diffusion comme point de départ, j'aborde ces thèmes au fil du texte. L'ossature du texte s'inspire du concept d'intermédialité⁴. Très proche de la médiologie développée par Régis Debray⁵, ce concept rassemble plusieurs disciplines et pose le contexte de réflexion pour mettre en relation les multiples dimensions constitutives de l'expérience humaine en s'appuyant sur les différents médiums utilisés à cet égard. Après tout, ce sont bien les enchaînements de l'expérience humaine et de tout ce qui y a trait qui nous intéressent. En parallèle, une structure

³ Kearney, Michael. "The Local and the Global: The Anthropology of Globalization and Transnationalism" in *Annual Reviews in Anthropology*, no 24, 1995, p 549.

⁴ Voir à ce propos la revue *Intermédialités : Histoire et Théorie des Arts, des Lettres et des Techniques* publiée sous l'égide du Centre de Recherche sur l'Intermédialité (CRI) de l'Université de Montréal.

⁵ Voir Debray, Régis : *Introduction à la médiologie* Paris: Presses Universitaires de France, 2000 ; *Vie et mort de l'image: une histoire du regard en Occident* Paris: Gallimard, 1992 ; « Qu'est-ce que la médiologie? » in *Le Monde Diplomatique*, <http://www.monde-diplomatique.fr/1999/08/DEBRAY/12314>, accès le 05/05/2004, Internet.

narrative s'articule, au niveau spatial, du local au global. Elle s'attarde sur les individus et leurs interactions locales pour passer ensuite par les divers lieux fréquentés (les dépôts de trains et leur fonctionnalité) et aboutit à des considérations sur le réseau ferroviaire nord-américain. Plus précisément, la technique et le milieu de production sont explorés successivement pour mettre en lumière les rapports intervisuels des divers graffitis puis les dimensions phénoménologiques de l'action des graffeurs. S'ensuit une interprétation de ce qu'il reste de ces événements créatifs, c'est-à-dire les productions visuelles de ces artistes. Ce deuxième chapitre se concentre sur le rôle de la signature dans une perspective identitaire et sur le pouvoir de l'image à la fois en tant que médium de communication et en tant qu'agent social. Les graffitis sont des intermédiaires entre les graffeurs distants et cela m'amène au dernier chapitre qui traite du temps—notion indissociable de l'espace—ainsi que des trains de marchandises et du réseau ferroviaire—générateurs de mouvement—comme médiums de transmission d'une tradition inventée⁶. À travers ces différentes parties, devraient ressortir également pourquoi, où, quand et comment les graffeurs construisent leur réseau social et s'y placent en tant qu'individus. Enfin, cette culture supportée principalement par des matérialités visuelles est mise en contexte dans une perspective plus large, notre contemporanéité ultra-visuelle et les fonctionnements des industries culturelles qui s'y attachent. En comparant les caractéristiques des galeries à celles des trains de marchandises dans une perspective de diffusion artistique, je complète mon portrait de ces fantômes des rails.

⁶ Voir *The Invention of Tradition* Hobsbawm, Eric et Terence Ranger (éds), Cambridge: Cambridge University Press, 1983.

1. Les graffitis et leurs auteurs

Présentation

A graffiti is the appropriation of a space that doesn't belong to you...

OTHER

Les premières traces d'art pariétal sont apparues il y a environ 36 000 ans¹. À travers les siècles, ces manifestations de présence par l'être humain ont pris différentes formes sur différents supports. Aujourd'hui, les graffitis sont omniprésents sur les trains de marchandises. Voir défiler l'un d'entre eux dénué de toute trace est quasiment impossible. Dans un souci pratique et pour la clarté de ce projet, je me suis attaché à catégoriser ces images picturales sur une base de différences purement esthétiques à première vue.

Au cours des années 60, le Rap et le Breakdance font leur apparition dans certains quartiers de New York City (le Bronx, Washington Heights, Harlem et Queens en particulier). Les *DJs* (Disc-Jockeys) sortent leur tables tournantes (*turntables*) dans la rue et créent de nouvelles musiques, exprimant leurs frustrations par rapport à une réalité sociale, dominée par une classe de Blancs, dénigrante de la condition des minorités (Noire-africaine, Latino-américaine, Asiatique). Les *MCs* font de la poésie sur cette musique et plus encore font des duels rhétoriques pour comparer leurs prouesses individuelles. Le breakdance se développe en communion avec ce style de musique dont le but premier est de faire bouger l'audience. Ce sont des activités de rue, seul territoire où les minorités peuvent s'exprimer. Au même moment, certains adolescents commencent à inscrire un surnom qu'ils se sont choisis sur les murs de leur quartier. Ils

¹ De nombreux compte-rendus des recherches archéologiques à ce sujet sont disponibles dans toute bonne bibliothèque ou sur Internet.

se créent une identité publique et marque leur territoire dans la ville. Au début des années 70, Afrika Bambataa, membre d'un gang, perd son meilleur ami dans un conflit avec un autre gang de rue où celui-ci se fait tué⁸. La violence, clame-t-il, doit disparaître autant que possible et il décide qu'une alternative doit être adoptée pour les réglages de compte inter-gangs. Faisant fusionner le graffiti, le rap et le breakdance, il se pose comme chef de file d'un nouveau mouvement : le Hip Hop. Lui et ses adeptes prônent la non-violence et par conséquent l'éradication de la destruction. Leur mouvement préfère la création artistique comme moyen de communication, d'expression et d'interactions avec les autres gangs et plus généralement avec la ville. Ils se mesurent les uns aux autres par leurs prouesses musicales (le *rap* et le *dj-ing*), physiques (le *breakdance*) et graphiques (le *graffiti*). Ces trois activités permettent d'évaluer le style de chacun ou d'un groupe d'individus tout en affirmant une identité collective.

En prenant de l'ampleur, les styles évoluent et les murs de la ville ne suffisent plus pour que tous puissent marquer l'espace citadin de leur identité. Ce sont donc les wagons du métro new-yorkais qui sont choisis comme lieux d'inscription privilégiés. De plus, ils ont l'avantage d'être en mouvement et de faire circuler des graffitis de plus en plus élaborés à travers la ville entière. Certains groupes se mettent même à se disputer l'occupation de certaines lignes de trains. Leur identité publique, incarnée par leur *tag*, permet aux graffeurs de se faire connaître par un plus grand nombre d'autres graffeurs mais aussi par les citoyens. Leur reconnaissance n'en est que plus rapide et plus répandue. Très vite, le mouvement Hip Hop va se répandre à travers les Etats-Unis, dans les grandes puis les petites villes. Son expansion se fait grâce à des vidéos, des

⁸ Voir Goldstein, Joël et Alexandre Perrota. *Let's Move, Let's Tag! Ou la Rage du Spray* Genève: Les Editions IES, 1992.

magazines, des disques, des articles dans les journaux, des livres sur le sujet, des *mix tapes* et cela de façon parfois officieuse, parfois officielle. Ces média vont également contribuer à l'émergence de mouvements Hip Hop hors des frontières étasuniennes en Europe, en Australie, au Japon, en Amérique du Sud et dans d'autres pays pour parvenir à la dimension globale du Hip Hop que l'on reconnaît désormais. L'arrivée d'internet y contribue également depuis son apparition, il existe aujourd'hui des milliers de sites web consacrés au graffiti à travers le monde. Les graffitis suivants sont habituellement attribués aux individus issus du mouvement Hip Hop⁹. Notez que beaucoup d'individus qui font, ou ont fait, du skateboard—donc plus proches du Punk et/ou du Grunge—manifestent également leur passage par leur biais. On les appelle *graffiti writers* puisqu'en effet ils écrivent leur *tag*—nom que chacun se donne—en lettres plus ou moins stylisées avec en général des bombes aérosol (peinture en spray) ou de gros marqueurs colorés. Vous pouvez certainement reconnaître les 3 styles qui suivent en les assimilant aux graffitis qui se retrouvent sur les murs des villes.

Les *tags* sont monochromes. En voici un exemple :



Fig 2. Un graffeur inconnu...

⁹ Pour des éléments complémentaires, voir *Wallbanging: Graffiti and Gangs in L.A.* Chicago: University of Chicago Press, 1999, de Susan A. Phillips, *Spraycan Art* London: Thames and Hudson, 1987, de Henry Chalfant et James Prigoff ou encore Xavier Bodson : « Culture 'Hip Hop' et recomposition de sens » *Recherches sociologiques* 27, no 3, 1996, pp 5-15.

Les *throw-ups* sont multicolores. La forme du lettrage arrondi se dessine et une deuxième couleur souligne les contours (un *outline* en anglais):



Fig 3. TWINZ

Les *pieces*, ou pièces, sont des graffitis plus complexes, multicolores, de taille parfois impressionnante. Voici une pièce très complexe effectuée par RESET.

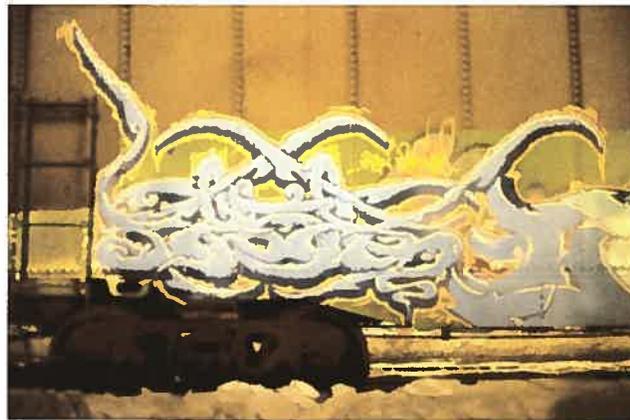


Fig 4. RESET...FROZEN FR8OPHILES...

L'utilisation des termes *graffiti writer* ou *graffiti artist* est ici discutable et chacun pose ses propres bornes.

D'autres graffitis fréquemment rencontrés sur les trains de marchandises sont associés aux chemineaux (personnes utilisant les trains de marchandises pour se déplacer) et aux cheminots (travailleurs ferroviaires). Parmi ceux qui utilisaient—et

utilisent encore parfois—les trains comme moyen de locomotion, il faut distinguer plusieurs modes de vie. Petit retour en arrière.

C'est au début du XVII^e siècle que débarquent en Amérique du nord les premières personnes sans domicile fixe venues d'Angleterre. Le vagabondage y apparut vers le IV^e siècle. Les autorités anglaises instaurèrent des mesures légales visant à palier à ce qui était considéré comme un « problème social » autour du XIV^e siècle. La réaction nord-américaine face à ce phénomène ne fut pas différente de celle des Anglais. Il y a depuis cette époque, pas si lointaine d'ailleurs, d'innombrables arrêtés, lois et restrictions qui ont été mis en place dans l'espoir de se débarrasser de ces nomades de la route. Mais comme le note Samuel E. Wallace, citant Mr. Ribton-Turner :

The vagrant has been threatened with every species of punishment known to the law, and he has at different times been stocked, scourged, branded, imprisoned, and hanged, but he still survives with his old tricks as merrily as ever... no sooner has he become practically acquainted with any new law or regulation intended to repress him than he rises superior to it...¹⁰

Les raisons du vagabondage, tout comme les réactions suscitées, semblent ne pas avoir varié énormément entre le « Vieux » et le « Nouveau Monde ». Tout événement menant à la perte de lien avec la famille ou toute autre communauté sédentaire pouvait rapidement devenir une raison, voire une obligation, d'adopter une vie nomade de vagabond(e). Une mauvaise récolte, un travail demandant des déplacements constants, un désastre naturel, une infirmité quelconque, l'alcoolisme, le fait d'être hors-la-loi, ou encore le simple choix de conduire une existence errante sont parmi les facteurs les plus communs énoncés par les récits de vie et les observations de travailleurs sociaux. Par conséquent, la population itinérante étasunienne s'est composée depuis d'un large éventail de personnes : hommes, femmes et enfants issus de familles éclatées,

¹⁰ Wallace, Samuel E. *Skid Row as a way of life* Totowa, New Jersey: The Bedminster Press, 1965, p 9. Ouvrage fortement recommandé pour tout lecteur intéressé par une autre histoire des États-Unis.

alcooliques, hors-la-loi, marins, soldats, travailleurs saisonniers, prostitué(e)s, orphelins, escrocs, artistes, etc. Étant donné que ces individus se voyaient refuser toute aide sociale pendant longtemps, ils restaient sur la route et tentaient tant bien que mal de se débrouiller pour survivre. Ce n'est qu'en 1802 que la première soupe populaire apparut à New York pour ensuite disparaître et réapparaître sporadiquement au gré des périodes les plus difficiles¹¹.

La Guerre Civile jetant un nombre incroyable de personnes dans la rue, New York ne pouvait plus ignorer la présence des sans-foyers. En 1857, la soupe populaire apparut pour les plus nécessiteux de façon permanente et un abri leur fut fourni en 1866 par la ville. Le nombre d'itinérants ne cessait d'augmenter. Ajoutons à cela le nombre croissant d'immigrants venus d'Europe qui finissait souvent dans la rue, faute d'un soutien quelconque, et on comprend le nombre alarmant d'individus qui arpentaient le pays. Par la suite, Wallace écrit que :

[In] 1873, panic, ushered in by Black September, hit the Nation. Mercantile failures soared and unemployment rose to encompass between thirty and forty percent of the population. Again there were bread lines, soup kitchens, shelters, and other means of emergency relief. Homelessness had turned into something just short of a national way of life—a way of life which was to give birth to that soon familiar section in most major American cities called skid row.¹²

Skid row vient du terme *skid road* :

A name first used to describe the trail down which logs were skidded to the saw mill and along which the lumberjacks lived in a community of flop houses, saloons, gambling halls, and other institutions common to the lives of homeless men. The term became Skid Row as it was adopted across the country...¹³

Avec l'émergence de ces portions de la ville, le terme *homeless* décrivait alors les travailleurs célibataires qui y vivaient entre leurs voyages et autres petits boulots.

The skid rower at the beginning of the [twentieth] century—whether he was called tramp, vagrant, hobo, or bum—was powerful in numbers, had money in his pocket, and was apparently

¹¹ Ibid, pp 10-11.

¹² Ibid, p 15.

¹³ Ibid, p 18.

ready to create his own place in the society which had displaced him. [...] James Eads Howe was a millionaire who decided to distribute his wealth to help the migratory worker. He himself donned the clothes of the hobo, whom he addressed ever after as « brother », and established a number of stations through the country where hoboes might get their « coffee an's ». Then in 1913 he founded Hobo College in Chicago and recruited Dr. Ben Reitman, Herman Adler, Jim Tully, and none other than sociologist E. W. Burgess as faculty members. Classes were attended by an unknown number of hoboes on the general subjects of citizenship, philosophy, and socialism. [...] The number of homeless men remained relatively constant until 1927 when wages first began to decline and 1929 when the Great Depression hit the nation. All previous records were broken in the decade that followed. [...] This increase did not peak until 1933-34 when a total of 4,288,356 lodgings were provided in Chicago alone.

Men began to be absorbed back into society at an accelerating rate in the Recovery of 1936. [...] The Second World War ended and yet the populations of American skid rows continued to decrease. [...]

With the mechanization of agriculture, the automation of freight transport, the decline in the labor needs of the railroads, and the virtual end of the lumber industry's dependence on seasonal labor, skid row's function as a pool of unskilled labor has become minimal. [...]¹⁴

Parmi la vaste population de *skid rowers* mentionnée jusqu'ici, il faut faire quelques distinctions afin de mieux cerner qui étaient les hobos. Le terme *hobo* est une contraction de *hoe boy* qui, en anglais, signifie littéralement *le garçon à la houe*. Ce sont eux qui m'intéressent particulièrement dans le cadre de ce mémoire.

A real distinction existed between the hobo, the tramp, and the bum. "The hobo works and wanders, the tramp dreams and wanders, and the bum drinks and wanders."¹⁵

The pauper was born of English policies of transportation, vagrants were next created by residency laws, the destitute homeless were products of civil disorder, depression, and deportation, and then the hobo appeared to meet the enormous demand for unskilled labor. Traditionally the term hobo covered a wide variety of agricultural and industrial laborers—including the bindle stiff (harvest hand), timber beast or lumber jack (lumber men), gandy dancer (railroad section worker), skinner (mule or horse team driver), mucker or shovel stiff (construction worker), rust eater (steel worker), dino (person handling explosives), splinter belly (unskilled carpenter), cotton glaumer (cotton picker), apple knocker (apple orchard picker), beach comber (sailor) and a variety of other occupations.

All of these jobs were unskilled, temporary, and short term. Some could be performed only during certain seasons; others followed population movements and vanished when a region was settled; still others were sensitive to rapid changes in demand; all were unorganized and poorly paid. Employers and employment agencies formed an effective combine to get the most work done for the least pay and there was little the homeless man could do about it. The rules of the day were against him.¹⁶

¹⁴ Ibid, pp 1-102.

¹⁵ Ibid, p 189.

¹⁶ Ibid, pp 77-78.

Rapidement, les hobos et autres itinérants développèrent leurs propres stratégies pour palier à ces abus de pouvoir de la part de leurs employeurs. S'ils étaient mal payés ou surexploités, ils s'en allaient tout simplement.

Pride or skill in one's job counted for little. Instead, one proved himself in drink, travel, and experience.¹⁷

Par conséquent, le hobo travaillait durant de courtes périodes puis reprenait la route en vue de dépenser son argent jusqu'à son prochain boulot. Le mouvement était donc une de ses seules fixités. Il participait ainsi au mythe étasunien de la frontière consistant à la civilisation—dans le sens de rendre « civils »—des espaces vides et « sauvages ». Cela deviendra plus tard le mythe de la société étasunienne telle qu'on la connaît aujourd'hui, caractérisée par sa mobilité et « ouverte » à l'expansion de ses frontières, non plus à l'intérieur de son territoire mais vers le reste du monde. Le hobo voyageait à pied ou en auto-stop quand les voitures sont apparues mais les trains de marchandises étaient leur moyen de transport le plus utilisé. Bien souvent, ils voyageaient dans les *boxcars*¹⁸; ils s'y cachaient tant bien que mal afin de ne pas être vus par les *bulls*¹⁹ ou se suspendaient aux barres de métal sous les wagons, face aux rails défilant à toute vitesse. Que ce soit en-dessous ou à l'intérieur, ces trains étaient, et demeurent encore, un moyen de transport très dangereux. Dans son étude basée sur les chiffres officiels des compagnies ferroviaires et ses propres données, Wallace a estimé qu'au début du XXe siècle, environ 21 000 itinérants mouraient ou étaient victimes de blessures graves liées aux trains par année²⁰.

¹⁷ Ibid, pp 80-81.

¹⁸ En anglais, wagon de marchandises.

¹⁹ Terme désignant les patrouilles de cheminots. Notons que certains cheminots acceptaient les hobos et leur indiquaient même parfois où le train s'arrêterait. D'autres leur demandaient de l'argent en contrepartie voire des faveurs lorsque c'étaient des femmes hobos. Ce terme a plutôt une connotation péjorative.

²⁰ Wallace, Samuel E. *Op cit*, p 195.

Les wagons de marchandises avaient également une autre utilité. Ils pouvaient servir de logement aux hobos. Certains passaient des mois sans dormir autre part que sur le sol métallique des trains. Ils étaient alors en proie au vol, à l'agression plus que nulle part ailleurs. Une autre alternative étaient les *hobo jungles*. Ces lieux aménagés à l'aide de matériaux trouvés ici et là se trouvaient généralement proches des lignes de chemin de fer mais non visibles de la voie. Cependant, la *jungle* regroupait toutes sortes d'individus dont la « vermine » qui s'y réfugiait pour fuir la police et voler les travailleurs saisonniers²¹. Trouver un endroit tranquille et confortable n'était pas une tâche aisée. Notons cependant qu'il existait des « colonies » comme le mentionne *Boxcar Bertha*, une femme hobo. Elle décrit dans son autobiographie son arrivée dans l'une d'entre elles en tant que petite fille.

Nous y avons trouvé trente-cinq familles de socialistes, d'anarchistes et de libres penseurs. Tous, opposés à la guerre et las de lutter pour survivre, considéraient le capitalisme comme la source de tous leurs maux. Regroupés dans une vallée superbe, ils habitaient dans des maisons et des fermettes qu'ils avaient eux-mêmes construites. Un groupe de socialistes qui avaient acheté le terrain avait invité d'autres camarades à les rejoindre. Les affaires de la colonie étaient débattues dans un bâtiment central. Ceux qui arrivaient avec de l'argent ou en gagnaient pendant leur séjour le versaient dans la caisse commune. Tout le monde travaillait la terre. À l'époque de notre arrivée, une ferme coopérative bien organisée achevait de s'établir dans les collines de l'Arkansas.

Il y avait soixante et onze enfants. Nous allions à l'école dans une grange reconvertie. L'enseignement y était dispensé par deux instituteurs remarquables, Bill White et sa femme Edna. Ils avaient enseigné dans l'Est mais avaient été renvoyés lorsque la direction de leur école avait découvert qu'ils n'étaient pas mariés. Ils étaient venus à la colonie dans le but d'y fonder une école moderne appliquant la pédagogie libertaire de Francisco Ferrer.

Bien qu'effectuant peu de travail scolaire « normal », nous apprenions quand même à lire, à écrire et à compter. Les cours portaient surtout sur l'incohérence de la religion, sur l'État, le travail et l'économie. On nous apprenait que le système capitaliste était une aberration et que les gens sont pauvres parce qu'ils sont exploités et ne reçoivent pas l'intégralité du fruit de leur labour. On nous montrait comment l'État protège la propriété des riches et comment, sans État et sans violence, ces derniers ne pourraient maintenir longtemps leur domination. On nous enseignait également, à la colonie, la dignité du travail et on nous faisait sentir la nécessité de nous préparer à vivre dans une société libre et coopérative. Nos livres de lecture étaient *Nouvelles de nulle part* de William Morris, *L'Âme de l'homme sous le socialisme* d'Oscar Wilde, *Le travail* d'Emile Zola et la poésie de Walt Whitman. Il fallait réciter un poème de Whitman tous les jours²².

²¹ Ibid, p 45.

²² Reitman, Ben. *Boxcar Bertha: une autobiographie recueillie par Ben Reitman* (1ère édition: Chicago, 1937) Paris: L'Insomniaque, 1994, pp 21-22.

Beaucoup de hobos qui entendaient parler de ces colonies s'y arrêtaient pour quelques temps afin d'être nourris, logés en paix sans avoir à se soucier du danger potentiel que des individus malintentionnés pouvaient représenter. On peut dire que ces lieux étaient des îlots de tranquillité où chacun pouvait se ressourcer à condition de prendre part aux diverses activités de la communauté. La rudesse du quotidien semblait temporairement moins lourde à supporter. Les discussions autour de la condition des travailleurs allaient alors bon train et les nombreuses rencontres avec toutes sortes de personnalités devaient certainement alimenter les débats. *Boxcar Bertha* mentionne une liste de professeurs et de penseurs dans son ouvrage lorsqu'elle parle des athénées pour hobos :

Je mentionne tous ces noms illustres pour bien faire comprendre que les hobos ne forment pas une troupe d'ignares et d'abrutis, mais qu'ils s'intéressent aux bonnes conférences et qu'ils savent fort bien digérer les nourritures intellectuelles. Non seulement l'athénée attirait les meilleurs enseignants, mais ses étudiants, les hobos, se mettaient à penser et à s'exprimer plus clairement. Les meilleurs éducateurs et orateurs—et de loin—sortaient de nos rangs et connaissaient la vie que nous menions²³.

Le hobo réfléchissait, marchait, partageait, travaillait et se sentait profondément concerné par sa situation. Il bâtissait son pays. Andrew Nelson, directeur d'un bureau fédéral d'enquête sur les migrants dans les années 1930, dit un jour à *Boxcar Bertha* :

...dans cette sinistre période de crise, tout ce que nous tirons du chaos c'est de voir les riches devenir toujours plus riches, puissants et arrogants et la masse des pauvres devenir plus soumise et s'accommoder de force d'un niveau de vie plus bas! Le seul espoir, c'est de voir des migrants refuser ce qu'on leur donne. Toi et les gens de ta trempe, vous êtes les derniers en Amérique qui aient encore une vraie notion de la liberté²⁴.

Marginaux, les hobos l'étaient sûrement par rapport à la société plus large mais ils ont trouvé dans le nomadisme une certaine liberté, autrement impossible à atteindre.

J'espère avoir montré jusqu'ici combien la vie de hobo, qu'elle soit souhaitée ou imposée par les conditions économiques, politiques et sociales de l'époque, n'était pas

²³ Ibid, p 77.

²⁴ Ibid, p 260.

de tout repos. Loin du romantisme généralement accepté, même si certains l'ont choisi à un moment donné de leur existence, il faut bien se dire que la grande majorité y a été forcée. Ce qui en a émergé est une réorganisation de la vie. Vivre en marge des standards acceptés de la société plus large ne signifie pas vivre sans marque ni lien avec quelque groupe que ce soit. Bien au contraire, les hobos travaillaient souvent dur pour pas grand-chose mais au moins ils travaillaient et ne volaient pas. Lorsqu'ils se rencontraient, le peu que chacun avait (il fallait voyager léger) était mis en commun afin de gratifier tout le monde d'un morceau à se mettre sous la dent. Celui ou ceux qui avai(en)t de l'argent payai(en)t l'alcool pour tous. Souvent perçus comme des alcooliques, ils ne répondaient pas à ce qualificatif. Un alcoolique ne partage pas, il boit seul, surtout quand il n'a pas le sou. Les hobos buvaient de façon sociale en se contant leurs expériences et toute personne ne respectant pas cette règle se voyait rapidement rappelée à l'ordre. Contrairement aux valeurs de la société qui abusait d'eux, le partage mutuel, la tolérance et l'entraide étaient de mise²⁵. D'autre part, le carriérisme ou le succès et la responsabilité ne figuraient pas parmi leurs priorités. D'où ce mouvement constant qui leur garantissait une liberté et un anonymat sans prix. Ces individus n'adhéraient tout simplement pas aux aspirations que la société avaient fixées pour eux (carrière, femme, enfants, vie de banlieue). C'est pourquoi ils s'en sont départis pour créer leur propre mode de vie. Comme le dit Wallace :

The skid row way of life with its prescribed ways of behaving toward members and non-members, with its institutions, socialization, status order, special language, and tradition is a subculture²⁶.

Rejeter les relations sociales de la culture dominante ne signifie pas être asocial. Voici le témoignage d'un skid rower dans les années 1920 :

²⁵ Wallace, Samuel E. *Op cit*, p 156.

²⁶ *Ibid*, p 141.

As I see it, there are two ways of living in our present economic system.

If you belong to one group you have to be true to your wife, take frequent baths, belong to a few clubs, treat your boss as if he were really your superior. You have obligations. You have to use peppermints after taking a drink. You have to listen to a lot of people trying to impress other people with their ability to consume conspicuously...

Now your second group is not so... The bum is good company... [...]

Now, I'm not trying to say that migratoriness is all fun and no work. But I am trying to say that it has its compensations²⁷.

Pour conclure ce rappel historique, j'aimerais citer—encore—un passage de Wallace qui en 1965 parle de la disparition de ces individus :

Isolated from the community, exploited by employer and employment agency alike, the homeless man has always done the hardest work under the worst possible conditions and at the lowest wage. He has cleared the frontier, extended and maintained the railroads, built dams and levees on the rivers, and helped to harvest the crops.

This contribution has earned him nothing. The homeless man is only remembered for his loafing, his wandering, and his drinking. In the past he was sometimes cursed, at other times feared. Today he is simply ignored²⁸.

Ajoutons à cela, les fréquents séjours en prison et nous avons un portrait relativement clair de ce qu'était la vie de ceux qui ont construit les États-Unis. Notez que les programmes du *New Deal*, mis en place par le gouvernement en réaction à la crise de 1929, visaient principalement les travailleurs itinérants. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que l'effort de guerre à partir de la fin des années 30 requérait la participation de tous à l'économie. C'est ainsi que durant les années 40, la mécanisation de l'industrie et de l'agriculture ont sédentarisé la vaste population des hobos. Ces vies cousues par le mouvement étaient un des symptômes d'une société, d'une époque et d'une économie au sein desquelles se fondaient les frontières territoriales, les classes sociales et les différences locales que nous pouvons encore y constater aujourd'hui, même si elles se sont déplacées ou transformées. Cette tendance permettant ou imposant parfois le

²⁷ Ibid, p 150. In Edge, William. *The Main Stem*. New York: Vanguard, 1927, p 198.

²⁸ Ibid, pp 86-87.

déplacement de certains individus ne diffèrait guère de ce qui se passait en Europe à l'époque médiévale²⁹.

Aujourd'hui, il n'existe plus que quelques hobos dont le nombre s'élève tout au plus à quelques milliers. Certaines personnes s'adonnent cependant à ce mode de vie mais bien souvent à temps partiel et pour le goût de l'aventure plus que par nécessité³⁰. Il existe tout de même encore un rassemblement annuel de ces nomades. Hommes et femmes se rencontrent dans la forêt autour d'un feu et se racontent leurs histoires et autres récits inspirés par la route, ses joies et ses déboires, tout en buvant et en chantant de vieilles mélodies. Un corpus assez important de chansons transmises oralement circule apparemment encore, les *train songs*. D'autre part, des artistes connus et moins connus ont contribué ou contribuent encore à transmettre des traces de cette époque. Par la musique, on pensera notamment à Woody Guthrie, Skip James, Dave McCarn, Richard D. Burnett, Hank Williams, Emmylou Harris mais aussi à Willie Nelson, Bruce Springsteen, Tom Waits et Bob Dylan qui, parmi d'autres, content ou ont conté le hobo, les rails ou la route dans leurs chansons. Je recommande également le film de Martin Scorsese, *Boxcar Bertha*, 1972, inspiré de *Sisters of the Road*, le livre de Bertha Thompson paru en 1972 et de *Boxcar Bertha : une autobiographie recueillie par Ben Reitman*, paru en 1937. D'autres films comme *Easy Rider*, 1969, de Dennis Hopper ou *Paris, Texas*, 1984, de Wim Wenders racontent à leur façon la mobilité et l'errance comme principes de vie avec ses avantages et ses inconvénients. Du point de vue de la littérature, on sait que Jack London au début du XXe siècle, a voyagé sur les trains et

²⁹ À ce sujet, voir Waswo, Richard. *From Virgil to Vietnam: The Founding Legend of Western Civilisation* Hanover and London: Wesleyan University Press, 1997.

³⁰ Voir "The Hobo Is Dead. Long Live the Hobo." par Alex Brand, <http://www.northbankfred.com/hobo3.html>, accès le 28/03/2003, Internet.

écrit sur le sujet, de façon plus ou moins autobiographique. Plus tard, c'est la Beat Generation de Jack Kérouac (*On the Road*, *Dharma Bums* parmi d'autres), William Burroughs, Allen Ginsberg, Neal Cassady et d'autres qui a choisi la route comme démarche exploratrice et révélatrice³¹. Kurt Vonnegut Jr est également un maître en matière d'histoires de la route aussi bien que Charles Bukowski dans certains de ses ouvrages. Ce sont autant d'individus et de supports—bien souvent découverts à l'adolescence—qui ont traversé et traversent encore les générations nord-américaines ou plus largement occidentales en transmettant des traces de vie des hobos. D'ailleurs, revenons-y.

La culture de la débrouillardise des hobos, imposée par leur mode de vie nomade, les a poussé à voyager clandestinement sur les trains de marchandises afin de se rendre de boulot en boulot. Outre les récits personnels de leurs épopées, les conversations à propos de leur situation sociale allaient bon train lors de leurs rencontres éphémères. Ils ont également développé au cours de ces décennies des formes d'art particulières. Entre autres, ils ont sculpté des bâtons de bois, inventé des chansons, des contes et autres récits inspirés par la route. Tout un langage de signes est aussi apparu sur les maisons, les poteaux et les barrières riveraines des voies de chemins de fer. Ceux-ci indiquaient, entre autres, une maison où trouver un repas pour quelques heures de travail, un juge pas commode en ville ou un point d'eau potable³².

Venons-en aux *monikers*. Originellement inscrits à la craie sur les trains de marchandises, ces traces manifestent depuis une centaine d'années leur passage. Ces

³¹ McCracken, Grant. *Transformation*

http://www.cultureby.com/books/transf/cxc_trilogy_transformation.html, accès le 28/09/2002, Internet.

³² Pour des informations relatives à l'art hobo ou tout autre élément, je vous recommande le site Internet <http://www.northbankfred.com>, très bien conçu et fournissant des liens à d'autres sites plus spécifiques. Sinon, toute entrée de *hobo art* sur les moteurs de recherche classiques vous satisferont pleinement.

graffitis sont composés en général d'un petit dessin propre à chaque auteur, accompagné de la date voire de la ville de son exécution et est parfois signé d'un pseudonyme. Le *moniker* seul a valeur de signature. Quelques mots peuvent aussi le compléter sous forme de poème, de réflexion ou de message destiné à tous ou à une personne en particulier. En voici quelques exemples :



Fig 5. ARGH MATIE, 99



Fig 6. THE ARTFUL DODGER

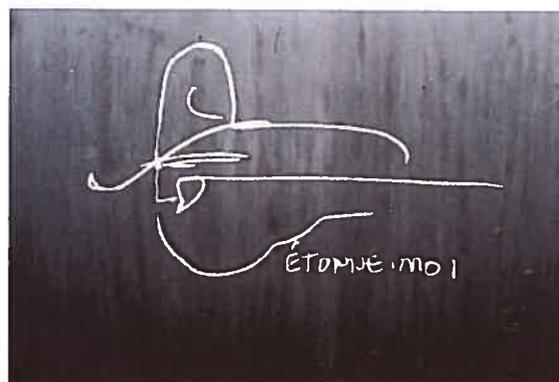


Fig 7 et 8. "Aesthetics of indifference" et "Étonne-moi" par COLOSSUS OF ROADS



Fig 9. SOLO ARTIST, 3/98



Fig 10. K-YT, 01/02



Fig 11. G.T. Jimmy, "I dont care what they say, I m the smartest person you Dont Know!", 9/25/02



Fig 12. 08/01



Fig 13. SMOKING JOE, "19,617" est le nombre de wagons qu'il a peints depuis ses débuts



Fig 14. SWIRLY PEN, 3/01

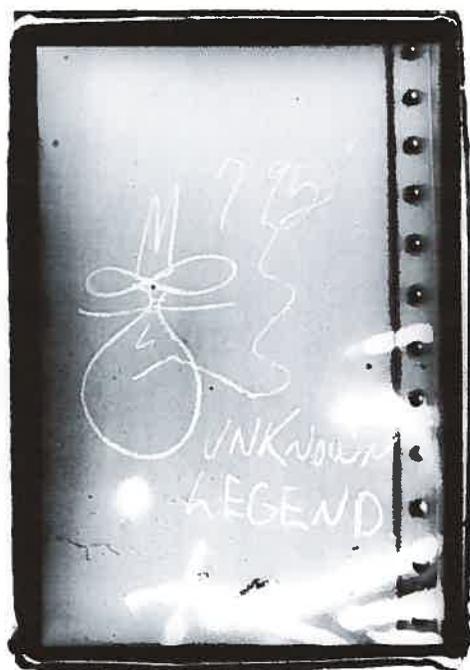


Fig 15. UNKNOWN LEGEND, 7/95



Fig 16. THUNDER BIRD, 9/02



Fig 17. RUM RUM, 5/99



Fig 18. BO, 8/95

Depuis l'importante diminution du nombre de hobos, ce sont surtout les cheminots (employés de compagnies ferroviaires) qui font perdurer cette pratique. Certains d'entre eux ont en effet adopté ce mode de reconnaissance durant leur fréquentation abondante des dépôts de trains. Il semblerait que ce soit aux alentours des années 30. Buz Blurr, un ancien cheminot écrivait récemment :

Buz Blurr: I first started on Nov.11, 1971. The folk art tradition of chalking monikers on the traveling billboards of the freight trains dates back to the 19th century, when hobos and rail

workers broadcast their presence in the vast network. I followed this tradition by fashioning my own icon for quick application and easy recognition, and plying the obsessive numbers game of dispatch. Anonymously sending obscure cryptic messages as caption to the icon as Zen Koans to ponder.³³

On notera ici la référence au Zen dans le contexte des années 70 qui renvoie à l'influence certaine de la Beat Generation, composée, disons-le, d'intellectuels/artistes prônant, entre autres, le mouvement pour l'enrichissement de l'être. Toujours est-il qu'aujourd'hui les cheminots perpétuent la tradition des hobos. Mais ils ne sont pas seuls, d'autres fantômes les ont rejoints dans les dépôts de trains. Laissez-moi vous présenter ceux que j'ai rencontrés.

OTHER, LABRONA, SEKA et END ont été mes interlocuteurs les plus fréquents. Ils m'ont également fait rencontrer PRODUKT, THE SOLO ARTIST, TONTO, THESIS lorsque ceux-ci étaient de passage dans le coin. Se voyant très rarement, pour certains, ils allaient peindre ensemble le temps d'une nuit, à l'image des rencontres éphémères des hobos. OTHER, LABRONA, SEKA et END sont des artistes à part entière dans la mesure où ils peignent sur une base quasi-quotidienne sur les trains de marchandises mais pas seulement. Chacun d'entre eux peint sur d'autres supports, produit de la musique, fait de la photographie, du graphisme ou d'autres pratiques artistiques. Outre le temps alloué à leurs arts respectifs, ils vendent parfois certaines de leurs pièces, le cas échéant ils font des petits boulots leur permettant de survivre. Dans tous les cas, la nuit ils exécutent le type d'images ci-après.

³³ Entrevue pour wooster collective.
http://www.woostercollective.com/2003_11_23_newsarchive.html#106980798603920778, accès le 27/11/2003, Internet.



Fig 19. OTHER



Fig 20. OTHER, 01/00



Fig 21. OTHER, 01/02



Fig 22. OTHER, "unlike me" est inscrit sur l'oeil droit et © sous le visage



Fig 23. OTHER, 2002



Fig 24. LABRONA, 05/00



Fig 25. LABRONA, 2002



Fig 26. LABRONA et END, 2002



Fig 27. LABRONA et END, 2002



Fig 28 et 29. SEKA

Tout comme les *monikers* de hobos et de cheminots d'aujourd'hui, ces graffitis sont effectués, non plus à la craie, mais avec de gros crayons (*sticks* en anglais) noirs et blancs, utilisés pour leur grande résistance aux intempéries. À ce sujet, je me souviens d'une photo que LABRONA m'a montrée d'un *moniker* de HERBY datant de 1971.

Notez ici l'importance du support (les wagons) car s'ils utilisent parfois ces mêmes crayons pour peindre sur une toile ou sur un mur légal, ils font référence à ces créations en les nommant exclusivement *peintures* ou *murales* et non comme *graffitis*³⁴ ou plus particulièrement *Boxcar Art*.

L'expérimentation visuelle

Détruire le mur qui sépare la technique, jusqu'à présent vécue par la tradition occidentale comme l'anticulture, et la culture, vécue comme l'antitechnique. Chacun de ces domaines se pense contre l'autre ; peut-être est-il temps de les penser systématiquement l'un par l'autre, l'un avec l'autre.

Régis Debray³⁵

³⁴ Peindre sur un canevas c'est faire une peinture. Faire une murale signifie peindre sur un mur avec l'autorisation du propriétaire. Faire un graffiti implique donc d'outrepasser la notion de propriété et par extension de contourner la loi.

³⁵ Debray, Régis. « Qu'est-ce que la médiologie? » in *Le Monde Diplomatique*, <http://www.monde-diplomatique.fr/1999/08/DEBRAY/12314>, accès le 05/05/2004, Internet.

Aborder l'expérience humaine et ses relations sociales par le biais des matérialités qui les soutiennent implique de focaliser sur l'entre-deux, l'« inter ». Les graffitis sont des traces qui « font le pont » entre des individus. Commencer par caractériser ces intermédiaires de façon empirique me semble donc indispensable avant de passer à quelque interprétation que ce soit. Ces images n'émergeant pas d'une solution éthérée, il faut décrire leur naissance. Plus concrètement, je me pencherai ici sur la singularité de la technique des différents graffeurs.

Le concept d'intermédialité, à travers la réflexion qui s'impose sur sa signification et ses implications, m'amène à considérer non seulement la diversité des techniques présentes sur les trains de marchandises mais aussi les relations entre (qui renvoient à « inter ») ces médias (qui renvoient à « médialité »). En effet, l'utilisation de tel ou tel médium s'accompagne d'un bagage d'attitudes, de référents culturels ainsi que d'un public ciblé, dans une certaine mesure évidemment.

Les graffeurs Hip Hop font des graffitis comme on en voit sur les murs citadins, traces que l'on peut assimiler à la culture Hip Hop. D'une part, décrypter le *tag* (ou le nom) du graffeur qui se cache derrière ces imbroglios colorés requière d'être capable de reconnaître certains signes visuels. D'autre part, un graffeur Hip Hop ne se gênera guère pour peindre un nouveau graffiti sur une œuvre préexistante, s'il en juge le style et la technique médiocres. Il fera en général de même sur les trains de marchandises, faisant fi de traces qui sont parfois présentes depuis 30 ans. Les graffeurs que j'ai rencontrés vouent au contraire un respect certain aux monikers et autres pièces effectuées avec le même médium. Ils salueront un vieux *moniker* en laissant leur trace à côté ou en mettant un petit mot.



Fig 30. OTHER et SOLO ARTIST saluant TAKE 5 dont le moniker est à gauche, 2002

Comme ils me l'ont souvent mentionné, les graffeurs Hip Hop amènent la rue sur les trains tandis que mes interlocuteurs deviennent « intimes » avec les trains et s'insèrent dans une tradition qui les précédait. Prendre en compte la présence des deux médiums (bombes aérosol et crayons noir et blanc) sur un même support permet ainsi de dégager des tensions, des relations de pouvoir à ne pas négliger. D'ailleurs, il ne faut pas oublier les codes inscrits par les compagnies ferroviaires (lettres et chiffres), destinés à identifier les wagons de marchandises. Ils renvoient en quelque sorte à l'esthétique de l'autorité. À ce sujet, les graffeurs Hip Hop n'hésitent pas non plus à peindre par dessus. Les autres graffeurs, non. Pourquoi? Tout simplement parce qu'ils savent que les cheminots sont les principaux auteurs des *monikers* inscrits sur les trains; ils ont besoin de ces codes pour accomplir un boulot déjà bien pénible et dangereux. La technique adoptée par un graffeur le place ainsi dans un rapport de pouvoir avec les autorités en premier lieu mais aussi avec les utilisateurs d'autres médiums. Notez tout de même que les rapports entre les divers graffeurs ne sont pas aussi stricts que cela puisse paraître. Parmi ceux avec qui j'ai conduits cette recherche, certains sortaient avec des graffeurs Hip Hop de temps à autre. C'est le cas de OTHER avec RESET et HERE qui utilisent tous deux principalement des bombes aérosol. Au niveau local, le choix d'une technique

ne conditionne donc pas exhaustivement les relations entre graffeurs. Certaines habitudes sont simplement plus fréquentes que d'autres.

Pour revenir aux multiples traces présentes sur les trains, il existe au départ les codes d'identification des nombreuses compagnies ferroviaires. Tous les graffeurs défient cette esthétique de l'autorité en y apposant leurs marques identitaires. Par contre, chacun s'identifie à une tradition particulière par le biais du médium et du style utilisés. De la singularité des techniques émanent, par conséquent, des variantes esthétiques déterminantes permettant le positionnement de chacun dans ces rapports de pouvoir.

Mes quatre interlocuteurs ont chacun une histoire différente concernant leur rencontre avec le graffiti. Par curiosité personnelle ou par le biais d'un ami, un beau jour ils ont choisi de laisser leur trace sur un mur. OTHER, SEKA et LABRONA ne sont pas originaires de Montréal mais y vivent désormais depuis plusieurs années. Pour sa part, END a grandi dans le quartier montréalais de la Petite Bourgogne et se rappelle encore des trains de marchandises qui passaient à côté de chez lui à l'emplacement actuel de l'autoroute Ville-Marie. Tous ont commencé par faire des graffitis avec des bombes aérosol sur les murs des villes où ils passaient ou habitaient. Attirés par le mouvement, c'est en arpentant celles-ci, en long en large et en travers, qu'ils ont découvert les dépôts de trains ainsi que les images laissées par les hobos et les cheminots. Ce faisant, ils se sont mis à peindre sur les wagons. Depuis, ils ont délaissé, bien souvent totalement, les murs comme supports de leur peintures pour ces canevas métalliques. Ce qui est intéressant, c'est que la découverte de la présence des *monikers* les ait motivés à également délaisser et les bombes aérosol et le *lettering* des graffitis Hip Hop pour adopter les gros crayons noirs et blancs caractéristiques des *monikers* et

ainsi privilégier une approche plus figurative (du dessin) que scripturale (de l'écriture). Contrairement aux graffeurs Hip Hop qui inscrivent leur nom en lettres stylisées de manières parfois très colorées et très complexes, ils utilisent le noir et blanc—et forcément des gris en mélangeant les deux—pour produire leurs dessins. Il faut noter que dans la grande majorité des cas ils s'inspirent de photographies qu'ils auront au préalable pris eux-mêmes ou découpé dans un magazine, un journal ou autre support visuel. Ils réinterprètent ainsi des produits culturels en les incorporant—non sans modification—dans le quotidien de leurs productions visuelles. Fait intéressant s'il en est, la plupart des *monikers* et des peintures que j'ai vus durant cette recherche privilégient le visage comme point de départ. Comme me disait END, c'est une manière de ramener un peu d'humanité dans ce monde de machines, de réaffirmer une présence non mécanique mais belle et bien vivante et imprévisible. SEKA, pour sa part, prend un malin plaisir à intégrer les codes inscrits sur les wagons dans ses dessins en en détournant la fonctionnalité purement technique.



Fig 31 et 32. LABRONA et SEKA puis SEKA et LABRONA

S'ils n'ont pas de photo en poche, ils improvisent le moment venu. Ils accompagnent parfois leurs pièces de quelques mots, comme vous avez pu le voir sur certaines photos.

Une dernière précision par rapport à ces artistes. Le contenu de ces pièces est exclusif aux trains de marchandises.

En changeant de technique de production, le style et les référents culturels auxquels ils s'identifiaient ont été également modifiés. Ils se sont inspirés des hobos et des cheminots et non appropriés leur technique et leur style. À mon sens, *bifurcation*, *détournement* ou *inspiration* sont des termes qui sied mieux qu'*appropriation* pour rendre compte du glissement d'un médium à l'autre accompli par les graffeurs. J'insiste sur ce point car ils réfutent la notion de propriété dans leur pratique artistique et parlent plutôt en termes d'influence artistique qu'en termes de vol ou de dépropriation de style. Par comparaison, le même problème se pose dans la sphère législative pour déterminer les contours de la propriété intellectuelle, notamment avec la question des multiples échantillonnages musicaux effectués par les *DJs*.³⁶

Cependant, ils ne reproduisent pas exactement les mêmes dessins ou peintures que leurs prédécesseurs. OTHER, LABRONA, SEKA et END, parmi d'autres, ont façonné en quelques années un nouveau style de créations artistiques sur les trains. Pour autant, ils ne rejettent pas la tradition des *monikers* mais s'y insèrent en y apportant des variantes. Ils exploitent le potentiel créatif du médium—instrument de production—en explorant ses capacités de représentation. Voici la définition du mot *experimentation*, en anglais, du dictionnaire encyclopédique Webster³⁷:

The act, process, practice, or an instance of making experiments [...] *Experiment* étant défini comme suit: a test, trial, or tentative procedure; an act or operation for the purpose of discovering something unknown or of testing a principle, supposition, etc.

³⁶ Concernant la propriété intellectuelle et la question de l'autorat, voir Feld, Steven. "Pygmy Pop. A genealogy of Schizophonic Mimesis" *Yearbook for Traditional Music* 28, 1996, pp 1-35; Coombe, Rosemary J. *The Cultural Life of Intellectual Properties. Authorship, Appropriation, and the Law* Durham and London: Duke University Press, 1998, pp 1-39.

³⁷ *Webster's unabridged dictionary of the English language*, Portland House, New York, 1989, pp 501-502.

Comme on peut le comprendre à travers cette définition non exhaustive, l'expérimentation implique une action, un processus, une pratique. Il y a donc une démarche qui est induite dans son accomplissement. Cela implique par conséquent une volonté, une détermination à s'engager dans une telle entreprise. Ainsi l'expérimentation est la mise en pratique de cette volonté et l'agency des expérimentateurs est mise à contribution.

Par ailleurs, ce terme englobe la notion d'essai, de tentative. C'est un saut dans l'inconnu; tout au moins un tel acte témoigne d'un désir d'embrasser l'imprévisible. Cet aspect du terme est d'ailleurs révélé à première vue par le préfixe *ex-*, ici une variation du préfixe *exo-*, qui en grec signifie *à l'extérieur de, en dehors de*. Expérimenter signifie donc faire, aller voir ailleurs, ailleurs ne s'attachant pas seulement à la dimension spatiale du terme mais à toute dimension concrète, sensible (ou sensuelle), idéelle, imaginaire et/ou imaginée. Voici ce que Michael Poulin, l'un des premiers à avoir noté ce changement, a écrit à ce propos :

"The New Generation" is the title that I've used time and time again when referring to the group of boxcar artists who, over the last five years, have swayed away from strictly using aerosol, picked up a crayon and have developed their own monikers and sketches following the lead of their predecessors already on *the steel canvas*. From this crossover breed, two have stepped out into the forefront and have caught the Boxcar Art community by storm. Their approach is far from the simplistic one taken by many of their counterparts today. Using paintsticks as their medium, these two are taking Boxcar Art to *The Next Level*. Their work is original, refreshing and in an era in which recycled ideas are becoming the trend and handstyle from hell tags all too predictable, these two artists are bringing something innovating to *the Boxcar Art* arena, new concepts that are definitely a sight for sore eyes.³⁸

Désormais il me semble pertinent d'affirmer que les graffeurs que j'ai rencontrés se sont engagés dans une forme d'expérimentation visuelle en repoussant les limites de

³⁸ Poulin, Michael. « The Next Level ». <http://www.geocities.com/boxcarart101/thenextlevellead.html>, accès le 06/05/2004, Internet.

représentation du médium qu'ils utilisent. Voyons maintenant dans quelles circonstances ces graffitis sont-ils produits.

Le théâtre des opérations

Penser une situation comme un pli du temps dans lequel dispositifs sensibles et dispositions intelligibles sont contractés est justement ce que l'intermédialité devrait prendre en charge.

Éric Méchoulan³⁹

Un médium ne se manifeste que lorsqu'il est mis en oeuvre. Un vélo ne mène au mouvement que lorsqu'on l'utilise; contre le mur d'un garage, il est inerte voire inutile. Cependant, un médium, dans de telles conditions, peut servir comme objet à penser et sera donc instigateur d'une production mentale. À ce stade de ma présentation, je m'intéresse à la production matérielle par le biais des crayons des graffeurs. En particulier, des contextes spécifiques existent dans lesquels chaque médium peut et/ou doit être mis en application. L'expérience humaine synthétise à la fois les usages potentiels d'une technique et l'appréhension de ses milieux particuliers. Les combinaisons possibles *médium/milieu* ne sont pas sans conséquence sur les structurations culturelles qui en découlent. Pour reprendre mon exemple, se balader en vélo dans la forêt et participer à une course au vélodrome ne se font pas dans le même cadre. Ces deux actions empruntent le même médium, pourtant le premier cycliste fait de l'éco-tourisme tandis que le second est engagé dans une compétition sportive.

³⁹ Méchoulan, Éric. « Intermédialités: Le temps des illusions perdues » in *Naître, Intermédialités*, no 1, printemps 2003, pp 14-15.

S'attacher à caractériser chaque milieu me semble donc fondamental. Décrire où, quand et comment les crayons des graffeurs sont utilisés me permettra ici de discuter dans un premier temps la spécificité des dépôts de trains puis les activités qui s'y déroulent, ce qu'y font les graffeurs.⁴⁰

Les dépôts de trains

Ultimately, social and cultural response to emptiness
may unite empty space with open space,
invoking freedom in the place of the constraints
that have constituted a 'no-man's land'.

Dejean cité par Mc Donogh⁴¹

Il fait nuit. Quelques graffeurs se retrouvent après s'être donnés rendez-vous quelque part dans la ville endormie. Ils marchent le plus souvent en discutant de choses et d'autres. Parès d'un crayon noir et d'un crayon blanc, ils mentionnent quasiment toujours le dépôt de trains vers lequel ils se dirigent. Sécurité (la leur!), anecdotes concernant le spot et souvenirs d'expériences passées alimentent le trajet. Arrivés dans l'enceinte du dépôt, ils se font plus silencieux. Ces espaces le requièrent car ce sont des espaces de transit, des institutions de mise en connexion, indispensables au bon approvisionnement en biens consommables des diverses villes et régions. Les dépôts de trains sont tous gardés car un conteneur peut renfermer des millions de dollars de marchandises et des voleurs pourraient sinon facilement se servir. Haut-lieux de transits commerciaux nécessaires aux fonctionnements de l'état-nation—puisque bastions de la

⁴⁰ J'utiliserai désormais le terme *graffeur* pour désigner ceux que j'ai rencontrés. En temps voulus, je spécifierai s'il s'agit de hobos, de cheminots ou de graffeurs Hip Hop.

⁴¹ McDonogh, Gary. "The Geography of Emptiness" Robert Rotenberg et Gary McDonogh (éds.), *The Cultural Meaning of Urban Space*, Westport: Bergin and Garvey, 1993, pp 4-5.

distribution—la surveillance par les autorités induit la discrétion et la vigilance de la part des graffeurs.⁴²

Plus concrètement, les dépôts de trains de marchandises, même s'ils sont tous empiriquement différents, présentent des caractéristiques relativement similaires. Situés dans des zones urbaines bien délimitées et surveillées, souvent mal entretenus et jonchés de débris divers, ils sont traversés par les chemins de fer, quelques lignes de trains en attente et une section y est réservée pour les chargements et déchargements de marchandises. Ceux-ci s'accomplissent dans de gigantesques entrepôts. Mis à part ces derniers, le champ visuel est grand ouvert comparé au confinement serré du reste de la ville, organisé sévèrement en longues avenues droites et perpendiculaires. Aucune voiture n'y circule si ce ne sont les patrouilles. Ce sont physiquement des déserts urbains au sein même de la ville.

Cependant, s'agit-il ici d'espace vides, de non-lieux, de lieux? Dans quelles mesures? Mc Donogh définit les espaces vides comme suit: « *those zones which either linguistically and/or culturally become defined as [among others] 'stay away from there at night'* »⁴³. Cette définition est abusive car qualifier une telle zone d'espace *vide* sous-tend, selon moi, de nier qu'il s'y déroule quelque activité liée à une culture particulière⁴⁴. Un quartier peut être considéré à *risque* et par extension comme *stay away from there at night*. Dans cette expression, notez le glissement de la régulation de l'occupation de l'espace (*there*) qui est transférée vers la régulation de l'occupation du temps (*at night*). Il n'en reste pas moins que les occupants d'un tel quartier peuvent—et

⁴² Aux États-Unis, certains dépôts sont désormais équipés de systèmes de surveillance à la pointe de la technologie, notamment des systèmes infrarouges qui balayent le dépôt constamment de toutes parts.

⁴³ McDonogh, Gary. "The Geography of Emptiness" Robert Rotenberg et Gary McDonogh (éds.), *The Cultural Meaning of Urban Space*, Westport: Bergin and Garvey, 1993, p 4.

⁴⁴ À ce sujet, et j'y reviendrai, voir *Senses of Place*, Steven Feld et Keith H. Basso (éds), Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1996.

le font certainement—y développer des activités riches de liens et de significations. D'ailleurs, la seule présence des cheminots dans les dépôts de trains suffit à écarter une telle définition et les transports de marchandises ne sont-ils pas une caractéristique culturelle évidente des sociétés occidentales—capitalistes—actuelles?

Pour sa part, Marc Augé définit un lieu—par opposition avec un non-lieu—comme un espace triplement symbolique où peuvent se lire l'identitaire, le relationnel et l'historique⁴⁵. Un non-lieu supporte l'absence de ces trois dimensions. Cependant, un non-lieu pour l'un peut être un lieu pour l'autre. D'ailleurs, l'auteur poursuit :

il en est évidemment du non-lieu comme du lieu : il n'existe jamais sous une forme pure ; des lieux s'y recomposent ; des relations s'y reconstituent ; les « ruses millénaires » de « l'invention du quotidien » et des « arts de faire », dont Michel de Certeau a proposé des analyses si subtiles, peuvent s'y frayer un chemin et déployer leurs stratégies. Le lieu et le non-lieu sont des polarités fuyantes : le premier n'est jamais complètement effacé et le second ne s'accomplit jamais totalement – palimpsestes où se réinscrit sans cesse le jeu brouillé de l'identité et de la relation⁴⁶.

En d'autres termes, la perception d'un lieu ou d'un non-lieu est intimement liée à l'expérience de celle ou de celui qui s'y trouve. Un aéroport est un non-lieu pour le voyageur tout en étant un lieu pour l'hôtesse qui y travaille. Marc Augé écrit que :

Le lieu se définira comme identitaire (en ce sens qu'un certain nombre d'individus peuvent s'y reconnaître et se définir à travers lui), relationnel (en ce sens qu'un certain nombre d'individus, les mêmes, peuvent y lire la relation qui les unit les uns aux autres) et historique (en ce sens que les occupants du lieu peuvent y retrouver les traces diverses d'une implantation ancienne, le signe d'une filiation)⁴⁷.

Suite à plusieurs années nocturnes passées dans les dépôts de trains, les graffeurs ont intégré ces lieux dans leur quotidien. En racontant leurs anecdotes de poursuite avec les autorités, leurs rencontres avec des inconnus ou leur activité répétitive, ils font systématiquement référence à tel ou tel dépôt de trains. D'ailleurs, ils mentionnent cette spécificité du lieu pour se différencier des autres graffeurs qui bombent les murs

⁴⁵ Augé, Marc. *Non-lieux : Introduction à une Anthropologie de la Surmodernité* Paris: Éditions du Seuil, 1992, p 100.

⁴⁶ Ibid, p 101.

⁴⁷ Augé, Marc. *Pour une Anthropologie des Mondes Contemporains* Paris: Aubier, 1995, p 156.

citadins. Par conséquent, les dépôts de trains sont le théâtre exclusif de leur pratique artistique qui leur permet d'affirmer la particularité de leur identité.

Pour ce qui est de la dimension relationnelle du lieu, il me semble pertinent de faire une distinction. Premièrement, ils peuvent y lire la relation avec les autres graffeurs qui les accompagnent ou les ont accompagnés lors de sorties antérieures. Ce rapport au lieu est donc porteur d'une relation intime avec certains graffeurs qui sont le plus souvent des amis. Cela se manifeste bien souvent à travers des anecdotes comme untel qui a peint tel visage un soir de pleine lune dans tel dépôt. Deuxièmement, ils peuvent y lire la relation qui les unit aux autres graffeurs qu'ils ne verront probablement jamais. Celle-ci passe par la simple présence des trains de marchandises, support mobile des graffitis, qui assurent la mise en connexion entre des lieux et des individus distants. Les wagons sont autant de tableaux métalliques potentiels. Une autre incarnation de leur relation à distance, ce sont les rails qui partent dans deux directions aussi loin que l'œil puisse voir, offrant ainsi des lignes de fuite pour le voyage de leurs œuvres imaginées, inscrites puis signées.

Enfin, au niveau historique, les graffitis sont les signes d'une filiation. D'une part, ces graffeurs rencontrent des graffitis Hip Hop qui leur rappellent forcément d'où ils ont commencé. D'autre part, figés sur les wagons, les *monikers* et le type de peintures qu'ils accomplissent aujourd'hui sont généralement datés. Remontant parfois jusqu'à une trentaine d'années, ces inscriptions posent les bornes temporelles d'une histoire collective dans laquelle leurs histoires personnelles s'inscrivent. Enfin, voir un graffiti accompli deux mois auparavant puis un autre exécuté il y a dix ans sur un même wagon contribue à élaborer une certaine continuité. Les plus vieilles traces portent d'ailleurs l'épreuve du temps de manière formelle. Elles tendent à s'effacer petit à petit.

Considérer les dépôts de trains de marchandises comme des lieux, au sens d'Augé, permet ainsi de mettre en lumière des caractéristiques (identitaire, relationnelle et historique) dont ces zones de passage sont porteuses.

Si je me suis attardé sur cette définition du lieu c'est pour ce qu'elle procure comme éléments de réflexion et j'y reviendrai ultérieurement. Cependant, il m'a tout de même semblé lors de ma recherche qu'elle ne permettait pas de rendre compte adéquatement de l'expérience vécue par les graffeurs. Je glisserai donc maintenant vers une approche phénoménologique afin de montrer comment le lieu de mise en oeuvre de leur médium est le théâtre d'expériences sensorielles et sociales bien particulières qui leur permettent de s'identifier à la culture hobo.

La phénoménologie des sorties

As places gather bodies in their midst in deeply enculturated ways,
so cultures conjoin bodies in concrete circumstances of emplacement

Edward S. Casey⁴⁸

Ma démarche se poursuit ici dans le même but que le recueil de textes de Steven Feld et de Keith H. Basso, *Senses of Place*. Ils annoncent en introduction :

In general then, our book is ethnographic, its primary purpose being to describe and interpret some of the ways in which people encounter places, perceive them, and invest them with significance. We seek to move beyond facile generalizations about places being culturally constructed by describing specific ways in which places naturalize different worlds of sense. [...] we take seriously the challenge to register a full range of discursive and nondiscursive modes of expression through which everyday and poetically heightened senses of place are locally articulated. [...] [Through their writings, the contributing authors] locate the intricate strengths

⁴⁸ Casey, Edward S. "How to Get from Space to Place in a Fairly Short Stretch of Time: Phenomenological Prolegomena" in *Senses of Place*, Steven Feld et Keith H. Basso (éds), Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1996, p 46.

and fragilities that connect places to social imagination and practice, to memory and desire, to dwelling and movement⁴⁹.

Outre l'importance de prendre en compte ce qui forge et caractérise un lieu, ce recueil met en avant le rôle actif que revêt un lieu au sein de l'expérience humaine. Plus que de simples données géographiques et physiques, le lieu est acteur. Casey mentionne le fait que les anthropologues dans un souci de préparation avant leur observation sur le terrain ont souvent tendance à penser l'espace comme vide puis à considérer comment ce dernier est transformé et perçu comme lieu par les personnes observées. Selon lui, et je m'aligne sur sa pensée, tout espace est déjà un lieu car en se trouvant dans un espace toute personne *perçoit* un lieu. Il poursuit :

To perceive synesthetically is to be actively passive; it is to be absorptive yet constitutive, both at once. It is also to be constituted: constituted by cultural and social structures that sediment themselves into the deepest level of perception. [...]

Hence, the primacy of perception does not entail the priority of perception to the givens of culture and society, as if the latter were separable contents of our being and experience: these givens become infusions into the infrastructures of perception itself. The primacy of perception is ultimately a primacy of the lived body—a body that, as we shall see in more detail later, is a creature of habitual cultural and social processes. [...]

As Feld (this volume) puts it, “as place is sensed, senses are placed; as places make sense, senses make place.” The dialectic of perception and place (and of both with meaning) is as intricate as it is profound, and it is never-ending⁵⁰.

C'est à travers le corps—le corps comme médium d'interactions entre une personne et son environnement physique immédiat—que nous ressentons un lieu et tout ce qu'il comporte de caractéristiques, soient-elles physiques, sociales, culturelles, symboliques ou émotives. Il y a donc une dialectique entre le corps et le lieu, il y a *interanimation* comme le dit Basso⁵¹. Un lieu façonne un individu y évoluant au même titre que celui-ci

⁴⁹ Feld, Steven et Keith H. Basso. *Senses of Place*, Steven Feld et Keith H. Basso (éds), Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1996, p 8.

⁵⁰ Casey, Edward S. “How to Get from Space to Place in a Fairly Short Stretch of Time: Phenomenological Prolegomena” in *Senses of Place*, Steven Feld et Keith H. Basso (éds), Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1996, p 18.

⁵¹ Basso, Keith H. “Wisdom sits in Places: Notes on a Western Apache Landscape” in *Senses of Place*, Steven Feld et Keith H. Basso (éds), Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1996, p 22.

le modifie par les actions qu'il y accomplit. Voyons maintenant plus en détails quelles sont les caractéristiques des dépôts de trains qui me semblent génératrices de ce *sense of place* avant de m'attarder sur les manières d'y évoluer des graffeurs.

Comme mentionné précédemment, les dépôts de trains ont été bâtis sur des étendues immenses. Seuls les entrepôts se dressent entre les multiples chemins de fer et les éventuels lignes de trains en attente. Ce sont donc des lieux relativement plats et presque totalement vides d'édifices. Ils sont en rupture avec les espaces cloisonnés, fragmentés, entassés, limités et organisés du quotidien urbain. Par conséquent, les dépôts offre un champ grand ouvert où l'oeil peut se perdre en profondeur contrairement au reste de la ville (exceptés les parcs peut-être).

Le sol est jonché de mauvaises herbes qui poussent chaotiquement et de toutes sortes de détritits. Des pièces de trains endommagées, des vieux panneaux de signalisation, des bouteilles de bière ou de soda abandonnés ici et là participent au paysage. Ce côté brut, ou délabré, des lieux témoigne d'un certain délaissement qui n'est que rarement rencontré dans d'autres zones montréalaises—même les usines abandonnées sont aujourd'hui recyclées en condominiums, participant ainsi à la gentrification de certains quartiers (la Petite Bourgogne, Saint-Henri, Pointe Saint-Charles et Hochelaga par exemple). Les wagons présents sont pour la plupart entachés voire couverts de rouille ajoutant ainsi aux apparences de friche des lieux.

La graisse brûlée incrustée sur les rails, les vapeurs de diesel ainsi que les senteurs des cargaisons sont autant d'odeurs caractéristiques des dépôts de trains qui agrémentent l'air ambiant.

Me: What is your favourite thing about it?

OTHER: All of it together. The whole aura of the situation, all the senses, the smell, the trains, I like the way everything looks at night, the sound of the trains going by, I love that.

Me: The smells of what?

OTHER: The smell of the diesel and the train tracks. Sometimes the trains smell like the load they're carrying, grain and... I remember I used to paint in this one place in Vancouver which was all chick peas they loaded and unloaded. But I like the fall for the sound is a lot clearer, the smell of the wheat, the temperature is really nice and you're wearing a hoodie instead of a million things and your head is freezing. [...] In the winter you can't really sit around in the yard, in the summer you can sit by the tracks and drink a beer, a train would roll up and you can actually get on it if you want a ride away. It could go anywhere, just hop on it and see where it goes.

Par ailleurs, l'atmosphère sonore est celle qui m'a frappée drastiquement les premières fois où j'accompagnais les graffeurs. Mis à part les bruits éventuels produits par les chargements et déchargements des trains, le silence est maître des lieux. Après une journée passée dans le brouhaha urbain, le système auditif semble se relaxer tout en se permettant d'écouter très attentivement, sans forcer. De plus, les graffeurs parlent à voix basse ou garde le silence pour ne pas se faire repérer. Cette absence de charivari s'ajoute ainsi à la profondeur de champ visuelle pour mettre en emphase une lourdeur calme et feutrée. Cependant, cette sérénité pesante est parfois interrompue par l'arrivée subite d'un nouveau train. Le rythme soutenu et répétitif des roues sur les rails ainsi que le lancinant bruit strident des freins crient dans la nuit. Le contraste est incroyable, on se retrouve épris d'une intensité intérieure, comme un rush d'adrénaline. Durant ces moments impromptus, les graffeurs se dissimulent dans un coin afin de regarder défiler cette masse métallique et bien entendu les graffitis qui y sont inscrits. Il semble que ce soit ce gouffre entre le silence majoritaire et ces sons percutants qui génère une telle intensité du moment. Lorsque les phares rouges du dernier wagon s'estompent dans la pénombre, le silence reprend ses droits et les graffeurs se remettent à peindre.

Enfin, pour des raisons évidentes, les graffeurs sortent la nuit, ce qui leur permet de bénéficier de ce qu'ils ont qualifié de *calme nocturne*, soit une paix relative dans un

contexte urbain. Chacun de nous a certainement déjà ressenti ce bien-être que profère la pénombre, ne serait-ce qu'en se baladant dans des rues endormies.

Jusqu'ici j'ai tenté de rendre compte des dépôts de trains en tant que lieux investis de particularités, tant au niveau visuel que sonore et olfactif. Il me faut maintenant mentionner un autre point, lié aux rencontres potentielles. Pénétrer à 2 heures du matin dans un dépôt de trains instaure déjà une tension certaine. Celle-ci est en général transformée en une forme de vigilance. En effet, ils doivent se méfier des polices ferroviaires qui sillonnent les environs—un dépôt est une propriété privée—et être prêts à se cacher à tout instant. D'autre part, certains cheminots n'apprécient guère la présence d'intrus sur leur lieu de travail et sont prêts à vous le faire comprendre par la force. D'autres seront plus cléments. Enfin, toute sorte de gens se promènent parfois dans les dépôts de trains la nuit. Cela peut aller du riverain qui promène son chien dans le meilleur des cas, au pervers sexuel en passant par les alcooliques agressifs et les couples qui viennent y faire leurs affaires et qui n'aiment pas être surpris. Quelques anecdotes par OTHER :

Visual Orgasm: Ever had any sexual encounter(s) in a train yard?

OTHER: Too many... a lot of sexual workers hang out down in the yards ... I seen daytime⁵² fucking right between lines... ladie's face mashed up against a wheatie⁵³ getting it from behind...I hit the other side of this while they were still at it ... it says something like 'someone doin it doggy style on other side of train' anybody see it? beware of strange old men in yards with beer ... I have been approached and drank with some of them ... they always want favours.

Visual Orgasm: Got any other wacked out stories for us?

OTHER: Got jumped once in a Vancouver yard, one guy had a golf club the other a knife they tried to drag me in between a line to kill me. These guys weren't fucking around they were pulling me by my shirt and I ripped right out of it running shirtless ... hand bleeding from a thin cut of his knife...

⁵² Ils ne vont que très rarement peindre durant la journée mais cela peut arriver. Cette anecdote est arrivée à OTHER à Vancouver. Peut-être que les dépôts de trains sont plus sûrs là-bas de jour qu'à Montréal. Nos sorties, durant cette recherche, se sont toujours déroulées la nuit.

⁵³ Un *wheatie* est un wagon spécialisé servant à transporter du blé—*wheat* en anglais—ou toute autre récolte fine et volatile du même genre.

OTHER pour Visual Orgasm⁵⁴

Être silencieux et aux aguets est donc de mise, et courir toujours une option. Cependant, j'ai été impressionné, lors de mes premières sorties, par l'aisance avec laquelle les graffeurs évoluent dans cet environnement. Étant donné qu'ils s'y rendent sur une base quasi quotidienne, ils connaissent les entrées, les postes de garde, les coins les plus discrets, le type de wagons qu'ils y trouveront etcetera. Ils ont développé une attention méticuleuse quant à leurs choix de dépôts et à leur évolution dans ces lieux qui leur permet d'outrepasser le stress potentiel lié aux risques encourus. En d'autres termes, ils sont familiers avec ces lieux et avec le genre de surprises qui peuvent les y attendre. Voici quelques fragments d'entrevues qui devraient éclaircir et compléter ces observations.

Michael Poulin: I'm sure you're well aware of the fact that there are many, actually I think it's safe to say the majority who consider what you do "vandalism". It's illegal and that's all they need to know for them to disassociate themselves from what you do. What would you like to say to these individuals?

OTHER: Everyone I have shown photos of moniker and oil stick art work to... cannot seem to think of it as an illegal act ... what law am I breaking ? it is the law of who has the most money...look at the major train companies in Canada ... they have stolen the land from the Natives... hired Chinese people to do the most dangerous parts of the job and reneged on their promises to send them home after the ones who survived were finished the job... tunneled through and blew up the sides of mountains... spilled chemicals...created a pair of stitches from coast to coast... ripped up poor towns on the east coast and relocated them to government housing in inner cities to make way for new lines... wow... that is pretty extensive vandalism that the train companies of Canada have built up... makes me look like I am just a guy drawing on trains...

OTHER avec Michael Poulin⁵⁵

SEKA: I've lived in cities almost my whole life and there is very few places in the city that you can find that are quiet, where you can actually have a sense of meditation. That's what it has become for me, being in a train yard at 2 or 3 in the morning with people or not has become a sort of routine, a practiced routine in the same sense as a meditation might become.

⁵⁴ <http://www.visualorgasm.org>, accès le 17/05/2001, Internet. Au moment où j'écris, en août 2004, ce site a pour nouvelle adresse <http://www.visualorgasm.com>.

⁵⁵ Poulin, Michael. « The Next Level ». <http://www.geocities.com/boxcarart101/thenextlevellead.html>, accès le 06/05/2004, Internet.

Me: Is it kind of balancing your life in the city?

SEKA: Yeah and giving you a little bit of that outdoor thing you know... you don't get that... It becomes familiar... it becomes something you need in your life if you do it long enough... even if I'm not painting, sometimes I'll go walk through the train yard, go bench trains, take the dog and go hang out. There is weird energy in train yards and I think especially that... maybe it's kind of hawky to say that but the North American railroad was built on the blood of other people... as a result of that it is kind of like an excuse for me, it's not as bad as going writing on an independent business because for the most part they haven't directly killed anybody to build their business, maybe they have but in most cases they haven't. Whereas the railway was built on the blood of other people and as a result of that it is a little easier to have a scapegoat... for me... socially, in there, there is a scapegoat involved.

END: You walk in through the train yard, it's late at night, it's dark, it's blustery, the wind is crazy and it's cold or... it's freezing or I don't know... you know it gets intense! And you identify with the person right away when you walk by the train and you see something. It doesn't matter how intricate it is [...]

It seems to me that... when I heard about it, I was instantly what is that, where is that, why is that... actually getting close to the trains and finally breaking that boundary that... not creating such an atmosphere to go into but making it part of your world, getting intimate with the trains... I know it sounds kind of strange... like touching the train, it's not something you normally do... even a wall, you walk down the street and the buildings are gonna stay there forever you know, longer than you will, and reaching your hand and touch the wall is a much closer relationship to your surrounding than just walking by the wall. You just become more intimate with your surrounding.

J'ai choisi ces extraits afin de présenter divers éléments discursifs (leurs paroles) et non-discursifs (leurs impressions comme la *weird energy* mentionnée par SEKA) qui semblent émaner de la perception de ces lieux par les graffeurs. Peindre ou écrire sur les trains de marchandises est une activité familière et à laquelle ils sont tous foncièrement attachés. Le côté *plein air*, la tranquillité ou le calme ambiant par rapport au reste de la ville leur sont précieux tout autant que l'imprévu des situations dans lesquelles ils s'embarquent. OTHER le mentionnait ainsi :

OTHER: When things are planned out very well, it falls apart, like New Year's. Everybody plans for New Year's « It's gonna be the best night ever!! », « This New Year is gonna be the best!! », it's all planned out and you have that « At 11 we're gonna be here and 11.30 we're gonna be here and tadadadada... and we're gonna go to this party and it's gonna be so good because we all have the same drug and we all gonna be».

Par ailleurs, pas un seul ne connaît pas l'histoire du réseau ferroviaire nord-américain, plus particulièrement les conditions dans lesquelles les compagnies

ferroviaires ont abusé de la population locale, migrante voire immigrante afin d'ériger les rails. Ces derniers sont donc les traces physiques du profit bâti sur le dos—voire la tombe—des cheminots, hobos et autres populations déplacées. Être dans ces lieux, c'est percevoir mais aussi accepter de s'exposer à la réactivation potentielle d'histoires, de mémoires, de sentiments, d'émotions et par conséquent de possibles réactions. Les dépôts de trains imposent donc cette résurgence du passé au graffeur averti chaque fois qu'il y pénètre. Pleinement conscients de ce pan d'histoire simplement ignoré de beaucoup, les graffeurs que j'ai rencontrés réagissent en inscrivant des graffitis. Je ne veux pas dire que c'est la raison d'être de leur pratique. Seulement, ils connaissent cette histoire. La négliger serait une méprise car s'engager dans la production de graffitis n'est pas un acte dénué de sens. Cette impression du lieu liée à l'histoire peut être en partie perçue inconsciemment par les graffeurs mais comme le dit SEKA, il y a un bouc émissaire socialement présent dans les dépôts de trains. De même, OTHER réprovoque le qualificatif de *vandale* en vue de ces mêmes raisons historiques. Après tout, les graffeurs ne vont pas dans les dépôts dans le but de fracturer les wagons et de voler les marchandises s'y trouvant. Ils se limitent à peindre. On peut ainsi mieux comprendre où se rejoignent une définition du graffiti comme *statement against*⁵⁶ et *appropriation of a space that does not belong to you*⁵⁷ ainsi que leur présence et détermination à agir dans ces lieux : l'affirmation d'un rejet. Outre leur simple présence dans les dépôts—pour des raisons de dépaysement sensoriel relativement drastique, en comparaison avec le reste de la ville—ces individus s'insurgent contre les abus imposés à ceux qui ont bâti le réseau ferroviaire et cela participe à l'expérience du lieu. Par ailleurs, les dépôts de

⁵⁶ SEKA me l'a indiqué.

⁵⁷ Définition par OTHER.

trains sont des infrastructures à double sens. Dans un premier temps, les municipalités ainsi que les citoyens les nomment « dépôts » avec l'idée d'une base immobile, à l'image de la ville plus large. Vus autrement, les dépôts de marchandises sont des lieux de mouvement sans lesquels une ville ne survivrait pas. C'est le mythe fondateur de la civilisation occidentale dont parle Waswo⁵⁸ qui émerge ici. Civilisation qui ne peut exister et surtout se réaliser sans la relation avec l'extérieur, sans l'apport et la dépendance de l'Autre distant. Les dépôts de trains incarnent donc ce contraste indéniable entre l'immobilité (des villes) et le mouvement (entre les villes). Les crayons qu'utilisent les graffeurs sont donc les instruments à la fois de la réification de ce refus d'ignorance vis-à-vis du passé et de la perpétuation d'une culture réactionnaire née il y a plus d'un siècle. En d'autres termes, ils réfutent l'histoire « généralement acceptée » du passé tout en en rappelant les présences ignorées, comme un devoir de mémoire. Et cela se fait par l'entremise des mêmes moyens de transmission utilisés par l'État pour légitimer son existence et faire fonctionner son territoire, les trains.

Outre cette dimension sociale se rapportant à l'histoire, il faut mentionner la rencontre des graffeurs de Montréal autour de cette activité. Seuls, à deux ou à trois en général, ils se retrouvent pour aller peindre.

OTHER: Usually I like to walk there, it kind of warms me up for what's gonna happen. I don't know... it's like the walk gets my circulation moving, my brain thinking and I see things. I usually talk with that guy over there [LABRONA] and we have a conversation about what's gonna happen or we just talk. It's a social event... it's like meeting with the boys and going out to watch the football game.

Étant peu à Montréal à s'adonner à ce type de graffitis sur les trains, ils se connaissent et sortent généralement ensemble. Ce faisant, ils réitèrent un intérêt commun pour une pratique spécifique et ses composantes culturelles, c'est-à-dire le lieu, leurs crayons

⁵⁸ Waswo, Richard. *From Virgil to Vietnam: The Founding Legend of Western Civilisation* Hanover and London: Wesleyan University Press, 1997.

comme instruments, leur mise en commun d'anecdotes concernant des sorties antérieures et des histoires de hobos et de cheminots. Il est certain que cela leur permet également de partager l'intensité et l'intimité du moment tout en créant de nouvelles pièces ensemble. De plus, ils ont déjà voyagé sur les trains de marchandises et il me semble (ne l'ayant pas fait moi-même) qu'une certaine connivence ou complicité les lie. Peut-être est-elle à chercher dans les quelques mots qui suivent?

SEKA: I've ridden trains before, I think most of the people that get really serious about it, riding on trains, probably at some point go through a phase of hobo culture as well because it is a tradition. Maybe not, maybe they're just out there to wreck up numbers or whatever. For anybody that really falls in love with being in a train yard at 2 o'clock in the morning, that's another big part of it⁵⁹.

Me: Is it less egotistical than painting walls or... is there a social aspect to it?

SEKA: There is a social aspect to it in that train riders identify with other train riders. This results with hobo culture being connected to it, it allows you to travel if you want to travel... people in other places will know who you are because they are also train riders and they are interested in it. There's a lot of people that I've known through painting trains, some of the people that have become my best friends outside of graffiti are people that I met through graffiti... which is ironic because when you think about the stereotype of what vandalism is, what graffiti and hoboing is, you don't really equate that with very strong personal values or anything but in actuality some of the strongest people I have met in terms of creative energy or persona have come out of that... but like anything, graffiti is one part of someone's life.

En effet, chacun indépendamment a eu sa phase de vie nomade (et l'a encore parfois), sans argent, à se débrouiller seul, à parfois dormir dans des wagons ou dépôts de trains.

Today, except for immigrant workers eager to stay invisible, few ride the rails just to get from place to place. With all the risk and potential for mishaps, comic and tragic both, walking is almost more efficient. But since the early '90s, train-hopping has been gaining ground among a new generation of tramps. The grizzled old hobos may be dying off, but they're being replaced in boxcars and on the porches of grain cars by street kids, gutter punks, dreamy anarchists and eco-warriors, train-obsessed professionals, all held loosely together by a vision of freedom as old as the nation itself, an America of movement and self-reliance, of mythic vastness and silence, of discovery, escape, rebellion. It's an America that was offered long ago and never delivered, that we're all supposed to love but not allowed to look for, that's just around the corner and always out of reach.⁶⁰

⁵⁹ Pour des récits de voyage sur les trains de marchandises, je renvoie la lectrice ou le lecteur à de nombreux sites web où certains ont maintenu des carnets de bord lors de leurs épopées.

⁶⁰ Ehrenreich, Ben. "The Hobohemians: On the rails with the new freedom riders" in *LA Weekly*, July 26 - August 1, 2002.

Les graffeurs que j'ai rencontrés font partie de ces "nouveaux" *train riders*. Même s'ils sont tout de même sédentaires aujourd'hui, les récits qui entourent ces périodes de vie nomade engendrent une complicité certaine entre eux et explique en partie leur familiarité avec les lieux. Pour revenir à mon propos, les dépôts de trains de marchandises sont donc des lieux d'interactions sociales où ils actualisent leurs relations avec d'autres graffeurs de la ville. Notons d'ailleurs que lorsqu'un graffeur venant d'autre part est de passage, ils iront systématiquement peindre sur les trains au moins une fois durant son séjour, qu'ils se connaissent au préalable ou non. C'était le cas lorsque THE SOLO ARTIST, TONTO et THESIS ont passé quelques jours à Montréal. Dans la majorité des cas, les graffeurs peignent sur un même wagon côte à côte en discutant par intermittence à voix basse. En quelque sorte, ils « immortalisent » leur rencontre, ils spatialisent leur relation, aussi éphémère soit-elle.



Fig 33. OTHER, RESET et CAT

Pour ce qui est de la création, les graffeurs marchent le long d'un train et s'arrêtent devant un wagon qu'ils auront choisi pour diverses raisons. Le type de wagons le plus souvent peint est appelé *boxcar* en anglais, il est réservé à un certain type

de marchandises, il y en a d'autres⁶¹. L'apparence entre aussi en jeu. OTHER préfère les wagons rouillés par exemple, question de choix esthétique pour accompagner la peinture qu'il effectuera. Les graffitis déjà présents sont tout aussi importants puisqu'ils salueront la reconnaissance d'un *moniker* ou d'une peinture en apposant à son côté leur propre *moniker* et/ou une petite note.



Fig 34. SOLO ARTIST, 2/02
et FLOW, 4/99



Fig 35. OMEN, 8/2002,
PORNO-GRAFF, 02/02 et SEKA

Les différents codes sur chaque wagon sont aussi déterminants. À la question « Pourquoi tel wagon plutôt qu'un autre? », OTHER me disait:

OTHER: Because if you've been around trains for a long time, you know all the abbreviations, all the digits on the sides of the trains. So you'll be able to tell where the train is from, like QGRY will be Quebec Gatineau Railway, BNFE will be Burlington Northern Freight Express and that means it's from out in Oregon, it's like LW is from Louisiana...

Me: And it's gonna go back there at some point?

OTHER: Yeah, so it's like choosing where the train is gonna go and choosing what yard you're gonna go to because there are different trains. It usually has regular trains so if you go to CPR

⁶¹ Il existe aussi les *wheaties* pour le blé mais aussi des wagons pour le transport de voitures, d'autres pour les volailles, le pétrole... Il existe aussi de nombreux magazines et sites de fans de trains sur Internet pour plus d'informations.

it's more like we did, meaning it's gonna go southern, CN is gonna go north. CN is gonna be more in the east, CP is gonna be more in the west. There is a choice, a lot of choices. I try to keep it varied. If there is a train that I have never seen before, I'll paint that one because it's gonna go to some place it has never been before.

Me: So that different people see your stuff?

OTHER: To keep it spread out... That's the best thing when you can say that guy is from New York or New Jersey or from anywhere. Sometimes you can even see stuff from Mexico. They're starting to catch up.

Le type de wagon, son apparence, les graffitis déjà inscrits dessus ainsi que sa provenance (et donc sa destination) sont autant d'éléments pris en compte par les graffeurs pour choisir lequel ils peindront. Une fois cette étape franchie, ils se mettent à leurs crayons, parfois avec une photo pour modèle, tout en gardant un oeil attentif sur les alentours.

Les dépôts de trains de marchandises sont donc des lieux de création puisque les graffitis sont produits sur le vif. Les graffeurs n'ont pas d'atelier comme lieu physique fixe dans lesquels ils préparent ces peintures. Ils se créent ces situations éphémères afin de communiquer à distance avec d'autres graffeurs ou qui sera assez curieux pour s'aventurer dans un dépôt. Ce sont donc également les lieux de diffusion de ces pièces. D'ailleurs, ce sont durant ces sorties que les graffeurs reçoivent les graffitis des autres. Lieu de diffusion implique par conséquent lieu de réception. Je reviendrai plus en détails sur ces deux fonctions du lieu ultérieurement. Pour l'instant, je dirais simplement qu'il y a une condensation des lieux. Lieux d'aventures, de socialisation, de création et de diffusion (impliquant la réception) fusionnent pour ne faire qu'un à travers les expériences des graffeurs dans les dépôts de trains de marchandises. *Le sense of place* des graffeurs réside dans ce que ces différents aspects du lieu provoquent en eux mais aussi dans les manières dont ils y réagissent, en les utilisant et en les transformant. Car s'ils s'y rendent, c'est avant tout pour y agir. L'acte prévaut.

L'agency et les habitats

La notion d'*agency*⁶² englobe selon moi non seulement la volonté ou la détermination d'agir mais également sa mise en pratique. En d'autres termes, l'*agency* réunit l'intention et l'action. Toute personne fait ses choix puis agit en conséquence et par ce biais se place en agent, c'est à cela que renvoie cette notion.

Si je l'introduit ici, c'est que l'*agency* doit être prise en compte pour aborder une autre notion qui est celle d'habitat. Dans un texte de Hannerz :

Bauman⁶³ suggests that a notion of agency should be combined, not with system, but with a flexible sense of habitat; a habitat in which agency operates and which it also produces, one where it finds its resources and goals as well as its limitations. [...] Habitats can expand and contract. As they overlap entirely, partially or just possibly not at all, they can be identified with either individuals or collectivities. [...] Much of the time, cultural process will be shaped rather by the way that fairly different habitats of meaning are made to intersect⁶⁴.

La malléabilité et la porosité de l'*habitat*—contrairement à la notion de *monde*, plus passive, statique et délimitée—permettent ici de lier les différents *senses of place* et ce qu'ils comportent de significations. Un *habitat of meaning* est selon moi partagé par les graffeurs au sein duquel leurs *senses of place* respectifs se rejoignent en partie. En effet, l'atmosphère des dépôts de trains est certainement vécue de façon bien personnelle par chacun et cela constitue leur habitat personnel, leur *sense of place*. Par ailleurs, ils partagent ces événements et mettent donc en commun certains aspects de ces habitats (ne seraient-ce que les références à d'autres expériences communes ou le rapport à l'histoire des lieux). Ces rencontres constituent un habitat de signification collectif local qui à la fois génère et émane de ces situations sociales. Le désir de manifester sa

⁶² *Agency* est difficile à traduire en français, c'est pourquoi je l'utiliserai tel quel dans mon texte.

⁶³ Il s'agit du sociologue Zygmunt Bauman dans *Intimations of Postmodernity* Londres et New York: Routledge, 1992, pp 190-191.

⁶⁴ Hannerz, Ulf. *Transnational Connection. Culture, People, Places* Londres et New York: Routledge, 1996, pp 22-23.

présence s'inscrit donc dans une démarche personnelle mais dans un contexte local. D'autre part, cet habitat n'est que local mais s'inscrit dans un autre habitat plus global : celui de tous les artistes qui font le même type de graffitis qu'eux en Amérique du Nord et qui partagent ces mêmes *senses of place*—par leurs sorties dans d'autres dépôts—et les référents culturels s'y rapportant. Les recoupements de ces divers habitats exposent ainsi les processus permettant la perdurance de cette pratique artistique. Je ne pense pas que tous agissent avec pour motivation première le sens de la communauté puisque certains sortent bien souvent seuls mais il est vrai que chacun, qu'il le veuille ou non, y contribue par ses productions, en donnant à voir. Les habitats personnels et locaux contribuent à l'habitat global d'où une agency sociale émerge. En retour, la connaissance des graffeurs de ces imbrications d'habitats multiples les invitent à la répétition de leurs actions. Le sens commun de leur activité est vécu localement par chaque individu malgré et à cause des distances qui les séparent géographiquement.

Les raves et les graffitis

Avant de clore ce chapitre, j'aimerais mettre en parallèle une autre pratique⁶⁵ qui me semble avoir émergé d'un même besoin d'affirmation de soi par le biais de la création de situations et l'appropriation d'espace : le phénomène des *raves*⁶⁶. L'Internationale Situationniste, fondée en 1957 par Guy Debord et d'autres, pose ses définitions comme suit :

⁶⁵ Outre les raves, je pourrais également mentionner les squats, qui se régularisent parfois, comme nouveaux territoires de l'art. Je vous recommande fortement d'aller voir le site internet www.lafriche.org et le compte-rendu d'un colloque à ce sujet.

⁶⁶ *To rave* signifie à l'origine délirer, divaguer, s'emporter mais aussi s'extasier, parler avec enthousiasme. *Dictionnaire Robert et Collins bilingue*, 1985, première édition 1978, p 495.

Situation construite: moment de la vie, concrètement et délibérément construit par l'organisation collective d'une ambiance unitaire et d'un jeu d'événements.

Urbanisme unitaire: Théorie de l'emploi d'ensemble des arts et techniques concourant à la construction intégrale d'un milieu en liaison dynamique avec des expériences de comportement.⁶⁷

Cette avant-garde, comme d'autres telles les Dadaïstes et les Surréalistes, se faisait l'avocate d'un rapprochement de l'art et de la vie dans un souci d'abolir l'aliénation balisée et banalisée par le système dominant. Pour ce faire, les situationnistes décidèrent que :

pour éviter de combattre l'aliénation sous des formes aliénées, place à l'auto-émancipation par la prise de pouvoir des Conseils, par la mise en place de Comités d'occupation, par la prise de conscience du fétichisme de la marchandise, par la participation réelle à l'histoire de groupes étendus, par la fête pour briser la fausse conscience d'un temps pseudo-cyclique, temps de la consommation de la marchandise devenue spectacle, par le dépassement de la culture et de l'art vers une totalité perdue... Toutes recommandations dont la mise en pratique sera ébauchée dans la France « en suspension » de mai 1968.⁶⁸

L'emphase était mise sur la phénoménologie de la vie et l'action artistique. En tant que contestation plutôt que construction, l'urbanisme unitaire devait permettre de se reconnecter à une certaine *essence* de l'existence par le biais du cadre de vie. J'ajouterai ici que cette prise de conscience et ce désir d'agir n'était pas typiquement français mais se retrouvait également, parmi d'autres, aux États-Unis avec la Beat Generation. En Angleterre, les *travelers*⁶⁹ se déplacent constamment avec des systèmes de son pour organiser des raves depuis 20 ou 30 ans. Traversant la Manche, ces groupuscules sillonnaient et sillonnent encore l'Europe aujourd'hui. Malgré l'appropriation par l'industrie culturelle de la musique *techno*⁷⁰, ils créent des *free parties*, partout où ils

⁶⁷ Ces définitions sont issues de la publication du 1er juin 1958 de l'Internationale Situationniste. Violeau, Jean-Louis. *Situations Construites : Était « situationniste celui qui s'employait à construire des situations »*, 1952-1968 Paris: Sens & Tonka, 11/24, 1998, pp 8-9.

⁶⁸ Ibid, pp 17-18.

⁶⁹ Nous les appelions ainsi en France au milieu des années 90.

⁷⁰ J'utilise ce terme très général pour ne pas mentionner les divers styles de musique électronique présents lors de ces événements. *Acid Core, Hard Core, Trans, Goa, Break Beat, Tribal* constituent entre autres la palette musicale fréquemment rencontrée. De nombreux ouvrages ont depuis cinq ou six ans pris pour objet les raves. Y ayant participé fréquemment, je me souviens avoir rencontré plusieurs sociologues venus uniquement pour observer ces *nouveaux hurluberlus* que nous étions à l'époque de leur émergence.

passent, afin de rassembler des adeptes locaux d'une culture dont le catalyseur et le vecteur de communication sont la musique. Ces événements se passent en grande majorité dans des terrains vagues, des usines et entrepôts désaffectés mais aussi dans la forêt où sur des plages. Bien souvent, le lieu est choisi et approprié en fonction de sa tranquillité et de son éloignement des riverains. S'approprier un espace de cette façon est un acte illégal et l'arrivée de la police marque toujours la fin de la fête⁷¹. La nature éphémère et quelque peu situationniste de ces événements s'apparente grandement aux actions que font les graffeurs sur les trains de marchandises. Loin d'être des phénomènes isolés, les raves et les sorties dans les dépôts de trains sont des manifestations engageant le spectateur à s'impliquer dans leur milieu de perception.

Comme l'écrit Violeau, la vocation situationniste s'appuie entre autres sur:

cette volonté de « mobilité », promesse de liberté et de transformation de l'individu social passif en individu-« acteur ». [...] La mobilité, autre thème essentiel, est perçue sous une signification double, à la fois pouvoir et droit de se déplacer, mobilité dans la structure urbaine et mobilité au sein d'un cadre juridique remettant en cause la notion de propriété du sol.⁷²

Organisées anarchiquement—bien que tout de même organisées—ces actions reposent sur la redondance temporelle et le mouvement à travers des lieux prédéfinis pour les graffeurs et moins définis pour les *ravers*. Ce mouvement permet ainsi de mettre en relation le vécu local avec des relations plus larges, plus globales. La définition d'Augé resurgit ici pour s'accorder avec l'approche phénoménologique sur *ce qu'il reste* des moments vécus. Les lieux sont des marqueurs identitaires, relationnels et historiques.

⁷¹ On m'a d'ailleurs mentionné que ces raves font de plus en plus d'adeptes en France et que durant l'été 2003, Nicolas Sarkozy, alors Ministre de l'intérieur a été forcé d'octroyer un espace aux organisateurs. Plusieurs milliers de personnes devaient y assister. Les organisateurs avaient donc décider de demander pour une fois l'autorisation afin d'éviter la détérioration d'un champ ou de tout autre espace. La rave a donc eu lieu sur une portion d'autoroute en construction avec près de 250 systèmes de son différents et quelques 30 000 personnes.

⁷² Violeau, Jean-Louis. *Situations Construites : Était « situationniste celui qui s'employait à construire des situations »*, 1952-1968 Paris: Sens & Tonka, 11/24, 1998, pp 43-45.

Malgré l'éclatement sur le continent nord-américain des espaces-temps de création/réception des graffitis, leurs auteurs s'identifient les uns aux autres par le biais de ces traces et du mouvement des trains qui les transportent.

Résumé

En m'attachant à la matérialité des graffitis, force est de constater que chaque individu qui graffe sur les trains de marchandises utilise une technique spécifique. Il défie ainsi l'esthétique de l'autorité incarnée sur les wagons par les codes des compagnies ferroviaires. Outre ce rapport de pouvoir spatialisé, chaque technique induit également l'adhérence à une culture de référence plutôt qu'à une autre. Les bombes aérosol ramènent à la culture Hip Hop tandis que les crayons noirs et blancs sont associés à la culture hobo. Les différences esthétiques manifestées par l'usage de telle ou telle technique placent ainsi les divers types de graffitis en rapports intertextuels (au sens large du terme) et par conséquent en rapports de pouvoir. Alors que les graffeurs Hip Hop dénigrent en général les graffitis inscrits avec les crayons, ceux que j'ai rencontrés les respectent car ils font partie d'un même ensemble d'individus qui font perdurer la tradition des hobos. Par ailleurs, ils s'inspirent de cette vieille technique mais cela ne les empêche pas d'expérimenter visuellement en explorant de nouvelles manières d'utiliser les crayons. Ils innovent au sein d'une tradition centenaire.

Afin de mieux comprendre les motivations de leurs auteurs, ces graffitis doivent être pris en considération dans leur milieu de création. En d'autres termes, la technique s'accompagne d'un contexte particulier de mise en application. Ici, les dépôts de trains sont le théâtre des opérations.

L'approche phénoménologique utilisée ici veut que tout espace soit perçu avant tout comme un lieu par un individu. L'interaction entre les graffeurs et les dépôts génère le *sense of place* dont parlent les auteurs dans le recueil de textes *Senses of Place*⁷³. Tout d'abord, ces lieux contrastent fortement avec le reste de la ville de par leurs caractéristiques physiques. Les facultés sensorielles des graffeurs sont soumises à une grande ouverture visuelle, à un calme sonore et nocturne et à des odeurs très spécifiques dont la combinaison feutrée n'est entrecoupée que par des rencontres sporadiques ou un train qui passe. L'impression du lieu qui en émane est à la fois tranquille et dépayssante mais requière toutefois une attention et des réflexes de tous les instants. Bien se cacher et courir sont les deux options principales. D'autre part, en y pénétrant, les graffeurs se soumettent à la réactivation potentielle de mémoires, d'histoires et d'émotions. Ils connaissent l'histoire brutale—largement ignorée sinon—de la construction du réseau ferroviaire nord-américain et cela justifie à leurs yeux leur présence dans ces lieux ainsi que l'exécution de leurs traces. Ils s'insurgent contre un système dont ils réfutent l'autorité. C'est comme un devoir de mémoire qu'ils apposent sur les wagons de marchandises. Par là même, ils utilisent la composante infrastructurelle de mise en mouvement des dépôts de trains à l'image du mythe fondateur de la civilisation occidentale qui met l'emphase sur la connexion avec l'extérieur comme indispensable à l'existence de cette civilisation. En outre, ces sorties sont des situations sociales durant lesquelles ils actualisent leurs relations avec d'autres graffeurs de la ville en se racontant des anecdotes et en partageant les imprévus et les créations artistiques du moment. Ils spatialisent d'ailleurs le temps de leur rencontre

⁷³ *Senses of Place* Steven Feld et Keith H. Basso (éds), Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1996.

puisqu'ils peignent souvent côte à côte. Enfin, ils reçoivent les graffitis des autres, exécutés autre part sur le continent dans un passé proche ou lointain. Ce sont les traces de leur filiation et par mimétisme sémiotique ils y réagissent en créant de nouvelles oeuvres. Par conséquent, il y a une condensation des lieux d'aventure, de socialisation, de création et de diffusion.

À un *sense of place* individuel correspond selon moi un habitat de signification personnel. Cependant, leur *sense of place* est également influencé par leur sorties communes et cela constitue un habitat collectif local qui se connecte à un autre habitat plus global, celui de tous les graffeurs qui perpétuent l'usage de cette technique. Pour ce faire, ils spatialisent leur présence sur les wagons de manière répétitive. Résidus de ces situations, les graffitis connectent ainsi le local avec le global, chaque graffeur avec tous les autres présents sur le réseau. Tout comme les *travelers anglais* pour les raves, les relations socio-culturelles des graffeurs s'appuient sur l'intersection des différents habitats par le biais d'un médium et du mouvement. Il semble désormais pertinent de scruter plus avant les rôles et les pouvoirs de l'image dans un premier temps pour m'attarder ensuite sur ceux du mouvement.

II. L'image, moyen de communication et agent social

Confier une performance à un matériau stable
est le moyen le moins incertain de la pérenniser.

Régis Debray¹

Dès la fin du XIXe siècle, chaque fois qu'un hobo inscrivait un *moniker* sur un train de marchandises, il spatialisait et temporalisait sa présence sur le réseau ferroviaire. Ce faisant, il offrait à tout spectateur potentiel une trace de son passage et plus encore une trace de son existence. Aujourd'hui, les graffeurs s'inscrivent dans la même démarche. Lorsqu'ils sortent dans un dépôt de trains, ils sont confrontés aux graffitis des autres. S'ils les reconnaissent et y réagissent, c'est parce que ces peintures sont le siège d'une identification culturelle et de relations sociales. M'attarder sur leur composition me semble donc important.

La signature

Toutes les pièces sont signées d'un pseudonyme qu'ils se sont créés. C'est ainsi que OTHER, LABRONA, SEKA, END et les autres sont nés. En substituant à leur nom civil un pseudonyme, ils se sont dotés d'une nouvelle facette identitaire reconnaissable uniquement au sein de ce milieu. Certains d'entre eux ont d'ailleurs plusieurs noms. Je me souviens de SEKA annonçant qu'un autre de ses pseudonymes était mort ce soir-là car il s'était fait prendre par les autorités ; il ne l'utiliserait plus désormais. Cette étape est indispensable au graffeur pour échapper à l'identification directe par les autorités et les autres graffeurs, tout en restant reconnaissable. L'auteur disparaît ainsi derrière son

¹ Debray, Régis. *Introduction à la médiologie* Paris: Presses Universitaires de France, 2000, p 18.

pseudonyme et les graffitis qu'il crée tout en donnant accès à ce côté de sa personnalité qu'il choisit de partager visuellement. Par conséquent, la disparition fait partie intégrante d'un processus d'apparition plus complexe⁷⁵. Par ailleurs, se donner un nom différent témoigne de l'importance portée à cette pratique. C'est ouvrir la possibilité de donner vie à une autre partie de soi en s'impliquant dans une entreprise à la fois personnelle et collective.

La disparition de l'auteur, ou plutôt l'impossibilité d'entrer en contact direct avec cette personne, est rendue possible par l'invention d'une signature. Ce qui est intéressant réside dans ce que permet cette nature fuyante du pseudonyme.

BuZ blurr: Provided freight monikers are defined as street art, given they can be seen at road crossing, the appeal of the transient imagery was the mystery of who the authors of these icons and doodles might be, and the most prevalent ones such as Herby, The Rambler, Water Bed Lou, the 3rd generation Bozo Texino, and others guardedly protected their anonymity knowing that mystery created a legend. Tuscan Red Legends⁷⁶. The seemingly omnipotent presence of these icons and logos riding the rails out in a vast network anonymously was my primary inspiration to ply the trade, and create my own. The outlaw nature of the work, counter to the rules of the railroad I worked for, also demanded my own anonymity, for I was endangering my livelihood, despite the need of artists to proclaim their work.⁷⁷

Ou encore:

END: ...I could say most people in this city who write graffiti who I know... probably never see one of my freights you know... they go elsewhere, they leave this town... as opposed to street graffiti... I mean when you're in a tightly knit community of artists like graffiti artists, especially in Montreal, it's very closely knit. The anglo graffiti community is very tight... you don't really need to communicate with those people cause you see them everyday... I think the difference between doing that and doing freight trains is just the unknown of it all you know...

Me: The unknown of who you're gonna reach , when, where...

END: Yeah, and that you identify with the person right away even though you may never meet this person... you walk in through the train yard, it's late at night, it's dark, the wind is crazy and it's cold or... it's freezing or I don't know... you know it gets intense! And you identify with the

⁷⁵ La disparition de l'auteur n'est d'ailleurs pas une dynamique nouvelle en communication puisque l'invention de l'écriture a, entre autres choses, permis la diffusion de multiples récits signés par leurs auteurs réels ou non, et ce non seulement durant la vie de ceux-ci mais également à travers les siècles. On peut encore lire Rabelais. À cet égard, voir Paul Virilio sur le pouvoir de l'absence et la puissance créatrice du non-vu dans son *Esthétique de la disparition*, Paris, Balland, 1980, p 26.

⁷⁶ *Tuscan Red* fait référence à la couleur rouge toscan de beaucoup de wagons de marchandises.

⁷⁷ Entrevue pour wooster collective.

http://www.woostercollective.com/2003_11_23_newsarchive.html#106980798603920778, accès le 27/11/2003, Internet.

person right away when you walk by the train and you see something. It doesn't matter how intricate it is.[...]

Me : Most of you will never see each other , you recognize each other by your moniker or tag... you don't know each other...

END: ...and almost don't want to, I think that's part of it, if I had the email address of every writer I have ever seen, and the phone number... if I could communicate with those people in a more conventional way, I think the whole stigma of it would be lost...

En effet, leur signature est garante d'un anonymat quasi certain qui est cher aux graffeurs. La disparition participe au mystère qui entoure l'identité de chacun. Mystère de l'Autre distant mais aussi mystère que chacun propose de lui-même aux autres en créant sans aucune contrainte de jugement ou d'appréciation. Et cela m'amène à un point important mentionné par chaque graffeur indépendamment. Leur signature ainsi que les pièces qu'elle accompagne sont les traces de leur *diary*, soit leur journal intime ou journal de bord.



Fig 36. OTHER a inscrit à droite du visage:

**WE WAS LUCKY
WE LOST ALL, WE DID.
BUT WE STILL HAVE THE HUNGER.
WE STILL IS STRONG
HA.**

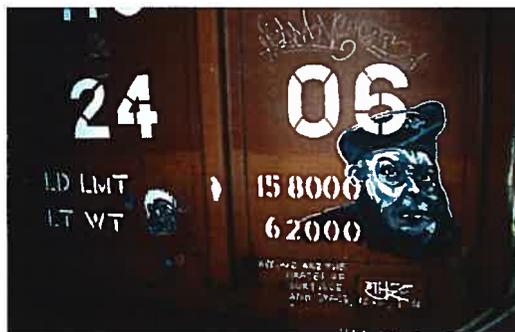


Fig 37. OTHER a inscrit en dessous du visage:

**AYE, WE ARE THE
PIRATES OF
SURFACE
AND SPACE**



Fig 38. OTHER, 02/01:

OH SHIT IM OUTTA MONEY !



Fig 39. OTHER, 02/01:

I DON'T FEEL HEALTHY

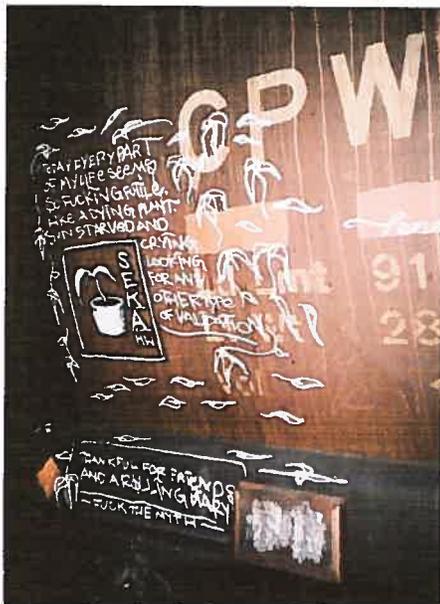


Fig 40. SEKA:

TODAY EVERY PART OF MY LIFE SEEMS SO FUCKING FUTILE. LIKE A DYING PLANT. SUN STARVED AND CRYING. LOOKING FOR ANY OTHER TYPE OF VALIDATION. THANKFUL FOR FRIENDS AND A ROLLING DIARY. — FUCK THE MYTH —



Fig 41. SEKA:

I SPENT \$ 4700 TODAY.. AND IT'S THE SAME IDEAS OVER AND OVER AND OVER AGAIN. SEEMS LIKE I HAVE BEEN WORKING TOO HARD FOR TOO LONG. I MISS HOME.

Il semble que l'anonymat et le mystère conséquent soient les catalyseurs d'une forme d'intimité au sein de laquelle ils se permettent d'exprimer certains de leurs états d'âme, de leurs réflexions ou autres récits qu'ils se font d'eux-mêmes. Cela contraste d'ailleurs avec ce que les graffeurs Hip Hop font en général.

OTHER: I never really did lettering, I tried, I wanted to be good, but I suck at lettering, that's it pretty much. I feel I have something more to say beside my name over and over and over again. I don't get the same... it's not the same message. Lettering to me is graphic design, I don't think when I'm doing my work I'm thinking about graphic design. I'm thinking more about what's happened to my life, not about how to make everything look clean and perfect, rigid and in a pre-prescribed format...

I have certain thoughts in my head that I would like to write about or something to say.

Me: You put words too sometimes...

OTHER: Yeah, I haven't done so much since I've got back but...last winter was crazy, I did probably more writing than actually the last couple of years, a lot of writing. But this year it's been more drawing, I feel like a lot of stuff has happened so there is not... I can't really talk about it for a while until I can see it, it's gotta be history and a lot of it is not history yet. I just started writing in my sketchbook again this week so it's gonna take a while before it makes it to the train, there's a delay.

Me: To ferment a little bit?

OTHER: I think you get a better idea if you sit back. I always write a story that's happened but a year after, I'm a year behind in all my stories. [...]

My friends RESET and HERE, they're going out and they have a whole theme, like be able to have their colours coordinated with each other. You know it's like that horrible kind of swimming, yeah it's like synchronized swimming but graffiti. They have the same outline, background and everything is centered and perfect. Which is cool, I mean it's amazing that they put something up on a train so clean like the cheesy designs they put on the jeeps, sidekicks, you know the yellow and orange designs. But it's also nice to go out and not know what the hell you're gonna do and kind of fuck up and scribble on a train and get really mad and write stuff. And all over it, draw on this weird part of the train, choose a really rusty screwed up train and not really know what you're doing even when you're finished. Whatever... A lot more freedom, I don't know... it's graffiti, it's a free thing, it's weird having it placed in a corner. I guess there are perfectionists for everything. I'm a perfectionist that's making shit look unperfect.

SEKA: ...the stuff that I do on trains has like a personal element to it and some proper commentary whether it can direct in a diary form or in the artwork itself. When you just start scribbling your name on something, there is not a whole lot of personality in that except for maybe the letter style that you might choose to use... it's strictly ego stroken.

Me: I find it interesting that all of you that I've met so far started in the streets and as soon as you switched to train yards you adopted the same sticks, the moniker, dating your pieces, it's not something you usually do in the streets...

SEKA: Well, there's no tradition for it... I think if the original school of New York graffiti writers that influenced the entire world of graffiti had done anything other than adding a number

for their street after their tags then maybe it would have spilled over the ways. Hobo tradition it went a lot longer with monikers and with the style it's encompassed... it's much more interesting to me you know...

Inscrire sa signature avec les crayons caractéristiques de la tradition hobo induit chez les graffeurs l'affirmation d'une différence identitaire par rapport aux graffeurs Hip Hop comme nous l'avons vu dans le premier chapitre. C'est également une manière de développer une partie d'eux-mêmes qu'ils ont créée au fil des ans. L'histoire qu'ils choisissent de se dire d'eux-mêmes. En d'autres termes, ils se racontent. Il est même sensé de dire que la somme des graffitis exécutés par chacun est une archive de son identité. L'utilisation d'un pseudonyme, producteur d'anonymat, génère ainsi des traces imbibées de mystère. Mystère qui leur est précieux puisqu'il leur permet de laisser aller leur imagination et d'expérimenter par la liberté d'expression induite. Finalement, la disparition de l'auteur dans ce contexte catalyse la possibilité d'une intimité par la construction et la circulation d'identités nomades. Je reviendrai sur ce point dans le troisième chapitre en parlant de la diffusion de ces images. Pour l'instant, voyons comment ces traces sont susceptibles d'être reçues.

Le pouvoir de l'image

Most people that I know who are really serious about graffiti
have been at one point or another addicted to it.

SEKA

En longeant les lignes de trains, chacun reçoit les graffitis des autres. Souvent ponctuée par une petite remarque verbale ou débouchant sur une anecdote à propos de l'auteur concerné, la réception est un acte primordial durant les sorties. L'image communique tandis que les trains transmettent. D'un point de vue temporel, la

communication se rapporte plutôt au moment vécu alors que la transmission s'écoule sur des périodes dépassant cette instantanéité de l'expérience.

Comme nous l'avons vu précédemment, la peinture effectuée et la signature qui l'accompagne sont les traces du passage d'un graffeur. Ces images sont les médiums de communication entre des individus éparpillés sur le continent nord-américain. Dans cette mesure, il faut se demander: Comment ces images peuvent-elles influencer la réaction de chacun des graffeurs ? Quel(s) pouvoir(s) ont-elles? Quelle(s) possibilité(s) offrent-elles?

Afin de répondre à ces questions, il me faut définir ce que sont ces productions visuelles plus précisément. Jusqu'ici j'ai parlé des graffitis d'un point de vue esthétique afin d'en différencier les styles et d'un point de vue culturel afin de mentionner à quelles histoires chaque style renvoie. Cela est à la fois descriptif et informatif. Cependant, ces approches doivent être complétées par une approche plus proprement dite anthropologique. À cette fin, je m'inspire fortement de l'apport théorique d'Alfred Gell. Réfutant en grande partie la passivité allouée aux objets d'art par les théories esthétiques, entre autres, Gell leur préfère une approche pro-active :

In place of symbolic communication, I place all the emphasis on *agency, intention, causation, result, and transformation*. I view art as a system of action, intended to change the world rather than encode symbolic propositions about it. The 'action'-centred approach to art is inherently more anthropological than the alternative semiotic approach because it is preoccupied with the mediatory role of art objects in the social process, rather than with the interpretation of objects 'as if' they were texts.⁷⁸

L'auteur insiste sur le rôle de chaînon entre des individus qu'endossent (ici) les images.

Selon lui, un objet d'art sera défini en tant que tel par rapport au contexte social et

⁷⁸ Gell, Alfred. *Art and Agency: an Anthropological Theory* Oxford: Clarendon Press, 1998, p 6. Je recommande fortement la lecture de cet ouvrage (tout du moins sa discussion théorique) dans lequel l'auteur se place de façon radicale par rapport aux divers théoriciens de l'art. L'originalité et la finesse de sa pensée sont portées par une attention méticuleuse et une réflexion acérée.

relationnel où il est mis en oeuvre et non indépendamment. Son positionnement théorique repose sur la base selon laquelle « *art objects are the equivalent of persons, or more precisely, social agents.* »⁷⁹ Inscrits par les graffeurs en premier lieu, les graffitis acquièrent par la suite une certaine autonomie en se détachant de ceux-ci. Lors de leur réception, ils entrent en action. De quelle(s) manière(s) cependant? Gell poursuit :

...with artefacts, which are the products of types of agency which we possess generically, the situation is often very different, and we do indeed consciously attend to their origins. This means playing out their origin-stories mentally, reconstructing their histories as a sequence of actions performed by another agent (the artist), or a multitude of agents, in the instance of collective works of art such as cathedrals. We cannot, in general, take up a point of view on the origination of an artefact which is the point of view of the artefact itself. Our natural point of vantage is that of the originating person, the artist, because we, also, are persons. We imagine the origination of a painting from the vicariously entertained standpoint of the painter, not (as we might) from the standpoint of the paint or canvas. [... The artefact] is a congealed residue of performance and agency in object-form, through which access to other persons can be attained, and via which their agency can be communicated.⁸⁰

Dans ce passage, l'auteur fait référence à la démarche consciente—voire inconsciente selon moi—que l'on exécute en percevant une oeuvre d'art. La technique utilisée, sa maîtrise par l'auteur et surtout sa simple volonté de manifester sa présence sont incarnées par le graffiti que le récepteur perçoit. Quand je parlais plus haut du *sense of place*, percevoir signifiait bien être activement passif, constitué et constituant. Lors de la recontre avec un graffiti, chacun effectue cette démarche rétrospective pour s'imaginer l'auteur derrière cette pièce. La dimension esthétique n'est pas évacuée puisque chaque individu appréciera une pièce selon ses goûts personnels. Cependant, ce qui nous intéresse ici c'est le rôle de ces images dans une perspective sociale. Les graffitis sont générateurs d'une familiarité chez le récepteur averti. Un passant (non-graiffeur) se demandera plutôt pourquoi quelqu'un a fait cela, qui est cette personne ou se bornera à critiquer esthétiquement ces traces. Ceux que j'ai rencontrés s'identifient

⁷⁹ Ibid, p 7.

⁸⁰ Ibid, pp 67-68.

immédiatement aux auteurs de telles traces car l'agency de l'auteur qui transparaît dans un graffiti est la même que la leur. Elle émane du désir de manifester sa présence par le biais de la tradition hobo et se rapporte encore une fois à tout son bagage culturel et historique. En ayant accès à l'agency des autres, chacun reconnaît leur existence sur un réseau plus large tout comme la sienne. Ils sont mis en relation par ce médium. En d'autres termes, les graffitis sont médiateurs d'une agency sociale. Il en découle que l'autonomie de ces oeuvres réside dans leur simple présence plutôt que dans la complexité de leur production. Ce sont d'ailleurs les graffeurs qui m'ont lancé sur cette piste.

Me: So, do you always pay attention to other graffitis before you choose your own boxcar?

OTHER: Yeah I always do. There's a ritual everytime I see a train. I have to stop and watch the whole thing go by, not only look at what the trains are and how much I want to paint them but I also look at everybody else's work, while trying to look for my own too. And trying to see if it's all Canadian stuff or American stuff or a mixture, there's a lot of stuff.

SEKA: It's about the act and about being creative and about being politic for however long it is...

END: You identify with the person right away when you walk by the train and you see something. It doesn't matter how intricate it is. [...]

I never actually went to art school or anything, I just started painting, I never felt like I had to go and I guess on that level, if you're talking about painter... say Francis Bacon, he never went to painting school, he's considered a primitive painter in a way. So I guess you could say I'm on my way to be a primitive painter... not knowing about the art scene in a way is beneficial because you don't start overanalysing things. I think there is a similarity with painting trains, and actually not knowing who these people are... knowing the basis of it but not getting involved in it in a really social way because it's already social, it implies...

Mise à part la beauté d'une pièce issue de la prouesse personnelle et consacrée par la réception individualisée, l'agency (incluant l'acte) de l'artiste est ce qui importe dans le potentiel communicant de ces traces. L'autonomie et le pouvoir d'une pièce se situent par conséquent dans sa capacité à déployer une efficacité relationnelle, à susciter la reconnaissance de son auteur ainsi que son appartenance à ce réseau social.

Ce qui résulte de la réception des graffitis ce sont des vies cousues, des personnalités formées par le collage des intentions auxquelles les graffeurs ont accès. A chaque graffiti est associé un bagage d'impressions et d'interprétations quant à son créateur par le récepteur, il met bout à bout celles-ci afin d'enrichir et de donner vie à ces personnages dans son imaginaire sous formes d'histoires personnalisées. A cet égard, Harvey qui considère le postmodernisme comme « *a crisis within modernity emphasizing fragmentation, ephemerality, chaos and scepticism to any prescription for the eternal and immutable* »⁸¹, cite Jameson qui affirme que dans de telles conditions:

[we must] recognize, of course, that our subjective experience can take us into realms of perception, imagination, fiction and fantasy, which produce mental spaces and maps as so many mirages of the supposedly 'real' thing.⁸²

Cela leur permet ainsi de cultiver ce que Harvey mentionne plus tôt dans son ouvrage : « *the reign of the cult of creativity* »⁸³. Une précision importante: la créativité artistique des graffeurs, contrairement à celle du Romantisme, est déglagée du public puisqu'ils ne savent pas qui verra les peintures qu'ils abandonnent mais, par contre, est intimement liée à leur parcours individuel de vie. J'y reviendrai dans le dernier chapitre. Et qui dit créativité dit action. Les graffitis stimulent ainsi l'action par réaction chez le récepteur. En d'autres termes, ils sont médiateurs de l'agency collective des graffeurs dans la construction de leur social paliant ainsi à l'absence de relation physique directe qui est bien souvent la norme. C'est une façon d'affirmer leur présence au monde et avec le monde que de simplement s'arrêter et contempler les graffitis des autres puisqu'ils se mettent en connexion avec des espaces lointains, des moments figés par la peinture mais les recontextualisent lors de leur réception. Ce sont des traces de vie qui leur permettent

⁸¹ Harvey, David. *The Condition of Postmodernity: an Enquiry into the Origins of Cultural Change* Oxford: Blackwell, 1989, p 116.

⁸² Ibid, p 203.

⁸³ Ibid, p 62.

de se sentir en vie. L'expérience sociale est donc vécue avec l'autre, distant dans l'espace et le temps, par l'intermédiaire des graffitis lors de ces événements. Il y a interaction entre l'image et le récepteur et cela rejoint et supplémente la notion d'interanimation entre les êtres et les lieux. Chacun peut modifier ou commenter une image tandis que celle-ci l'influence. Dans son introduction au concept d'intermédialité, Éric Méchoulan définit le préfixe *inter* et précise, entre autres, que:

le préfixe « inter » vise à mettre en évidence un rapport inaperçu ou occulté, ou, plus encore, à soutenir l'idée que *la relation est par principe première* : là où la pensée classique voit généralement des objets isolés qu'elle met ensuite en relation, la pensée contemporaine insiste sur le fait que les objets sont avant tout des noeuds de relations, des mouvements de relation assez ralentis pour paraître immobiles. [...] [Inter] désigne souvent le fait même d'être présent, non en soi, mais justement dans une relation: participer à un événement, se trouver parmi des gens. *Interesse* [être-entre] suppose donc une présence aux autres, voire la présence première des autres qui donne au sujet sens et valeur dans l'évènement qui les réunit. L'*être-entre* serait donc ce qui produit de la présence, des valeurs comparées entre les personnes ou les objets mis en présence, ainsi que des *différences matérielles ou idéelles* entre ces personnes ou ces objets présentés.⁸⁴

Sur les trains de marchandises, il a bien fallu qu'un hobo commence par inscrire son moniker afin de spatialiser son passage, de laisser une trace à voir pour les autres, avant que ceux-ci l'imitent. Cela s'est fait dans un contexte où ils se rencontraient les uns les autres de manière éphémère, les alentours des voies de chemins de fer étant alors très fréquentés voire habités⁸⁵. Aujourd'hui, la présence de l'autre est incarnée par sa trace et seulement très rarement par l'auteur en personne. Il y a donc eu, dans la rencontre, un glissement de la primauté de l'auteur vers la primauté de son graffiti. Les graffitis sont des extensions de leurs auteurs par ce qu'ils représentent de leur personnalité. En conséquence, percevoir réitère une présence multiple, celle du graffeur-récepteur et celles de tous les autres. La production de présence est réifiée par la peinture. Avant de

⁸⁴ Méchoulan, Éric. « Intermédialités: Le temps des illusions perdues » in *Naître, Intermédialités*, no 1, printemps 2003, p 11.

⁸⁵ Les *hobo jungles* ou *hobohemias* représentaient ces camps de fortune construits à l'aide de ce qui traînait dans les environs.

nous attarder sur la question de l'altérité, voyons comment ils réagissent à la perception des graffitis.

Durant mes observations, j'ai constaté deux types de production visuelle. D'une part, les graffeurs apposent leur *moniker*, effectué en quelques secondes, à côté de graffitis déjà présents.



Fig 42. Le *moniker* de OTHER



Fig 43. Le *moniker* de END

Ils réactualisent dans ce cas une relation qui les lie à un de leurs amis ou connaissances. Un petit commentaire écrit ou le pseudonyme de cet individu est habituellement ajouté (voir Fig 30, p 28). Sinon, ils saluent un graffeur *connu*—dans le sens de reconnu, fameux ou célèbre—ou dont la pièce leur plaît esthétiquement par la même inscription de leur *moniker*. La proximité spatiale des graffitis sur un wagon est la marque d'une

proximité sociale interindividuelle, d'une reconnaissance au sein de l'intimité de ce réseau⁸⁶.

D'autre part, ils exécutent de nouvelles pièces plus complexes adressées—bien qu'ils ne sachent pas qui les verra—à tout un chacun, de nouveaux *messages dans une bouteille*⁸⁷. Dans ce cas, il y a non seulement actualisation de leur relation avec cette culture des trains mais aussi actualisation de leur *diary*. Leurs actions sont donc à la fois individuelles et collectives. Ils continuent d'inscrire leur histoire personnelle spécifique à ce contexte social et l'ensemble des peintures d'un individu témoigne de la personnalité que celui-ci a élaborée avec le temps. Par conséquent, les graffeurs s'affranchissent de l'aliénation du soi par le social ainsi que du social en tant que finalité dominante. Le soi crée et transforme le social, il en est le médiateur et non le subordonné.

OTHER: I think my style has just evolved, slowly, the same as lettering does. People start with simple letters and it gets more complicated, more detailed and more colourful and it takes on a certain style and everytime you do it, it keeps on changing slowly. So that week to week you won't notice the difference but month to month, like your hair growing. You don't notice yourself changing everyday looking in the mirror. You see a photo of yourself three months before, you're like « wow, my hair grew so much ». It's the same with the progression of... everybody's graffiti. It slowly changes like that.

Me: It's like finding your own style and working on it?

OTHER: I didn't really even find it, it was never searched, it just happened. Just came up slowly. I don't even know if it's a style. [Laughing] The ever changing current of the world man!

END: There's a difference between people who bring their street to the yard and people who are bringing their hobo personality to the yard... I feel actually better and more sure about doing graffiti now and I did when I first started doing trains than I did painting on walls, there was something missing... wow I'm doing this for a reason, is the reason really right? It just melts

⁸⁶ Il est intéressant de noter la similitude, non suprenante, avec les procédés de représentation visuelle issus de l'invention de la perspective au XVe siècle en Italie. La perspective a été révolutionnaire dans le sens que, par son biais, ce qui est grand est proche tandis que ce qui est petit est considéré comme éloigné.

⁸⁷ Ce sont OTHER et END qui m'ont indépendamment proposé cette analogie avec la façon dont ils perçoivent leurs graffitis. Notez encore une fois l'imprévisible qui participe au mystère de cette pratique dans cette expression.

better with my personality than going out on the streets [...] Everyone I know closely who does freights, everyone has a certain personality trait, that they feel... maybe they feel they are more who they actually are when they're doing things like this... it brings out more of their personality.

SEKA: [It] is ironic because when you think about the stereotype of what vandalism is, what graffiti and hoboing is, you don't really equate that with very strong personal values or anything but in actuality some of the strongest people I have met in terms of creative energy or persona have come out of that... but like anything, graffiti is one part of someone's life.

Un graffiti est selon moi une invitation—non contingentée précisons-le—à l'imitation.

En apposant une nouvelle pièce à chacune de leurs sorties, les graffeurs reproduisent les intentions et les gestes de leurs pairs afin d'actualiser leur relation aux autres et à eux-mêmes. Le mimétisme à l'oeuvre se situe dans l'acte lui-même, le médium utilisé, la surface d'inscription mais aussi et surtout dans l'agency qui lui donne naissance comme vu plus haut. En imitant, chacun produit de la similarité dans et par sa trace de présence. C'est par ce biais qu'ils se reconnaissent sans se connaître. Il serait cependant trop facile de se limiter à cette interprétation simpliste de la reconnaissance par l'analogie de la production. L'élaboration d'une identité individuelle dans un contexte collectif est plus complexe que cela.

[Mimesis] plays tricks of dancing between the very same and the very different. An impossible but necessary, indeed an everyday affair, mimesis registers both sameness and difference, of being like, and of being Other. Creating stability from this instability is no small task, yet all identity formation is engaged in this habitually bracing activity in which the issue is not so much staying the same, but maintaining sameness through alterity.⁸⁸

C'est dans cette imbrication perpétuelle du même et du différent, du familier et de l'étranger que se situe le goût de l'autre... semblable. Cela n'est pas spécifique au graffiti mais bien à toutes les relations interpersonnelles du quotidien. S'attacher à quelqu'un revient à reconnaître sa différence d'avec soi. Les deux sont intimement liés comme l'écrit Michael Taussig. Afin de mener cette recherche à bien, prendre en

⁸⁸ Taussig, Michael. *Mimesis and Alterity : A Particular History of the Senses* London: Routledge, 1993, p 129.

compte le médium utilisé m'a paru adéquat puisque c'est son utilisation qui permet de produire simultanément de la similarité et de l'altérité. Dans un premier temps, l'agency témoigne de l'imitation tandis que le style (ou les particularités esthétiques individuelles) crée de la différence. Ces productions visuelles sont ainsi médiatrices de la mise en commun des divers habitats mentionnés plus tôt. Elles véhiculent la familiarité nécessaire à la reconnaissance collective tout en offrant l'étrangeté qui est indispensable à la reconnaissance individualisée de soi. Agents de communication par l'action, les graffitis sont également générateurs des identités individuelles et collective. Pour reprendre ce que je disais plus haut, leur autonomie réside dans leur efficacité relationnelle et plus encore cette dernière s'appuie, entre autres, sur leur polysémie dont la disparition de l'auteur est l'instigatrice.

D'un point de vue symbolique, les trains de marchandises sont, selon moi, une métaphore du capitalisme effréné. A la circulation des capitaux correspond la circulation des marchandises pour alimenter les marchés non virtuels—contrairement aux capitaux—de la surconsommation. Par le marquage des wagons, les graffeurs ajoutent d'autres signes aux codes officiels inscrits par les compagnies: leurs graffitis. Il y a donc une combinaison de signes qui s'opère. Ce faisant, les graffeurs transforment la signification des wagons en créant des métonymies puisqu'ils mettent en relation plusieurs signifiants de métaphores⁸⁹: les wagons de marchandises et les graffitis. Ce qui circule, ce sont donc des métonymies et non des métaphores. La façon dont sont ensuite perçues ces métonymies est événementielle et contextuelle. Chacun des spectateurs des wagons marqués trouve un sens particulier devant ce spectacle, il

⁸⁹ Voir Roland Barthes. « Le mythe aujourd'hui » in *Mythologies* Paris: Éditions du Seuil, 1957, pp 193-247, pour de plus amples détails.

métaphorise. Histoires personnelles et histoire collective s'entrecroisent et sont archivées de manière unique chez—ou en—chacun d'entre eux. Cependant, les rencontres au niveau local voient la mise en relation des histoires orales et j'ai pu constater que certains graffeurs étaient reconnus par tous ceux que j'ai rencontrés. C'est le cas de HERBY, décédé il y a quelques années, de COLOSSUS OF ROADS (Fig 7 et 8, p 20), de SOLO ARTIST (Fig 9, p 21), de WATER BED LOU, de NORTHBANK FRED, de RUM RUM (Fig 17, p 22), de BOZO TEXINO, de BROKE, de OTHER (Fig 19-23, p 24 et Fig 36-39, p 60-61), de FLOW et j'en passe. Il me semble que le style soit important, notamment le mystère que chacun d'entre eux revêt pour les graffeurs. Par ailleurs, la fréquence des rencontres avec les graffitis d'un auteur témoigne de son attachement à cette pratique artistique et donc de son implication sur ce réseau social. Élaborer des récits oraux et mentaux mettant en forme les impressions de chacun vis-à-vis ces images participe bien à la constitution d'une histoire collective voire même d'une conscience collective. Et par l'apport constant de nouvelles pièces, chacun fait don de son histoire personnelle matérialisée pour alimenter et ainsi perpétuer visuellement cette histoire collective. Cela m'amène d'ailleurs à une autre notion jusqu'ici volontairement ignorée: le temps.

Construire le temps

Once Time is recognized as a dimension, not just a measure of human activity,
any attempt to eliminate it from interpretive discourse can only result in
disturbed and largely meaningless representations.

[It] is not the dispersal of human cultures in space that leads anthropology to 'temporalize' [...];
it is naturalized-spatialized Time which gives meaning (in fact a variety of specific meanings)

to the distribution of humanity in space.

Johannes Fabian⁹⁰

Aborder la question du temps est indissociable de celle de l'espace traitée précédemment. Le temps est une dimension constitutive de la réalité sociale. C'est un des mécanismes de régulation de l'occupation de l'espace—sinon le plus important—d'où la nécessité de l'inclure dans cette recherche.

En me baladant dans les rues de Montréal, j'ai noté quelques panneaux de signalisation intéressants. Devant une synagogue, l'un d'entre eux dit « MAX. 4 min. ou 42 \$ ». Il est clair que le temps est investi d'un pouvoir à gérer l'occupation de l'espace public par les citoyens, sous peine de sanction financière. Sur un trottoir, un autre panneau avait un dessin de chien en train de faire ses besoins et indiquait « de 18h à 9h ou 50 \$ ». Ce trottoir est destiné aux balades de chiens seulement entre ces heures de défécation. Ces deux panneaux de signalisation sont deux exemples, parmi tant d'autres, de l'usage du temps comme facteur de régulation de l'activité humaine dans l'espace. Vu autrement, ici dans le sens de Fabian, le temps naturalisé-spatialisé est également porteur de sens. L'état-nation, maintenant global sous le nom de chaque pays limité par des frontières géographiques, est une construction imaginaire mais supportée par des matérialités. Depuis trente ans, il semble que le social, espace de naturalisation, n'agisse que sur les classes moyennes étant donné l'intérêt croissant des états pour la mondialisation. Il en résulte que les *groupes délaissés*⁹¹ doivent se créer un sentiment

⁹⁰ Fabian, Johannes. *Time and the Other: How Anthropology Makes its Object* New York: Columbia University Press, 1983, pp 24-25.

⁹¹ Quand je parle de *groupes délaissés*, je ne veux pas dire *marginiaux* car cela pourrait porter à croire que ces individus sont hors du système étatique et que leur détermination à agir n'a aucune connexion avec ce même système. Ce serait une belle absurdité puisque, qu'on le veuille ou non, nous vivons tous dans une nation avec ses institutions et autres procédés de régulation et de contrôle d'une part, et avec ses sentiments et attitudes nationales d'autre part. Je suis conscient que cela est une grosse généralisation sur

d'identité par leurs propres moyens, tant au niveau individuel que collectif. Utiliser, consciemment ou inconsciemment, l'espace et le temps semble être une première étape indispensable. Plusieurs dimensions temporelles sont d'ailleurs à considérer.

D'une part, la notion de temps des graffeurs s'affranchit partiellement de celle vécue par la majorité des citoyens. Je dis partiellement car ils sont tout de même obligés d'agir en fonction des heures institutionnalisées. Ils ne vont que très rarement graffer pendant la journée, c'est trop risqué. La nuit est donc la période de prédilection pour leurs expéditions. Cependant, après plusieurs années de nuits passées dans les dépôts de trains, les graffeurs ont un rythme de vie qui diffère de celui de la majorité des citoyens. Ils profitent d'un « temps ignoré » de la journée pour se rendre dans ces lieux. Seulement, pour eux, ces périodes de temps ne sont pas ignorées ou vides puisque c'est leur période d'action. Ils redéfinissent leur notion de temps en contraste avec le temps habituel du 9 à 5 par exemple. La nuit n'est pas faite pour dormir et être à l'heure au boulot le lendemain matin mais pour créer de nouvelles œuvres sur les wagons. En incarnant ce rythme d'occupation des dépôts de trains, les graffeurs créent donc une autre occupation du temps. Cela correspond à ce que Johannes Fabian nomme *naturalized-spatialized time*. Un temps internalisé et consacré à leur pratique artistique sur les wagons. Ce temps qu'ils vivent nous révèle une signification intrinsèque à leur occupation de ces espaces : leur refus de prendre part au système de production capitaliste maintenant globalisé⁹², Montréal incluse bien sûr. La relation entre le temps 'national' et le temps des graffeurs témoigne d'un conflit de pouvoirs, entre l'État et ces

la question du nationalisme. Ce que je tiens à préciser par son biais tient à l'impossibilité de quelqu'un de se détacher totalement de l'appanage national. Par exemple, s'opposer à une idéologie supportée par un état implique d'en reconnaître l'existence en premier lieu et donc d'y adhérer dans une certaine mesure.

⁹² À ce sujet, voir Friedman, Jonathan. "Being in the World: Globalization and Localization" in *Theory, Culture & Society*, vol. 7, M. Featherstone (éd), Londres: SAGE, 1990, pp 311-328.

individus. L'occupation du temps à travailler dans des espaces déterminés, il la refuse et préfère se placer dans les lacunes de ce mode de vie. L'idée de propriété, une des bases du système capitaliste⁹³, ils la rejettent également, c'est pourquoi ils s'approprient ces espaces quand ils le souhaitent, étant conscients d'être dans l'illégalité mais passant outre. Cette connivence espace/temps pose donc les jalons pour ce que l'on pourrait nommer leur *nation virtuelle*. Graffer les trains de marchandises va ainsi à l'encontre de ce qu'écrivait Guy Debord, à savoir que :

À mesure que la nécessité se trouve socialement rêvée, le rêve devient nécessaire. Le spectacle est le mauvais rêve de la société moderne enchaînée, qui n'exprime finalement que son désir de dormir. Le spectacle est le gardien de ce sommeil.⁹⁴

Les graffeurs résistent à ce sommeil et sont plus qu'éveillés, ils sont actifs et seule leur détermination les pousse à continuer cette pratique.

D'autre part, les graffitis en tant que matérialités visuelles véhiculent une temporalité ou plutôt des temporalités dans leur rapports de co-présence sur les wagons. Chaque graffiti est ce qu'il reste de l'action de son auteur. Par son inscription, celui-ci spatialise son expérience de création, ses moments passés dans le dépôt de trains cette nuit-là. En d'autres termes, chacun spatialise son temps de création mais aussi son projet vers le futur et son détournement du passé. N'oublions pas qu'ils indiquent quasiment toujours la date de leur sortie. Chaque histoire personnelle est donc faite de marques temporelles sur ce réseau nord-américain. Par ailleurs, tous les graffitis mis ensemble participent à l'histoire collective dans la mesure où leur présence multichronique—car ils sont effectués à différentes dates—établit une continuité faite de discontinuités. En d'autres termes, la réification sur un même wagon de moments

⁹³ Voir Waswo, Richard. *From Virgil to Vietnam: The Founding Legend of Western Civilisation* Hanover and London: Wesleyan University Press, 1997 ainsi que Harvey, David. *The Condition of Postmodernity: an Enquiry into the Origins of Cultural Change* Oxford: Blackwell, 1989.

⁹⁴ Debord, Guy. *La Société du Spectacle* 3^e édition, Paris: Gallimard, 1992, Thèse 21, pp 24-25.

différents établit de la durée, ce qui peut être interprétée comme une tentative de créer l'histoire et non de la réinterpréter.

Me: [Referring to the harsh treatments and displacements imposed by the construction of the railroad] In that way, do you take it as an anti-space where it's possible to build something new to kind of erase or deny what's been happening there?

SEKA: No... I think it's an acceptance of it and again it gets back to the idea of graffiti as a "statement against" and I think it is a statement against that.

Par leur juxtaposition—non leur empilement, bien que ce soit parfois le cas—ces traces endossent une nature rétrospective puisqu'elles sont riches d'un certain passé; passé « étatique » bien repérable d'ailleurs puisque la création de cette histoire commence avec la création du réseau ferroviaire. Mais ce n'est pas tout. Alfred Gell prend l'exemple des *Maori meeting houses* comme objets d'art qui, selon lui, ont été construites avec complexité afin d'affirmer la supériorité de la communauté concernée face à ses rivales. Il écrit que :

as 'traditional' artefacts, Maori meeting houses are undeniably retrospective, as political gestures they are prospective. [...] An artefact or event is never either traditional or innovatory in any absolute sense, or, as time-philosophers are inclined to put it, *sub specie aeternitatis*. A 'traditional' artefact (or event) is only 'traditional' when viewed from a latter-day perspective, and as a screen, or transparency, through which its precursors are adumbrated. The traditional object is grasped as a retention, a retention of retentions, and so on. Conversely, an 'innovatory' object (or event) is innovatory only in condition that we situate ourselves anterior to it in time (i.e. at a moment in time at which it has not yet, or is just about to, come into existence)—so that we can likewise see it as a screen through which still later objects may be protended, as a protention, protention of protentions, etc. The temporal object constituted by the totality of the meeting houses [...] consists therefore, not of a network of temporal relations which can be totalized in a single synoptic mapping; but only as a 'file' consisting of a whole series of such mappings corresponding to different temporal (and spatial) points of vantage; each one of which generates a distinctive distribution of retentional and protentional relations between any given meeting house and its spatio-temporal neighbours. The logically mandatory nature of such a continuously shifting perspective on tradition and innovation in an historical assemblage of artefacts means that the process of understanding art history is essentially akin to the processes of consciousness itself, which is marked, likewise, by a continuous perspectival flux.⁹⁵

Ce qui importe ici c'est de prendre en compte le renvoi au passé des graffitis mais aussi leur pouvoir de perdurer comme signes d'un nouvel état dont le passé est une projection du futur. Une fois un graffiti terminé, il fait déjà partie du passé. Les graffeurs

⁹⁵ Gell, Alfred. *Art and Agency: an Anthropological Theory* Oxford: Clarendon Press, 1998, p 256.

projettent dans le futur leur création de passé à venir. Et si cela existe depuis 100 ans, pourquoi cela ne durerait-il pas cent ans de plus? Voici comment l'ont exprimé les graffeurs que j'ai rencontrés.

SEKA: A lot of things happened : Hip Hop, punk rock, reggae (very politically engaged music)... and skateboard culture all at the same time and they come as one big subculture. Train culture is something that exists outside and has a much further tradition than Hip Hop or skateboarding or punk rock... the lineage doesn't stretch nearly as far back and I think that's eventually what attracted me to train culture. It's that there is a tradition which runs back further than I could remember you know...

[...]

It's about the act and about being creative and about being politic for however long it is...

Visual Orgasm: What gives you a Visual Orgasm?

OTHER: Just watching a train pass by at night... a faint echo far away to thundering past...

OTHER pour Visual Orgasm⁹⁶

END: Everyone has their own different intention of what they're gonna do when they go out and paint trains. Some people will paint lots of trains so they can get out and communicate with people but for the purpose of promoting themselves. So if someone sends the same message over and over, it's fame, it's propaganda in a way. I guess i kind of identify with that. That's really part of the basics of graffiti.

Me: To be recognized... to be known...

END: Yes... and taking a freight train that's much older than you and probably will last longer than you will and to mark it with you. I think that's a very basic for everyone, everyone who wants to be someone... whether you manifest that in certain ways or other ways, it's all the same thing you know...

Me: It's like leaving a trace somewhere...

END: Yeah exactly... and presumably, leaving a trace on a freight train is gonna last a lot longer than anywhere else.

Ces graffitis témoignent donc d'une réitération de ce qui a été fait tout en étant ce qui est et sera donné à voir. Le rapport au passé est évident et surtout indicateur du futur, donc d'une très probable pérennité. Cela rejoint ainsi le flux dont parle Alfred Gell et l'idée

⁹⁶ <http://www.visualorgasm.org>, accès le 17/05/2001, Internet. Au moment où j'écris, en août 2004, ce site a pour nouvelle adresse <http://www.visualorgasm.com>.

de conscience collective. La simultanéité de ces diverses traces temporelles établit de la durée et durer c'est transmettre.

Résumé

Signer d'un pseudonyme permet d'éviter une identification trop facile par les autorités. Par ailleurs, s'inventer un autre nom revient à développer une autre partie de soi et à lui donner vie. Ce qui découle de cette construction identitaire, c'est une certaine disparition de l'auteur, garante de son anonymat en tant que personne civile mais la signature est surtout un signe de son individualité. Il y a ainsi production de mystère, mystère de l'Autre et mystère que chacun propose de lui-même à l'Autre. Les graffeurs considèrent d'ailleurs la redondance de leurs traces comme une élaboration de leur *diary*, leur somme constituant une archive éparpillée de cette facette individuelle. La production de ces images anonymes permet à une forme d'intimité de perdurer et aux graffeurs de s'exprimer sans contrainte de jugement. En d'autres termes, ils nomadisent librement une partie d'eux-mêmes.

En suivant l'approche d'Alfred Gell pour qui un objet d'art peut être un agent social au même titre qu'une personne, je considère que le récepteur d'un graffiti accède à l'agency de son auteur par la simple présence de sa pièce. Il reconnaît ainsi sa propre existence et celle de l'Autre sur ce réseau social. Dans cette mesure, l'autonomie de ces images réside dans leur efficacité relationnelle et permet à chacun d'élaborer des personnages imaginaires afin d'alimenter sa mémoire personnelle et leur mémoire collective née sans passé.

En réagissant par l'exécution de nouvelles pièces, un graffeur produit de la présence puisqu'il réactualise sa relation avec les autres ainsi qu'avec lui-même. Percevoir un graffiti invite à la fois au mimétisme par l'action et à la différenciation par le style. Cela concourt à la production simultanée de similitude et d'altérité, à la continuité de l'identité collective et des identités individuelles et surtout à la mise en commun de celles-ci. Par conséquent, les graffeurs affirment la prépondérance du rôle du soi dans la construction du social. Ils l'alimentent mais restent maîtres de leur faits et gestes puisque personne ne les oblige à réitérer leur présence, ils participent de leur plein gré et peuvent se retirer n'importe quand. En d'autres termes, ils se créent leur liberté.

Le pouvoir de ces images, médiatrices d'apparition par la disparition, est donc de communiquer une agency sociale à laquelle chacun s'identifie en partie tout en conservant son unicité. Émanant d'une forme d'art abandonné, chaque graffiti est le don d'une histoire individuelle à une histoire collective. Mémoires et histoires étant intimement liées au temps, j'ai abordé cette notion non seulement pour clore ce chapitre mais aussi pour introduire le prochain.

Plusieurs considérations temporelles sont jusqu'ici importantes. Tout d'abord, les sorties s'effectuent dans les lacunes du temps imposées par le système national, plus précisément sa composante capitaliste. Agir fréquemment la nuit investit les graffeurs d'un mode de vie différent du 9 à 5 habituel. D'autre part, ces événements sont spatialisés sur les wagons par le biais des graffitis. N'oubliez pas qu'ils inscrivent la date de leur exécution. Ce temps naturalisé et spatialisé, comme l'écrit Johannes Fabian, nous révèle ainsi le désir des graffeurs de se détacher des contraintes spatio-temporelles mises en oeuvre par les états-nations et plus encore de faire perdurer leur communauté. Ce qui transparait par le biais des graffitis réside par conséquent dans la durée établie à

partir de discontinuités. Le passé est perçu comme une projection du futur, comme un cycle perpétuel à venir. Ils veulent transmettre. Cela m'amène au prochain chapitre, axé plutôt sur les trains comme moyens de transmission que sur l'image comme moyen de communication, sur la durée plutôt que sur le moment, car les deux sont indissociables.

III. De l'éphémère à la disparition

[Un] art qui doit être sans cesse en transformation et n'échappe pas à la loi du monde,
le stationnement c'est la mort.

Paul Virilio¹

Freights have enabled writers to develop and sustain an inter-city
and inter-national network of communication.

Louise Gauthier²

Les bâtons noirs et blancs utilisés par les graffeurs sont des médiums dans le sens d'instruments ou outils indispensables à l'inscription des graffitis. Ce sont des moyens de réification d'intentions par l'action. Ce qui en résulte ce sont des images qui à leur tour peuvent être perçues comme des médiums de communication entre divers individus. Interviennent maintenant d'autres médiums qui sont le support et assurent le transport de ces productions visuelles : les wagons de marchandises. Les trains servent de médiums de transmission. Par conséquent, il semble intéressant de s'attarder désormais sur le fonctionnement du réseau ferroviaire.

Dans *Rhizome*³, Deleuze et Guattari s'appuient sur le modèle biologique du rhizome, une tige souterraine qui établit des connections dans toute direction. Celui-ci est différent d'une racine. Cette dernière prolonge ses extrémités pour se répandre. Par contre, le rhizome se développe de manière plus aléatoire et imprévisible dans la mesure où une nouvelle connexion peut s'établir en débutant au milieu d'une tige ou n'importe quel autre endroit. Autrement dit, une multiplicité ne se développe pas uniquement aux

¹ Commentaire du Colonel Delair—militaire français connu pour avoir dévoilé les rouages et les dessous d'interventions militaires de la France à l'étranger, auxquelles il a participé— sur la technique de guerre, dans Virilio, Paul. *Esthétique de la Disparition* Paris: Balland, 1980, p 98.

² Gauthier, Louise. *Writing on the Run: The History and Transformation of Street Graffiti in Montréal in the 1990's*. Ph. D., NY, The New School for Social Research, 1998, p 225.

³ Deleuze, Gilles, et Félix Guattari. *Rhizome* Paris: Les Editions de Minuit, 1976.

extrémités—comme dans le cas de la racine—mais en tout point de la tige. Il n’y a pas de centre défini d’où les multiplicités se développent. Si l’on considère le réseau ferroviaire comme un rhizome potentiel, il me semble pertinent de considérer la production et la réception des graffitis comme la concrétisation d’un habitat rhizomique d’images, la reconnaissance de son existence étant partagée par tous les graffeurs. L’imprévisibilité inhérente à la pratique du graffiti—où et quand ?—sur les trains est, aux niveaux spatiaux et temporels, similaire à celle du développement du rhizome. Je me dois cependant d’apporter ici un bémol à cette analogie car le rhizome n’a pas de limite spatiale de croissance tandis que le réseau ferroviaire est lui limité. Cependant, je m’attache ici à caractériser le mode de circulation et d’existence sensée des images au sein de ce système limité et non l’expansion du réseau ferroviaire lui-même.

Prenons maintenant les caractéristiques du rhizome une par une :

- Principes de connexion et d’hétérogénéité: « n’importe quel point d’un rhizome peut être connecté à n’importe quel autre, et doit l’être »¹⁰⁰. Par analogie, les points considérés sont les lieux de réception et de production des graffitis, principalement les dépôts. Le mouvement des trains met en connexion ces différents points.
- Principe de multiplicité: « Les multiplicités se définissent par le dehors: par la ligne abstraite, ligne de fuite ou de déterritorialisation suivant laquelle elles changent de nature en se connectant avec d’autres »¹⁰¹. Un graffiti seul serait une surprise tandis que la mise en connexion par la proximité spatiale des inscriptions sur les wagons engendre continuité et familiarité. Par ailleurs, cette

¹⁰⁰ Ibid, p 18.

¹⁰¹ Ibid, p 24.

mise en relation est assurée par le mouvement sur les voies ferrées qui sont les lignes de fuite sévèrement ancrées sur le continent nord américain.

- Principe de rupture asignifiante: « un rhizome peut être rompu, brisé en un endroit quelconque, il reprend suivant telle ou telle de ses lignes et suivant d'autres lignes »¹⁰². S'il y a par exemple interruption d'une ligne de chemin de fer, d'autres images sont créées sur d'autres lignes et la circulation des images sur le rhizome ferroviaire continue. C'est l'alternance de la production et de la réception des graffitis qui assure la vitalité de cette pratique et elle s'affranchit des problèmes techniques de circulation des trains. Dans l'absolu, seule la disparition totale des trains pourrait y mettre fin.
- Principe de carte et non de calque. « La carte ne reproduit pas un inconscient fermé sur lui-même, elle le construit »¹⁰³. Le rhizome des graffitis est construit par l'action des graffeurs, leur créativité, leurs réceptions de ces images, les arrêts et les départs des trains, les influences et interactions des divers habitats. La carte-rhizome d'images génère donc l'habitat collectif des graffeurs (leur inconscient) en même temps que ceux-ci la génère. Notez que le flot de graffitis est constamment renouvelé, actualisé.

En prenant en compte le mouvement constant des graffitis, je dirais que le territoire qu'ils créent peut être considéré, par métaphorisation, comme un corps vivant. Ce corps d'images est composé des rails qui symbolisent les veines et les trains en mouvement, le sang. Le réseau ferroviaire nord américain est donc le support d'un corps d'images représentant un groupe d'action artistique collective.

¹⁰² Ibid, p 27.

¹⁰³ Ibid, p 37.

De manière plus théorique, la carte-rhizome de Deleuze et Guattari peut être associée aux hyperespaces d'Arjun Appadurai¹⁰⁴. J'avais initialement défini l'ensemble des graffitis en circulation comme formant un *kinoscape* d'images (une dimension définie par les multiplicités de mouvement d'images) mais la notion d'hyperespace renferme déjà la notion de mouvement. Par conséquent, je dirais que les graffitis sur les trains forment un *visioscape*, une construction imaginaire supportée par des matérialités visuelles et permettant la création et la transmission d'une tradition de communication. Ce qui ressort des caractéristiques de circulation des graffitis c'est l'importance-même de leur mouvement en contraste avec la fixité des murs citadins. S'il est un terme qui est redondant dans les réponses de mes informateurs à la question « Pourquoi graffes-tu les trains ? », c'est bien le mot *mouvement*. Les graffitis sur les murs sont en proie à un effacement quasi certain dans une période de temps assez courte suivant leur inscription, soit par d'autres graffeurs qui surimposent leurs propres images soit par les employés municipaux qui, dans le cadre des campagnes anti-graffitis, doivent repeindre les murs¹⁰⁵. Contrastant avec ces politiques—parce que hors de leur contrôle et de leurs moyens financiers—les compagnies ferroviaires ne peuvent repeindre qu'une infime partie des wagons présents sur le réseau, ils sont tout simplement trop nombreux. Finalement, les graffitis ont une espérance de vie plus longue sur les trains de marchandises que sur n'importe quel mur citadin. En outre, cette longévité s'explique par la circulation des trains qui délocalise chaque graffiti de son lieu de production.

¹⁰⁴ Appadurai, Arjun. *Modernity at large: Cultural Dimensions of Globalization* Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996, ch 3, pp 48-66.

¹⁰⁵ Gauthier, Louise. *Writing on the Run: The History and Transformation of Street Graffiti in Montréal in the 1990's* Ph. D., New York, The New School for Social Research, 1998, pp 161-192.

Présent dans le spectre de l'expérience de manière éphémère, chaque graffiti disparaît rapidement des yeux de son auteur et de ses spectateurs.

La médiation de la disparition

Le mot *médiation* doit être compris dans un sens double : tout d'abord, « la médiation de la disparition » comme *ce qui met en oeuvre* la disparition mais également « la médiation de la disparition » comme *ce que met en oeuvre* la disparition. Ce qui me semble intéressant, ce n'est pas tant la réalisation de cette polysémie du terme mais plutôt l'enchaînement que met en lumière la simultanéité de ces deux sens. La notion de médiation permet plus précisément d'aborder dans un premier temps comment est générée la disparition des graffitis et dans ce cas la circulation incessante des trains est concernée. Par ailleurs, la médiation de la disparition doit être comprise dans le sens de *mettre ensemble* ou *rassembler* les graffeurs autour d'un projet commun. Je vais maintenant approfondir ces deux aspects du terme.

Ce qui met en oeuvre la disparition

Prenons un cycle de production-réception : un graffiti est imaginé puis peint en un lieu et un temps choisis. C'est un acte de territorialisation par la spatialisation du temps de l'action. Seulement, cette image est ensuite mise en mouvement par le départ du train. Il y a déterritorialisation. Dans cette mesure, le visioscape considéré ici est composé de productions visuelles déterritorialisées donnant lieu à un social lui-même déterritorialisé. Ce qu'il faut retenir c'est le décalage entre le contexte de production et

celui (ou ceux) de réception ; décalage spatio-temporel durant lequel chaque graffiti prend son autonomie d'agent comme mentionné dans le chapitre précédent. Déterritorialisé donc, chaque graffiti est reterritorialisé lorsque celui-ci s'arrête et qu'un graffeur—ou toute autre personne—le perçoit. Peu de temps après, il disparaît à nouveau et ainsi de suite. Cette pratique de communication a donc lieu de façon temporelle anarchiquement sur un réseau de transmission à production localisée et à réception délocalisée. En d'autres termes, le fonctionnement du réseau ferroviaire s'apparente à ce que tente d'expliquer la théorie du chaos¹⁰⁶, l'ordre et le désordre cohabitant et interagissant. Dans notre cas, la production anarchique des graffitis correspond au désordre dans la mesure où les sorties des graffeurs sont imprévisibles tandis que le visioscape qui en découle instaure un certain ordre, la présence constante de graffitis. Dans ce décalage spatio-temporel, mis en branle par le mouvement, intervient une seconde forme de disparition, non plus celle de l'auteur mais celle des graffitis eux-mêmes. Notez bien que la disparition participe encore une fois à une démarche avant tout d'apparition car ce n'est pas l'absence qui prédomine mais bien l'affirmation de présence. Il ne faut pas perdre de vue qu'apparition et disparition sont contextuelles au niveau individuel et alternent sans cesse. Les effets de la fuite de ces images se doivent désormais d'être explorées.

¹⁰⁶ Pour une vulgarisation compréhensible et très bien documentée sur le sujet voir Gleick, James. *La Théorie du Chaos: Vers une nouvelle science* Paris, Flammarion, 1991.

Ce que met en oeuvre la disparition

Percevoir un graffiti sur un wagon immobilisé est une expérience unique. Produit ou reçu lors d'une excursion nocturne, une peinture est abandonnée à un voyage nord américain en grande partie imprévisible par le graffeur.

Me: Usually when your piece is done you take a picture, is it just to keep a trace for yourself?

END: Pretty much yeah but I gotta say I actually don't take pictures... part of that is that I can't actually afford the film... which is stupid 'cause if you ever see one of your pieces again you should thank the Lord!!! [...] and eventually I'm gonna forget about all the ones that I've done and not taken a picture of so in that way it's stupid not to take a picture of it. It's not just for your own proving to yourself that you did this or proving it to other people that you did this... it's more like archiving your life I guess [...]

Me: With freights, it seems you get attracted by the ephemeral. Maybe it's gonna be there for two minutes and you're not even gonna finish it... and it's gone forever and you're never gonna see it again, it's like catching a moment.

END: I can tell you for sure that things are always better when I'm painting. Things seem a lot more real because as soon as you step away from a painting and it's finished... it's over you know... so, there is that desire to keep that going...

Passant d'une visibilité éphémère à une disparition certaine pour chacun d'entre eux, les pièces perçues se dotent d'un certain mystère quant à leur devenir qui s'ajoute au mystère de l'auteur inconnu dont j'ai parlé au chapitre précédent. Il ne faut cependant pas comprendre la disparition comme une destruction ou une perte. Bien au contraire, une pièce disparaît d'un lieu pour réapparaître et être vue dans d'autres circonstances. Le fait de savoir qu'un graffiti ne repassera probablement jamais devant leurs yeux invite les graffeurs à répéter leurs escapades.

END: For me it's not even something I really think about, it's almost a compulsive thing... and it feels right when I do it, I'm not going against my will. So it makes me wonder... where does that instinct come from to go out of my way, to put myself on the line to do this thing in like... normally very harsh circumstances, it takes a lot more than just motivation to do it, there is something else you know, a calling of some sort... and there's a romantic element to it, there is a ... I don't know...

Le *calling of some sort* dont parle END réside, je pense, dans le rassemblement des graffeurs auquel participe la disparition des graffitis. Assurer un renouveau constant du visioscape, marqueur de leur espace social déterritorialisé, nécessite la redondance de

leurs actions. À la médiation d'agency sociale véhiculée par les matérialités visuelles produites s'ajoute ainsi la génération d'agency sociale par la disparition certaine des graffitis. Cela complète d'ailleurs le processus de disparition de l'auteur par l'invention de son pseudonyme réifiée dans sa signature. Dans cette mesure, la disparition est non seulement caractéristique de ce mode de communication et de la transmission de cette tradition mais indispensable à la manifestation de présence de ces identités nomades sur le réseau ferroviaire. En d'autres termes, la disparition précède et succède à l'éphémère de l'expérience et cela provoque un apport perpétuel de nouvelles images pour alimenter l'imaginaire collectif et les imaginaires individuels. Grâce à leur mouvement, les trains transmettent et rassemblent.

Les graffitis dans le capharnaüm¹⁰⁷ visuel contemporain

*Le spectacle n'est pas un ensemble d'images,
mais un rapport social entre des personnes,
médiatisé par des images.*

Guy Debord¹⁰⁸

*Every social and cultural movement is a consumer or at least must define itself
in relation to the world of goods as a non-consumer.*

Jonathan Friedman¹⁰⁹

Jusqu'ici, cette ethnographie vous a été présentée de manière relativement casanière, afin de présenter les fonctionnements des différents médiums impliqués dans cette forme artistique de communication et de transmission ainsi que les imbrications correspondantes des habitats individuels et collectifs. Je vais désormais élargir mes

¹⁰⁷ Lieu comprenant beaucoup d'objets en désordre, comme chez un antiquaire par exemple.

¹⁰⁸ Debord, Guy. *La Société du Spectacle* 3^e édition, Paris: Gallimard, 1992, Thèse 4, p 16.

¹⁰⁹ Friedman, Jonathan. "Being in the World: Globalization and Localization" in *Theory, Culture & Society* vol. 7, M. Featherstone (éd), Londres: SAGE, 1990, p 314.

propos pour tenter de situer cette pratique par rapport aux flots d'images présents actuellement en Amérique du Nord, pour ancrer cette pratique artistique dans notre contemporanéité. Encore une fois, cela est nécessaire afin de ne pas perdre de vue que les graffeurs ne sont pas des marginaux détachés de la société dans laquelle nous vivons mais qu'au contraire ils y participent très activement.

Nous sommes aujourd'hui exposés à une surabondance d'images produites par le biais de technologies diverses, que ce soit sous forme de livres (magazines, catalogues, livres spécialisées en histoire de l'art par exemple, etc.), sous forme d'affiches publicitaires, sous forme audiovisuelle (journaux télévisés, émissions diverses, publicités, téléfilms, cinéma, installations artistiques multimédia, jeux vidéo, etc.), cette dernière étant exacerbée depuis l'apparition de la technologie numérique qui s'affranchit de délais de production qui étaient antérieurement plus longs. Comme mentionné dans le premier chapitre, chaque technique de production s'accorde avec des milieux spécifiques de production et de diffusion. Pour ce qui est de la peinture, musées et galeries sont ses lieux institutionnalisés d'exposition sous le couvert du « monde de l'art ». L'industrie culturelle en est le moteur, le cadre de mise en oeuvre. Le réseau ferroviaire constitue par conséquent une alternative comme circuit de diffusion. Incrire la pratique des graffeurs—et ce que j'ai décrit dans les chapitres précédents—dans une perspective plus globale induit de considérer les événements de production et de réception des graffitis comme créateurs d'un territoire—certes constamment fluctuant—au même titre que les musées et les galeries—lieux fixes.

Une différence notable doit être ici mentionnée. Les graffeurs construisent leur territoire par leurs actions répétées donnant ainsi à voir leurs productions visuelles et

recevant celles des autres. La caractéristique phénoménologique de leur activité crée un territoire. Inversement, les galeries sont des espaces fixes alimentés par toutes sortes d'images donnant lieu à ce que l'on pourrait appeler une phénoménologie de l'exposition, du *show*. Dans ce cas, le territoire établi et contrôlé fournit le décor qui génère l'expérience du visiteur. Ce dernier n'est certes pas inerte ou totalement passif mais son attitude est contingentée par le lieu. Il lui donne vie par son passage mais imaginez qu'il contemple *La Joconde* de Leonardo Da Vinci dans un musée. Soudain il décide de peindre sur un mur ou de dessiner une moustache sur le visage de Mona Lisa! On peut imaginer la réaction des agents de sécurité, gardiens du « temple de l'art ». Le visiteur touche avec les yeux et repart avec des traces intérieures—et parfois un catalogue. Une certaine passivité est prônée et la spontanéité de la réaction physique défendue. Je ne veux pas insinuer ici que l'on devrait être capable de gribouiller une toile exposée. Seulement les règles de conduite des musées et des galeries diffèrent de celles des dépôts de trains. Le souci de préservation physique et temporelle d'une oeuvre—à valeur exorbitante bien souvent—induit sa protection, sa surveillance. Les graffeurs n'ont que faire du devenir de leurs graffitis. Ils les abandonnent. Agir prend le dessus et ils renoncent à la consommation de produits culturels visuels et par extension à l'éthique capitaliste. Les images sont pour eux « sans valeur ».

Les galeries et les musées sont des endroits dans lesquels les oeuvres exposées sont reterritorialisées avant de repartir vers une autre exposition ou chez son propriétaire. Au même titre qu'un graffiti sur les trains, la circulation des oeuvres repose sur un principe d'alternance entre déterritorialisation (du studio de l'artiste à une galerie ou d'une galerie à une autre par exemple) et reterritorialisation. Par contre, d'un point de vue temporel, la durée d'une exposition est déterminée. Telle pièce de tel auteur peut

être vue de telle heure à telle heure, tels jours, à tel endroit. En revanche, un graffiti peut être surpris (et surprendre) à n'importe quelle heure le long d'une voie ferrée. La possibilité de perception n'est pas contingentée comme dans les musées et les galeries. L'industrie culturelle a produit ses institutions, milieux strictement définis spatialement, temporellement et socialement. En conséquence, les trains de marchandises permettent aux graffeurs de s'affranchir de la durée prédéterminée d'une exposition. L'imprévisible prend le pas sur son contraire. En d'autres termes, le hasard qui régit les apparitions et les disparitions d'un graffiti est subversif du temps étatique selon lequel la prévision et la planification horaires sont principes d'ordre et d'organisation.

D'autre part, quasiment toute exposition se dote d'un catalogue pour présenter le ou les artistes ainsi que leurs oeuvres. À défaut de pouvoir acheter une pièce, le visiteur peut emporter le catalogue chez lui ou se procurer un ouvrage consacré à l'auteur avec bien sûr les photographies de ses oeuvres. Les techniques telles que la photographie ou le numérique permettent de reproduire ces images à grande échelle afin d'offrir une permanence de l'oeuvre à tout un chacun. Mises à part les photographies de leurs graffitis qu'ils gardent précieusement, les graffeurs privilégient l'unicité de l'apparition. La rareté renforce d'autant plus le pouvoir du mystère qui stimule les imaginaires de mes informateurs comme je le disais plus tôt.

En outre, on sait que musées et galeries sont des espaces régis par nombre de règles. David Harvey écrit que « *[the] market for cultural products leads to competition and the « always new » art so artists can sell it* »¹¹⁰. La durée d'une exposition, le besoin du soi-disant « toujours nouveau »—qui l'est d'ailleurs rarement—le « star

¹¹⁰ Harvey, David. *The Condition of Postmodernity: an Enquiry into the Origins of Cultural Change* Oxford: Blackwell, 1989, p 22.

système », les critiques, une production soutenue de la part des artistes engagés auprès d'un agent et bien évidemment l'argent sont rois. Horkheimer et Adorno avaient d'ailleurs bien observé dès le début du XXe siècle le rôle proéminent qu'acquerrait l'industrie culturelle et quelles en étaient déjà les motivations premières.

What is new is that the irreconcilable elements of culture, art and distraction, are subordinated to one end and subsumed under one false formula: the totality of the culture industry. It consists of repetition. [...] Since all the trends of the culture industry are profoundly embedded in the public by the whole social process, they are encouraged by the survival of the market in this area. Demand has not yet been replaced by simple obedience. As is well known, the major reorganization of the film industry shortly before World War I, the material prerequisite of its expansion, was precisely its deliberate acceptance of the public's needs as recorded at the box office—a procedure which was hardly thought necessary in the pioneering days of the screen.¹¹¹

Les auteurs poursuivent en évoquant la domination que vient à exercer la technologie de production sur le contenu de la production et cette vision me semble pertinente et d'actualité. Va-t-on voir le dernier film d'action étasunien pour ses effets spéciaux incroyables ou pour sa trame resservie identique depuis des décennies, teintée du Bien et du Mal, de suspense et d'une histoire d'amour entre les héros? Le déploiement de techniques sophistiquées y est pour beaucoup. Il suffit d'écouter les commentaires des spectateurs ou de lire certaines critiques dans les journaux pour en avoir le coeur net. Le principal est que ça vende. De façon similaire, une peinture exposée en galerie est à vendre, c'est une marchandise. Un agent ou le propriétaire d'une galerie touche sa commission (bien souvent supérieure à 50 % du prix de vente) en tant qu'intermédiaire. L'art a son marché mondial au même titre que les régimes de bananes ou encore le savoir. Les institutions de diffusion de l'art sont des lieux de transactions financières. Par extension, les artistes sont des marchandises au même titre que leurs oeuvres, peu importe qui ils sont dans la mesure où ils sont des produits performants.

¹¹¹ Horkheimer, Max et Theodor W. Adorno. « The culture industry: enlightenment as mass deception » in *Dialectic of Enlightenment* New York: Herder and Herder, 1969 (1944), p 136.

SEKA: I think there is something to be said for artists who do things outside of a need to fulfil a commercial requirement which I think galleries function is in some capacity. The independent galleries are there to sell work to people and as a result of that, securation requests that it's just not the environment I ever want to have my work displayed in... and not only that, it's not why I make my artwork for.

Choisir de ne pas peindre ce type d'images sur un canevas afin d'exposer en salle et préférer les trains comme supports de diffusion ainsi que la reconnaissance d'individus engagés dans le même type d'actions nous révèle un positionnement de la part des graffeurs. Tout simplement leur choix de privilégier le réseau ferroviaire comme territoire de leur art plutôt que les territoires banalisés esthétiquement, économiquement et politiquement tels que les galeries et les musées. Cela induit par conséquent la non-mercantilisation de leurs images et de leurs identités. En d'autres termes, ils refusent que leurs peintures soient commodifiées, ce qui correspondrait à la commodification de leur intimité en quelque sorte. Ils agissent donc en non-producteurs dans l'industrie culturelle, mettant ainsi l'emphase sur la création artistique plutôt que sur la vente de résidus de création artistique.

END: I never actually went to art school or anything, I just started painting, I never felt like I had to go and I guess on that level, if you're talking about painter... say Francis Bacon, he never went to painting school, he's considered a primitive painter in a way. So I guess you could say I'm on my way to be a primitive painter... not knowing about the art scene in a way is beneficial because you don't start overanalysing things. I think there is a similarity with painting trains, and actually not knowing who these people are [...]

Me: I'm just trying to make a parallel between the art scene institutionalized, galleries, museums, art schools... to me, freight trains are an alternative circuit of distribution... when I say distribution, it's diffusion of images... there are not all those rules, you do it whenever you want, you're not gonna be judged, people are not gonna stop in front of it on a Friday night for the vernissage, wine and cheese...

END: yes... I think a big part of it is breaking away from... not really breaking away with it but avoiding it all together... and maybe if people want to know about it, come to me. I don't need to go to them to speak.

Ceux que j'ai rencontrés ne regardent quasiment jamais la télévision et ne se rendent que très rarement dans un musée ou une galerie, que ce soit à titre d'artiste ou de spectateur.

Ils sont donc à la fois non-producteurs et non-consommateurs. Comme l'a écrit Jeff Ferrell à propos des *Hip Hop graffiti writers on trains* :

In so doing, writers reject their roles as passive consumers of mass culture and mass media; violate conventional legal definitions and legal controls of public and private property; undermine, for themselves and others, the taken-for-granted aesthetics of cultural space [...] In classic anarchist fashion, this ongoing practice of visual sabotage, self-invention, and do-it-yourself resistance creates a distinct subcultural and communal orientation for the writers, and at the same time a distinct disorientation for others as it circulates through changing contexts of meaning.¹¹²

Notez ici que mes informateurs ne créent pas du « nouveau » mais encore une fois recherchent une certaine longévité s'inscrivant dans la tradition des hobos. Le fonctionnement de leur réseau de communication est similaire mais la transmission d'intériorités individuelles plutôt que la simple inscription de leur nom prévaut.

Je me dois ici d'apporter un bémol quant à mon interprétation vis-à-vis de leur non-consommation de la culture de masse puisque certains d'entre eux participent tout de même à ce système artistico-économique. Financièrement, SEKA vit de sa musique, OTHER et LABRONA vivent partiellement de leurs peintures exposées, catégorie d'images bien différentes à leurs yeux puisque visant à être vendues. Cependant, graffer les trains a ces règles silencieuses au même titre que les galeries et les musées. L'une d'entre elles est la non-prolifération en dehors du réseau ferroviaire, la non-publicité si l'on veut. Le fait qu'ils aient un pied dans chacun de ces deux habitats (industrie culturelle et culture non commodifiée, légalité et illégalité, conservatisme et anarchisme, peinture et graffiti) nous ramène à la fragmentation de nos existences modernes—diverses activités artistiques et divers circuits de diffusion portant chacun des valeurs on ne peut plus paradoxales dans le cas des graffeurs—en tant qu'individus et en tant que

¹¹² Ferrell, Jeff. "Freight Train Graffiti: Subculture, Media, Dislocation" in *Making Trouble: Cultural Constructions of Crime, Deviance, and Control*, Jeff Ferrell et Neil Websdale (éds), New York: Walter de Gruyter Inc., 1999, p 246.

groupes; fragmentation d'autant plus exacerbée depuis environ 1970 si l'on suit la version intelligemment nuancée de la postmodernité par rapport à la modernité de David Harvey.

[There] is much more continuity than difference between the broad history of modernism and the movement called postmodernism. It seems more sensible to me to see the latter as a particular kind of crisis within the former, one that emphasizes the fragmentary, the ephemeral, and the chaotic side of Baudelaire's formulation (that side which Marx so admirably dissects as integral to the capitalist mode of production) while expressing a deep scepticism as to any particular prescriptions as to how the eternal and immutable should be conceived of, represented, or expressed.¹¹³

Mais comme le dit l'auteur, la tendance abusive à la déconstruction et la négation des discours antérieurs de la démarche postmoderne aboutit bien souvent à l'élimination de tout principe pouvant expliquer les actions motivées des individus. Harvey poursuit :

But postmodernism, with its emphasis upon the ephemerality of *jouissance*, its insistence upon the impenetrability of the other, its concentration on the text rather than the work, its penchant for deconstruction bordering on nihilism, its preference for aesthetics over ethics, takes matter too far. It takes them beyond the point where any coherent politics are left, while that wing of it that seeks a shameless accommodation with the market puts it firmly in the tracks of an entrepreneurial culture that is the hallmark of reactionary neoconservatism.¹¹⁴

L'attrait du marché, refuge me semble-t-il des individualismes parfois égarés, est une partie de la vie des graffeurs en tant qu'artistes. Mais s'ils ne cessent de peindre les trains c'est, pour prendre à contre-courant les mots de Harvey, pénétrer dans l'habitat de l'Autre-graiffeur, se concentrer sur son travail plutôt que sur sa simple image, préférer les valeurs de leur communauté au cynisme de nos sociétés occidentales. Par leurs actions, le groupe—bien qu'indéfinissable, incomptable et perpétuellement changeant—a encore un sens puisqu'il permet à tout un chacun de s'y reconnaître. En un sens, ils résistent aux effets dé-rassembleurs de la tendance postmoderniste tout en s'insérant dans ses dynamiques fonctionnelles (circulation, fragmentation par délocalisation spatiale, caractère éphémère mais répété de l'expérience vécue).

¹¹³ Harvey, David. *The Condition of Postmodernity: an Enquiry into the Origins of Cultural Change* Oxford: Blackwell, 1989, p 116.

¹¹⁴ Ibid.

Notez d'ailleurs qu'ils organisent des *happenings*—événements d'une soirée—durant lesquels ils exposent certaines de leurs toiles. Ayant assisté à plusieurs d'entre eux, j'ai pu constater qu'ils n'exposent pas de photos de leurs graffitis. Le mystère entourant leur pratique sur les trains de marchandises se prolonge en dehors des dépôts par leur discrétion, voire leur silence, à ce propos. Mises à part, les anecdotes relatant leurs sorties qu'ils partagent en petit comité, les graffeurs ne mentionnent quasiment jamais ni leur activité ni leur identité (leur *tag*) aux non-graiffeurs qu'ils ne connaissent pas, voire même à leurs proches. Une petite anecdote assez drôle à ce propos. Lors d'une de ces soirées, SOLO ARTIST, de passage à Montréal, discutait avec un graffeur de trains qui utilise des bombes aérosol pour faire du *lettering*, des graffitis Hip Hop. Abondamment présent sur le réseau grâce aux dizaines de milliers de wagons qu'il a peints, SOLO ARTIST est reconnu mais peu connu de tous. Celui avec qui il s'entretient s'identifie comme graffeur de trains et vante ses propres mérites quant à son style, exposé de faire-valoir magistral et on ne peut plus égocentrique. Soudain, certainement dans le but de rajouter une couche de vernis à ses propos, il lance à SOLO ARTIST :

The guy: You know, I've met the SOLO ARTIST once, he's very cool.

Solo: Oh yeah!? What does he look like?

The guy: Well he is... [He describes a guy who obviously does not look like his interlocutor].

Solo: Very interesting... Lucky you! [and he walks away]

Devant une telle situation, il est compréhensible que SOLO ARTIST n'ait pas souhaité dévoiler son *tag*. Cette attitude est cependant généralisée parmi ceux que j'ai rencontrés. Ils ne recherchent pas la célébrité, ce désir est en revanche présent chez beaucoup de graffeurs Hip Hop. Se révéler briserait le mystère les entourant. Seulement quelques-

uns savaient ce soir-là qui était ce visiteur. La seule raison pour laquelle j'étais moi-même au courant est que, OTHER ayant parlé de ma recherche à SOLO ARTIST, celui-ci était intéressé et est venu me parler. Ayant maintes fois vu ses traces sur les trains de marchandises auparavant, être en mesure de leur faire correspondre un visage, une personne, m'a laissé un sentiment étrange. Dans le même temps, notre rencontre m'a permis de réaliser le pouvoir du mystère qu'ils entretiennent. L'inconnu fascine et l'imagination tente de combler cette présence d'absence, d'où les histoires individuelles et collectives de l'Autre. Si je raconte cette anecdote, c'est pour différencier les dépôts de trains comme lieux de diffusion des musées et galeries, non plus du point de vue des oeuvres et de leur accessibilité mais du point de vue du public potentiel et des auteurs de ces oeuvres. Lors d'un vernissage, l'artiste exposant se doit d'être présent, de converser, de parler de ses créations. Les graffeurs ne sont pas du tout friands de ces occasions, ils peignent et s'en vont, leur art est abandonné, fugitif, fuyant, il disparaît pour mieux réapparaître. Cela est indicateur de leur rejet des conventions sociales attachées à ces événements. Pour reprendre les mots de END, cité plus haut, "*if people want to know about it, come to me. I don't need to go to them to speak.*" On se déplace pour assister à une exposition mais il faut s'aventurer dans les dépôts de trains pour voir leurs graffitis. Ces images ne s'adressent pas seulement aux graffeurs mais à toute personne suffisamment curieuse pour s'y rendre. Encore une fois, l'agency est mise à contribution, non plus celle du graffeur mais celle du spectateur. En relation avec ce constat, il en découle que les graffeurs se réservent le pouvoir de parler de leur activité avec qui ils souhaitent, ils n'ont aucune obligation relationnelle comme celles présentes dans les lieux institutionnalisés de l'art. Ce faisant, ils se dégagent également des

courants artistiques « en vogue » dans les musées et les galeries pour focaliser en toute liberté sur leur démarche artistique personnelle au sein de leur propre circuit.

Sur ce point, nous savons que galeries, musées et écoles d'art participent à l'évolution des courants artistiques contemporains. Lieux de création, ce sont aussi des lieux de réflexion qui s'accomodent d'une histoire de l'art bien choisie et bien établie. Ils font également partie des institutions qui se sont appropriées le graffiti à un moment donné en lui donnant une valeur financière (les cas de Keith Haring et de Jean-Michel Basquiat étant les exemples les plus connus¹¹⁵). En se détachant de cette machine censurante et institutionnalisante, les graffeurs ont opté pour une transmission non contingentée de leurs images. N'oublions pas qu'un graffiti, par définition, implique la transgression de la propriété d'autrui. Quelle transgression y aurait-il à exposer dans une galerie? Leurs graffitis n'en seraient plus, ce seraient des murales ou des peintures. L'appropriation de leurs images par les autorités artistiques les videraient tout simplement de leur sens puisqu'elles seraient complètement décontextualisées de leurs milieux habituels de production et de diffusion. Les dimensions socio-culturelles et particulièrement phénoménologiques s'y rattachant en seraient évacuées du même coup. Finalement, ils évitent l'appropriation et la réinterprétation de leurs graffitis par le monde de l'art en ne les y injectant pas. C'est une démarche dont ils sont très conscients, ayant vu la disparition du pouvoir de résistance de divers mouvements.

SEKA: Hip Hop, the peak of it happened when I started going to shows so my romanticism of Hip Hop culture, especially as related to graffiti, is one that's sort of screwed at this point because I think that a lot of the things that I found really effective about punk rock, Hip Hop and everything has sort of died as a result of fashion.

¹¹⁵ Voir également le texte de Schlecht, Neil E. "Resistance and appropriation in Brazil: How the media and 'official culture' institutionalized Sao Paulo's grafito" in *Studies in Latin American Popular Culture*, no 14, 1995, pp 37-67.

“*Nothing is Hip Hop and everything is Hip Hop today*” me disait encore récemment OTHER lors d’une discussion à propos des multiples réinterprétations par la culture dominante émanant de ce style graphique (*tags, throw-ups, pieces*), musical (*old school Hip Hop*), de danse (*breakdance*). Cela se retrouve par exemple dans les musiques de plus en plus nombreuses qui utilisent des *beats* Hip Hop mixés avec d’autres styles musicaux (funk, électro-pop, rock, musique électronique, etc...). Le Hip Hop comme tous les genres doit évoluer mais il me semble pertinent d’affirmer que le message de non-violence, instigateur de la création de ce mouvement, a perdu de son sens, voire a disparu presque totalement. SEKA parle de phénomène de mode et il a raison. Que penser des enseignes ou des publicités qui arborent les formes et les couleurs des graffitis Hip Hop dans leur lettrage? Que penser de la mode des jeans larges adoptée par une grande majorité d’adolescents? Que penser de personnes blanches qui portent des vêtements de marque FUBU (marque créée par des new yorkais noirs-américains dont les initiales signifient For Us By Us)? Les réponses à ces questions sont ambiguës et complexes et ce n’est pas mon propos d’y répondre ici. Je souhaite seulement insister sur le désir et la détermination des graffeurs de trains de marchandises de préserver l’intimité qui sied au sein de leur pratique et de son contexte, de transmettre les valeurs qui sont les leurs et de communiquer à distance tout en évitant l’accaparement de leurs images par les institutions culturelles. Ils résistent. La diffusion de leurs graffitis hors contexte mènerait très probablement à un hors sens pour les spectateurs non-graiffeurs. Cela donnerait certainement lieu à l’élaboration de nouvelles significations pour ces derniers mais si les graffeurs agissent ainsi, c’est avant tout pour eux-mêmes et pour ceux qui partagent la même filiation, celle des hobos et des travailleurs ferroviaires. Rappelez-vous ici que ce sont les hobos qui, dans un contexte où leur main d’oeuvre

était indispensable à la conquête de l'Ouest, ont élaboré ce moyen de communication et d'identification, alors que l'État pour lequel ils travaillaient extrêmement durement les chassait, les battait, les emprisonnait puis les ignorait. Les projets unificateurs national (respectivement pour le Canada, les États-Unis et le Mexique) et international (pour les trois ensemble) auquel participait la construction du réseau ferroviaire ont scandé une plus grande fragmentation des diverses populations. En réaction, les hobos ont créé leur propre culture en utilisant ce même réseau pour s'unir, affirmer leur présence et leurs droits en tant que travailleurs et citoyens¹¹⁶. À la lumière de ces faits, il n'est pas étonnant que cette culture subsiste aujourd'hui puisqu'elle a pris naissance dans une situation matérielle (chômage, pauvreté des hobos) bien plus difficile que celle de notre début de troisième millénaire et a perduré malgré les nombreuses tentatives des compagnies ferroviaires et des institutions judiciaires de la sanctionner. Moyen d'affirmer une présence réactionnaire occultée à l'époque de sa création, le marquage des trains de marchandises est on ne peut plus valide et efficace encore aujourd'hui puisque la tendance non-socialiste pro-capitaliste des états-nations n'a fait que se renforcer depuis une centaine d'années. Pour leur part, les graffeurs se sont simplement insérés dans cette tradition et en ont adopté les quelques principes inhérents, à savoir le mystère de leur identité, la diffusion aléatoire et limitée au réseau ferroviaire¹¹⁷ de leurs images, la non-révélation de leur activité à la population plus large afin de conserver

¹¹⁶ Les hobos préparaient intensivement et constituaient en majorité les manifestations de travailleurs qui avaient lieu à travers le continent (principalement aux États-Unis). Ils réclamaient la création de syndicats pour défendre leurs droits et obtenir des structures sociales telles que des centres médicaux, des foyers où dormir et manger.

¹¹⁷ Depuis quelques années, ils postent certaines photographies de leurs graffitis sur Internet. D'ailleurs, il est intéressant de noter que les caractéristiques de communication de ce médium s'accordent avec celle du réseau ferroviaire puisque la contribution imprévisible des auteurs, l'anonymat et le mystère conséquent peuvent être mis en oeuvre. S'il augmente certainement la reconnaissance d'une filiation, Internet ne reste néanmoins qu'un complément du réseau ferroviaire et ne diminue pas leur nécessité de se rendre dans les dépôts de trains pour effectuer de nouvelles oeuvres.

l'intimité de leur habitat collectif et tout cela par le biais de l'action. C'était et cela demeure une culture du *do-it-yourself* basée sur une utilisation judicieuse du mouvement pour échapper au contrôle de l'État. D'ailleurs, cet élément n'est pas sans rappeler la mobilité caractéristique des bourgeois¹¹⁸ qui, à partir du XVe siècle italien, furent des rebelles à leur manière pour imposer leur présence dans un État où ils n'existaient pas en tant que classe. Vue simplement, leur manière de le faire aura été d'entretenir des relations à la fois avec l'aristocratie contrôlante et avec la paysannerie contrôlée. En d'autres termes, ils étaient (et sont encore) mobiles dans les structures sociales établies afin de s'en affranchir. Étant principalement des marchands voyageant énormément pour l'époque, ils ont utilisé le pouvoir de leur richesse abondante pour bâtir des palais, subventionner les meilleurs artistes pour qu'ils leur façonnent de somptueuses peintures et sculptures. La métaphorisation de l'espace leur aura permis de s'imposer comme acteurs sociaux incontournables sans pour autant avoir de représentation fixe dans la hiérarchie de leur temps. Je ne souhaite pas faire ici l'éloge de la bourgeoisie mais plutôt montrer les rôles primordiaux du mouvement et de l'appropriation d'espace dans une démarche visant à échapper aux fonctionnements structurels relativement fixes de la société plus large. Voici les extraits d'un article qui devrait éclairer où je veux en venir.

On sait [...] que dès la préhistoire les lieux où l'art s'est manifesté (les cavernes ornées de fresques) étaient radicalement distincts des lieux de travail (des grottes où l'on a trouvé des outils). [...] Georges Bataille [...] interprète cette disjonction comme l'indice d'une vérité anthropologique fondamentale : l'être humain n'est pas né seulement du travail ; il n'est devenu réellement « humain » qu'en accédant à ce domaine de la dépense improductive (de l'art en tant qu'il excède toute fonction utilitaire). [...] Autrement dit, si l'art avait dû être gouverné par les règles de l'économie, jamais les fresques de Lascaux ou d'Altamira n'auraient existé. Ni les pyramides d'Égypte. Ni les temples grecs. Ni les cathédrales gothiques. Ni la peinture de Giotto, de Piero della Francesca ou de Paolo Uccello. Si la création avait dû se soumettre aux

¹¹⁸ À ce sujet, voir Le Wita, Béatrix. *Ni vue ni connue. Approche ethnographique de la culture bourgeoise* Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1988.

« lois du marché », nous n'aurions pas Versailles. Ni l'œuvre de Bach. Ni les opéras de Mozart...¹¹⁹

Nos sociétés de surconsommation s'organisant autour de la mercantilisation de tous les aspects de la vie, du quotidien, la création artistique n'a pas échappé à l'adjonction de la valeur marchande, elle s'est faite happée en grande partie par l'industrie et la nourrit désormais. Graffer sur les trains de marchandises, ne serait-ce pas une affirmation de cette autonomie de l'art qui tend à disparaître? Et par corollaire, un avertissement visant la pérennité de ce besoin d'utilité sociale financièrement improductive mais indispensable à l'être humain de manière intelligible et sensible? Il y a tout lieu de le croire. Voici l'avis de Louise Gauthier:

In today's fast-paced world of digital imagery and information technology, signature graffiti, which is both an outcome of and a response to the disintegration of the industrial landscape, brings back the human trace into a slowly vanishing industrial landscape. [It is] always hand-made.¹²⁰

En se rendant dans les dépôts de trains pour y peindre, les graffeurs se rendent, d'une certaine façon, au coeur des infrastructures de la consommation. Leur art, voué au voyage, est transmis par le système qu'ils rejettent sans pouvoir être consommé de manière régulière comme dans une galerie. Ce faisant, ils donnent libre cours à l'expression de leur imagination, de leur potentiel créatif—aussi bien d'un point de vue mental que physique, les deux étant évidemment liés. En somme, en se libérant des contraintes de production artistique de l'industrie culturelle, ils mettent l'accent sur leur individualité et leur humanité, sur leur conscience de soi et sa réification. Ils subvertissent l'utilité de l'art—vu par l'industrie—pour affirmer la primauté de l'art en tant que représentation de l'autonomie du soi.

¹¹⁹ Scarpetta, Guy. « Le grand retour des intermittents du spectacle » in *Le monde diplomatique*, <http://www.monde-diplomatique.fr/2004/05/SCARPETTA/11184#nb7>, accès le 25/07/2004, Internet.

¹²⁰ Gauthier, Louise. *Writing on the Run: The History and Transformation of Street Graffiti in Montréal in the 1990's* Ph. D., New York, The New School for Social Research, 1998, p 226.

Le grand tournant, en ce domaine, fut le milieu du XIXe siècle, moment du triomphe généralisé, en Occident, de la bourgeoisie. C'est là qu'apparaît le divorce entre les valeurs dominantes de la société – de l'économie, de la productivité, du profit – et la création artistique amenée, par réaction, à revendiquer toujours plus son autonomie, sa souveraineté, sa volonté de n'obéir à d'autres valeurs qu'à celles de l'art lui-même. C'est même ce qui caractérise, de Gustave Flaubert et Charles Baudelaire à Edouard Manet, l'émergence de la modernité. C'est l'époque où Flaubert, par exemple, constate l'opposition radicale entre le roman conçu comme un art à part entière, et ce qu'il nomme la « *littérature industrielle* » (mais tous les arts, de fait, commencent à être concernés).¹²¹

L'apparition des hobos vers 1860 correspond approximativement avec celle de cette césure entre la société et le monde artistique. Il n'est donc peut-être pas si surprenant que ceux qui ont vécu et assouvi cette nécessité d'affirmer leur existence aient développer une pratique et un style artistiques bien particuliers qui perdurent aujourd'hui, ne serait-ce que par inspiration pour les graffeurs que j'ai rencontrés.

On lit souvent qu'il est nécessaire d'avoir une ou des institutions pour qu'une pratique (au sens large du terme) soit efficace et perdure, afin qu'un médium soit mis en oeuvre jusqu'à imposer son importance par rapport à d'autres médiums disponibles. Dans le cas des graffeurs, je discerne plutôt une multitude d'institutions. L'individu fait institution par ses actions et sa mise en connexion avec les autres graffeurs de son réseau social. Par ailleurs, les graffeurs de trains de marchandises ont également créé leur propre institution—plus vaste—, comprise ici comme un *ensemble de formes et de structures sociales telles qu'elles sont établies par la coutume, instituées par les hommes* [et les femmes, ajouterai-je]. Par la coutume et non par la loi, mais par rapport à la loi tout de même car ils se placent parfois en opposition ou plus exactement à l'écart des institutions juridiques, économiques, politiques et artistiques (l'industrie culturelle) qui régissent les nations nord-américaines. Dans cette mesure, les graffeurs participent non

¹²¹ Scarpetta, Guy. « Le grand retour des intermittents du spectacle » in *Le monde diplomatique*, <http://www.monde-diplomatique.fr/2004/05/SCARPETTA/11184#nb7>, accès le 25/07/2004, Internet.

pas à la construction d'une nation virtuelle¹²² mais à son évolution qui dure depuis plus d'un siècle. D'un point de vue étymologique, le terme *institution* renvoie d'ailleurs à la notion d'éducation et plus particulièrement à l'établissement d'éducation. Et qui dit éducation dit transmission d'une génération à une autre, voire d'un groupe d'individus à un autre, dans ce cas, des hobos aux graffeurs en passant par les cheminots. En utilisant la transnationalité des trains de marchandises, leur communauté transcende les frontières nationales, les limites temporelles banalisés et réglementés par les pouvoirs nationaux, la surveillance les régulant et les codes de conduite dûment établis. Ce faisant, ils mettent l'emphase sur des rapports sociaux qui leurs sont propres par le biais de leurs productions visuelles. Plutôt que de seulement participer en consommant, les graffeurs construisent leur territoire en résistant par la création. Aussi la prochaine fois que vous serez arrêté(e) à un passage à niveaux, observez-bien les extrémités des wagons qui défilent, peut-être qu'un graffiti vous y fera percevoir un des graffeurs mentionnés ici, une goutte d'humanité dans un dédale de métal ?

Résumé

Le réseau ferroviaire nord américain peut être entrevu comme un rhizome, modèle biologique sur lequel Deleuze et Guattari se sont appuyés dans plusieurs de leurs ouvrages. Incrire les peintures qui nous intéressent ici sur un wagon est un acte de territorialisation par spatialisation du temps. Percevoir un de ces graffitis est une forme

¹²² Cette idée, je dois le mentionner, vient de mon directeur de recherche qui me l'a mentionnée lors d'une de nos discussions. J'étais sceptique vis-à-vis de cette expression mais, après réflexion, son utilisation me semble désormais adéquate. Pourquoi une nation aurait-elle besoin de bâtiments pour spatialiser ses institutions, de textes pour les diriger et de personnel pour les faire fonctionner?

de reterritorialisation, aussi éphémère soit-elle. L'alternance de ces deux actions stimule des échanges entre des graffeurs distants dans l'espace et transforme continuellement le *visioscape* auquel chacun participe. Contrastant avec la fixité des murs citadins, les trains comme canevas métalliques assurent une mise en mouvement des graffitis en plus de leur offrir une possible espérance de vie allant jusqu'à environ trente ans. La mobilité est ainsi génératrice de la disparition de chaque graffiti des yeux de son auteur et de ses spectateurs. Voir une de ces peintures est une expérience unique, elles ne repassent que très rarement dans le même dépôt de trains et encore faut-il être présent si c'est le cas. Ce que stimule la nature fuyante de ces productions visuelles c'est le besoin de répéter les sorties dans les dépôts afin d'en percevoir et d'en créer des nouvelles, une autre motivation d'agency sociale contribuant au rassemblement des graffeurs et à la perduration de leur culture. Je répète ce que j'écrivais précédemment à propos du pouvoir de l'image à susciter l'action et c'est volontaire. La médiation d'agency est transmise non seulement par les graffitis mais également par leurs supports, ils sont complémentaires et intimement liés. Ils participent simultanément à la transmission—et à la transformation—d'un imaginaire collectif alimenté par les imaginaires individuels alimentés par cet imaginaire collectif et ainsi de suite, vieux de plus de cent ans. Vus autrement, le mouvement et la disparition conséquente ont un rôle indispensable à la réification des interactions du local et du global sur les trains de marchandises.

Par ailleurs, le réseau ferroviaire est le circuit de communication artistique qui permet aux graffeurs de s'affranchir de la diffusion orchestrée par l'industrie culturelle. Musées et galeries sont les lieux fixes institutionnalisés du marché de l'art. Exposer dans une galerie est contingenté spatialement, temporellement, économiquement, politiquement et socialement. Ceux que j'ai rencontrés préfèrent l'imprévisible spatio-

temporel et la spontanéité de l'action à la passivité obligatoire qu'on peut observer lors d'une exposition. Ils se positionnent d'ailleurs en majorité comme non-producteurs et non-consommateurs de l'industrie culturelle, renonçant ainsi aux règles de conduite capitalistes ; au moins pour le type particulier d'images qu'ils effectuent sur les trains. Leur intimité est aussi sauvegardée par un silence quasi-total à propos de leur activité sur les trains en dehors des dépôts. Cela leur permet entre autres choses de réaffirmer une présence humaine et culturelle détachée du flot surabondant d'images qui envahit notre quotidien et de sa canalisation idéologique globale. Par ailleurs, leur pratique s'inspire du passé et le projette dans le futur pour mieux subvertir le temps étatique. L'espace, le temps, le mouvement, le hasard et l'art sont donc les instruments qui les mènent à entretenir la prépondérance de l'autonomie du soi et les font participer à la pérennité de l'institution créée par les hobos. Et pour autant que je sache, tant qu'il y aura des trains de marchandises, les graffeurs continueront à y peindre des graffitis.

Conclusion

Avance sur ta route, car elle n'existe que par ta marche.

Saint-Augustin

Tenter de comprendre les motivations qui se cachent derrière les actions des graffeurs de trains de marchandises, leurs interactions via leurs productions visuelles ainsi que les enchaînements qui permettent de parler de relations sociales au sein de leur culture était mon objectif. Rendre compte de l'importance dans la formation du soi que revêt à leurs yeux cette démarche artistique en faisait également partie pour sortir des discours cloisonnés qui ne les considèrent presque exclusivement que comme des criminels.

Dupés par un système qu'ils ont aidé à construire, les hobos ont réagi en créant leur propre culture dont les *monikers* sont une manifestation. Cette tradition de communication, ceux que j'ai rencontrés y adhèrent aujourd'hui, y trouvant une reconnaissance de la part des autres distants dans l'espace et dans le temps mais proches dans leur démarche de manifestation de présence.

En considérant la matérialité des graffitis, j'ai commencé par décrire ce qui leur donne empiriquement naissance, c'est-à-dire la technique utilisée. Plusieurs d'entre elles permettent de laisser une trace sur les trains de marchandises : les pochoirs pour les codes des compagnies ferroviaires, les bombes aérosol pour les graffeurs Hip Hop et les crayons noirs et blancs pour les hobos, les cheminots et les graffeurs que j'ai rencontrés. La présence simultanée de ces productions artistiques met en lumière des rapports de pouvoir entre les autorités et les graffeurs mais aussi entre les graffeurs eux-mêmes. L'utilisation d'un médium particulier—médium étant compris ici dans le sens

d'instrument ou de technique de production—permet donc à un individu de se placer dans une tradition particulière—Hip Hop ou hobo—par l'entremise des variantes esthétiques que chaque médium induit. Étant passés des bombes aérosol aux crayons noirs et blancs, les graffeurs que j'ai rencontrés font aujourd'hui partie de la tradition hobo. Cela explique pourquoi ils vouent un respect certain à l'égard des *monikers*, contrairement à la majorité des graffeurs Hip Hop. Par ailleurs, ils ne font pas que reproduire ce que leurs prédécesseurs ont commencé mais expérimentent visuellement en exécutant des pièces plus complexes. Ils innovent avec un médium similaire. Comme dirait OTHER, ils produisent une sorte d'art hybride.

Un médium nécessitant un milieu de mise en oeuvre, ces graffitis sont produits principalement dans les dépôts de trains. Les caractéristiques drastiquement différentes de ces lieux par rapport au reste de la ville fournissent aux graffeurs un espace de tranquillité relative, conjointement à une tension provoquée par la possibilité de rencontres-surprises soit avec les autorités, les cheminots ou d'autres individus. Ils sont constamment aux aguets et prêts à courir. De plus, ils se servent des dépôts de trains comme de lieux multifonctionnels—de création, de diffusion, de réception, de socialisation et d'aventures—dans lesquels ils peuvent y vivre les relations et la filiation qui les lient aux autres graffeurs sur le moment mais aussi dans une perspective historique plus longue. En y évoluant, les graffeurs en modifient les significations—originellement rattachées au bon fonctionnement du système capitaliste—et s'exposent également à la réactivation de mémoires, d'histoires et d'émotions. Le lieu, acteur, et les graffeurs sont en interanimation. Il en découle un *sense of place* qui selon moi est en grande partie similaire pour tous les graffeurs de trains s'inspirant de la tradition hobo. Le devoir de mémoire et l'affirmation de rejet d'une ignorance orchestrée par des états-

nations en construction font partie des motivations de chacun. Au cours de leurs sorties, l'agency de chacun ou de plusieurs combinée au(x) *sense(s) of place* établit les contours fluctuants de divers habitats. Les habitats individuels, les habitats collectifs locaux et l'habitat collectif global s'entrecroisent pour réaffirmer, par la manifestation de présence, un défi à la notion de propriété et au pouvoir politique veillant à son respect. En conséquence de quoi émerge une agency sociale commune à tous les auteurs de ce type de graffitis sur les trains. Le désir d'exister hors des limites du corps humain et du système en place est communiqué par ces images et transmis par le mouvement des trains.

Par la suite, j'ai montré que la création d'une signature est la réification de l'invention d'une partie de soi. Protégée par l'anonymat, cette facette identitaire participe au mystère que chacun se raconte de lui-même dans un premier temps et offre aux autres dans un second. Ces identités nomades et le mystère les entourant permettent une forme d'intimité qui leur est chère. Par ailleurs, grâce à la répétition de leurs actions ils construisent ce qu'ils considèrent comme leur journal intime ou journal de bord qui est création et transformation de soi. Détachés de tout contrôle et de jugement, ils laissent libre cours à leur imagination tant dans leurs créations que dans les images mentales qu'ils préservent, suite à la réception des images des autres. Ils se racontent personnellement et se racontent les autres. S'ensuivent des réactions diverses envers les graffitis reçus. Cela révèle par là même le pouvoir de l'image qui réside dans sa simple présence et surtout dans son efficacité relationnelle. Image qui doit donc être considérée simultanément comme un médium de communication et comme un agent social puisque sa réception est révélatrice et instigatrice d'agency sociale. Elle stimule une démarche chez le récepteur qui lui donne accès à l'auteur du graffiti et qui le mène à une

identification sociale. Inversement, en réagissant aux graffitis des autres, chacun se positionne dans une démarche prospective, vers le futur mais dans le présent. La polysémie de ces traces visuelles et la disparition—ou plus exactement la non-apparition—de l'auteur permettent à un graffiti de rendre son créateur unique par son style personnel et sa signature mais également reconnaissable d'entre les diverses influences culturelles qui se côtoient sur les trains. Mimétisme et altérité sont donc incarnés par ces peintures et prennent sens dans le contexte particulier de leur apparition. Ils portent à la fois la familiarité nécessaire à la reconnaissance collective et l'étrangeté qui est indispensable à la reconnaissance de chacun. Le soi se projette dans le social mais évite la subordination et donc l'aliénation. Il domine.

D'un point de vue temporel, deux éléments sont à retenir. Premièrement, les graffeurs ont somatisé une notion de l'occupation du temps bien différente de celle prônée par le mode de vie capitaliste qui régit l'Amérique du nord en majorité—et une majeure partie du globe d'ailleurs. Par la répétition de leurs sorties, ils ont redéfini la nuit comme un temps de l'action et non comme un temps du repos. Ce faisant, ils se placent dans les lacunes du temps imposé par l'idéologie dominante marquant une fois encore leur rejet du système dans lequel ils vivent. D'autre part, les graffitis eux-mêmes sont des marqueurs temporels de l'action de leurs auteurs. Signes d'un passé créé par les hobos, ils établissent de la durée par la présence simultanée de différentes dates sur un même wagon et offrent une projection du futur, s'appuyant sur le passé, à celui qui veut bien peindre une nouvelle pièce. La rencontre avec des graffitis est une expérience unique et synchronique, on est ensemble. Seulement ces oeuvres sont abandonnées et se mettent en mouvement. Elles disparaissent jusqu'à leur prochaine réception. Les

graffeurs se manifestent donc sur un même wagon de manière décalée spatio-temporellement. Ils y agissent successivement.

Servant de médium de transmission des médiums de communication—que sont les graffitis—les trains de marchandises sont les diffuseurs malgré eux de cet art illégal. Je me suis attardé sur le fonctionnement du réseau ferroviaire en l'apparentant à un rhizome dans le début du troisième chapitre pour mettre en lumière le processus d'alternance entre déterritorialisation et reterritorialisation. Présent dans l'immédiateté de l'expérience, un graffiti disparaît. L'unicité de cette perception les stimule ainsi à réitérer leur présence. Cette forme d'agency s'ajoute ainsi à celle stimulée par la démarche d'identification de l'auteur—absent—lors de la réception. Par conséquent, le mouvement et la disparition demeurent caractéristiques de cette démarche artistique mais surtout indispensables à son bon déroulement et à sa pérennité. En précédant et en succédant à l'éphémère des sorties, la disparition est une stratégie qui rassemble les graffeurs.

Enfin, si les graffeurs continuent à peindre sur les trains de marchandises, c'est également parce que cela leur permet de s'affranchir des codes relativement stricts en vigueur dans les institutions de l'industrie culturelle, notamment les musées et les galeries. Détachée des contraintes financières, sociales, politiques et esthétiques, cette pratique artistique les place en non-producteurs et non-consommateurs des circuits artistiques contrôlés. Au contraire, ils mettent l'emphase sur leur participation active à l'élaboration de leur quotidien en toute liberté. Face au bombardement visuel qui nous assaillit aujourd'hui, ils insistent sur la nécessité de préserver une part importante à l'art comme expression improductive pécuniairement mais utile socialement, y ramenant ainsi une dimension humaine plutôt que mercantile. La perception de l'art comme

représentation de l'autonomie du soi est, selon moi, peinte, et transmise par une utilisation judicieuse des trains et du réseau ferroviaire. Pour ce faire, ils privilégient, dans le brouhaha actuel, la subversion du temps étatique unilinéaire par le hasard, la création plutôt que la consommation, la mobilité plutôt que l'immobilité et l'anonymat plutôt que le star système. À l'heure où la « mécanisation » du quotidien et son aliénation conséquente sont exacerbées, les graffeurs articulent d'autres stratégies pour rappeler une des composantes fondamentales de l'existence, l'imagination.

Bibliographie

- Abel, Allen.** "Art of vandalism: they work at night, trespassing in rail yards from coast to coast...this is the undercover world of the trainpainters." *Saturday Night* 115, no 2, March 2000, pp 52-59.
- Anderson, Nels.** *The Hobo: The Sociology of the Homeless Man* Chicago: University of Chicago Press, 1923.
- Appadurai, Arjun.** *Modernity at large: Cultural Dimensions of Globalization* Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996, ch 3, pp 48-66.
- Augé, Marc.** *Non-lieux : Introduction à une Anthropologie de la Surmodernité* Paris: Éditions du Seuil, 1992.
- Augé, Marc.** *Pour une Anthropologie des Mondes Contemporains* Paris: Aubier, 1995, ch 5, pp 127-178.
- Basso, Keith H.** "Wisdom sits in Places: Notes on a Western Apache Landscape" in *Senses of Place*, Steven Feld et Keith H. Basso (éds), Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1996, pp 53-90.
- Bauman, Zygmunt.** *Intimations of Postmodernity* Londres et New York: Routledge, 1992.
- Barthes, Roland.** « Le mythe aujourd'hui » in *Mythologies* Paris: Éditions du Seuil, 1957, pp 193-247.
- Benjamin, Walter.** *Images de Pensée* Christian Bourgois (éd), Collection « Détroits », 1998.
- Bodson, Xavier.** « Culture "Hip Hop" et recomposition de sens » *Recherches sociologiques* 27, no 3, 1996, pp 5-15.
- Brand, Alex.** "The Hobo Is Dead. Long Live the Hobo." <http://www.northbankfred.com/hobo3.html>, accès le 28/03/2003, Internet.
- Casey, Edward S.** "How to Get from Space to Place in a Fairly Short Stretch of Time: Phenomenological Prolegomena" in *Senses of Place*, Steven Feld et Keith H. Basso (éds), Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1996, pp 13-52.
- Chalfant, Henry, et James Prigoff.** *Spraycan Art* London: Thames and Hudson, 1987.

- Coombe**, Rosemary J. *The Cultural Life of Intellectual Properties. Authorship, Appropriation, and the Law* Durham and London: Duke University Press, 1998, pp 1-39.
- Debord**, Guy. *La Société du Spectacle* 3^e édition, Paris: Gallimard, 1992.
- Debray**, Régis. *Introduction à la médiologie* Paris: Presses Universitaires de France, 2000.
- Debray**, Régis. « Qu'est-ce que la médiologie? » in *Le Monde Diplomatique*, <http://www.monde-diplomatique.fr/1999/08/DEBRAY/12314>, accès le 05/05/2004, Internet.
- Debray**, Régis. *Vie et mort de l'image: une histoire du regard en Occident* Paris: Gallimard, 1992.
- Deleuze**, Gilles, et Félix Guattari. *Rhizome* Paris: Les Éditions de Minuit, 1976.
- Edge**, William. *The Main Stem*. New York: Vanguard, 1927.
- Ehrenreich**, Ben. "The Hobohemians: On the rails with the new freedom riders" in *LA Weekly*, July 26 - August 1 2002.
- Fabian**, Johannes. *Time and the Other: How Anthropology Makes its Object* New York: Columbia University Press, 1983.
- Feld**, Steven. "Pygmy Pop. A genealogy of Schizophonic Mimesis" in *Yearbook for Traditional Music* 28, 1996, pp 1-35.
- Feld, Steven**. "Waterfalls of Song: An Acoustemology of Place Resounding in Bosavi, Papua New Guinea" in *Senses of Place* Steven Feld et Keith H. Basso (éds), Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 1996, pp 91-136.
- Ferrell**, Jeff. "Freight Train Graffiti: Subculture, Media, Dislocation" in *Making Trouble: Cultural Constructions of Crime, Deviance, and Control*, Jeff Ferrell et Neil Websdale (éds), New York: Walter de Gruyter Inc., 1999, pp 231-252.
- Friedman**, Jonathan. "Being in the World: Globalization and Localization" in *Theory, Culture & Society*, vol. 7, M. Featherstone (éd), Londres: SAGE, 1990, pp 311-328.
- Gauthier**, Louise. *Writing on the Run: The History and Transformation of Street Graffiti in Montréal in the 1990's* Ph. D, New York, The New School for Social Research, 1998.
- Gell**, Alfred. *Art and Agency: an Anthropological Theory* Oxford: Clarendon Press, 1998.

Gleick, James. *La Théorie du Chaos: Vers une Nouvelle Science* Paris: Flammarion, 1991.

Goldstein, Joël et Alexandre Perrota. *Let's Move, Let's Tag! Ou la Rage du Spray* Genève: Les Editions IES, 1992.

Hannerz, Ulf. *Transnational Connection. Culture, People, Places* Londres et New York: Routledge, 1996, ch 2, pp 17-29.

Harvey, David. *The Condition of Postmodernity: an Enquiry into the Origins of Cultural Change* Oxford: Blackwell, 1989.

Hobsbawm, Eric et Terence Ranger (éds). *The invention of Tradition* Cambridge: Cambridge University Press, 1983.

Horkheimer, Max et Theodor W. Adorno. « The culture industry: enlightenment as mass deception » in *Dialectic of Enlightenment* New York: Herder and Herder, 1969 (1944), pp 120-167.

<http://www.visualorgasm.org>, accès le 17/05/2001, Internet. Au moment où j'écris, en août 2004, ce site a pour nouvelle adresse <http://www.visualorgasm.com>.

http://www.woostercollective.com/2003_11_23_newsarchive.html#106980798603920778, accès le 27/11/2003, Internet.

Kearney, Michael. "The Local and the Global: The Anthropology of Globalization and Transnationalism" in *Annual Reviews in Anthropology*, no 24, 1995, pp 547-565.

Le Wita, Béatrix. *Ni vue ni connue. Approche ethnographique de la culture bourgeoise* Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1988.

McCracken, Grant. *Transformation*
http://www.cultureby.com/books/transf/cxc_trilogy_transformation.html, accès le 28/09/2002, Internet.

McDonogh, Gary. "The Geography of Emptiness" Robert Rotenberg et Gary McDonogh (éds.), *The Cultural Meaning of Urban Space*, Westport: Bergin and Garvey, 1993, pp 3-15.

Méchoulan, Éric. « Intermédialités: Le temps des illusions perdues » in *Naitre, Intermédialités*, no 1, printemps 2003, pp 9-27.

Petit Robert 1. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française. Paris, Dictionnaires Le Robert, 1989.

Phillips, Susan A. *Wallbangin': Graffiti and Gangs in L.A.* Chicago: University of Chicago Press, 1999.

Poulain, Michael. « The Next Level ».

<http://www.geocities.com/boxcarart101/thenextlevellead.html>, accès le 06/05/2004, Internet.

Reitman, Ben. *Boxcar Bertha: une autobiographie recueillie par Ben Reitman* (1ère édition: Chicago, 1937) Paris: L'Insomniaque, 1994.

Scarpetta, Guy. « Le grand retour des intermittents du spectacle » in *Le Monde Diplomatique*, <http://www.monde-diplomatique.fr/2004/05/SCARPETTA/11184#nb7>, accès le 25/07/2004, Internet.

Slecht, Neil E. “Resistance and appropriation in Brazil: how the media and ‘official culture’ institutionalized Sao Paulo’s grafite” in *Studies in Latin American popular culture*, no 14, 1995, pp 37-67.

Taussig, Michael. *Mimesis and Alterity: A Particular History of the Senses* London: Routledge, 1993.

Violeau, Jean-Louis. *Situations Construites: Était « situationniste celui qui s'employait à construire des situations »*, 1952-1968 Paris: Sens & Tonka, 11/24, 1998.

Virilio, Paul. *Esthétique de la disparition* Paris: Balland, 1980.

Wallace, Samuel E. *Skid Row as a way of life* Totowa, New Jersey: The Bedminster Press, 1965.

Waswo, Richard. *From Virgil to Vietnam: The Founding Legend of Western Civilisation* Hanover and London: Wesleyan University Press, 1997.

Webster's unabridged dictionary of the English language, Portland House, New York, 1989.

