

## Des murs aux trains. Des graffiteurs de Montréal From walls to trains. Some of Montreal graffiti artists

Franck Le Coroller

Volume 8, Number 2, 2005

La jeunesse au Québec. Marges, institutions et représentations

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1000912ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1000912ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Globe, Revue internationale d'études québécoises

ISSN

1481-5869 (print)

1923-8231 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Le Coroller, F. (2005). Des murs aux trains. Des graffiteurs de Montréal. *Globe*, 8(2), 121–152. <https://doi.org/10.7202/1000912ar>

Article abstract

Based on an ethnographic research, this article deals with youth involved in the world of graffiti from teenagehood to adulthood. Rather than considering this artistic practice only as an act of vandalism, this text focuses on the possible maturation inherent to graffiti in order to better understand the motivations of those young artists and the coherence of this culture.

## Des murs aux trains. Des graffiteurs de Montréal

Franck Le Coroller  
Université de Montréal

**Résumé** – Basé sur une recherche ethnographique, cet article traite de l'implication de jeunes dans le monde du graffiti, de l'adolescence à l'âge adulte. Plutôt que de simplement considérer cette pratique artistique comme un acte de vandalisme, ce texte prend en compte la maturation possible au sein de ce milieu afin de mieux cerner les motivations des graffiteurs et la cohérence de cette culture.

*From walls to trains. Some of Montreal graffiti artists*

**Abstract** – Based on an ethnographic research, this article deals with youth involved in the world of graffiti from teenagehood to adulthood. Rather than considering this artistic practice only as an act of vandalism, this text focuses on the possible maturation inherent to graffiti in order to better understand the motivations of those young artists and the coherence of this culture.

Les graffitis font aujourd'hui partie intégrante de l'environnement visuel montréalais. Nul ne peut y échapper, ils sont partout. Qui en sont les auteurs, et quelles sont leurs motivations ? Pour tenter de répondre à ces questions, j'ai rencontré notamment le graffiteur OTHER, qui m'a invité à l'accompagner lors de ses expéditions nocturnes. Comme certains autres graffiteurs, OTHER peint presque exclusivement sur des trains de marchandises. Pour quelles raisons exactement ? Qu'ont les trains – qui sont pourtant peu visibles – de si spécial pour que ces jeunes (et moins jeunes) s'adonnent à cette activité de manière quotidienne, malgré le froid ou le mauvais temps ? Je proposerai ici quelques pistes de réflexion, mais j'ai tenu à donner à ce texte une teneur essentiellement descriptive, étant donné la rareté des études consacrées à ces peintres fantômes<sup>1</sup>.

---

1. Deux ouvrages traitent spécifiquement des graffitis sur les trains de marchandises : LOUISE GAUTHIER, « Writing on the Run : The History and Transformation of

Au cours de cette recherche, j'ai adopté le point de vue des graffiteurs plutôt que celui des institutions qu'ils contournent. Décrire et comprendre leur activité dans une perspective sociale et culturelle me semblait plus intéressant que de spéculer sur la valeur esthétique de leurs œuvres, d'analyser les origines de la « criminalité » d'un point de vue quantitatif ou sociologique ou encore d'élaborer un moyen de répression plus efficace pour éradiquer ce « vandalisme ». Il s'agissait plutôt pour moi de comprendre les fondements, les intentions et les valeurs qui assurent la cohérence de cette activité. Le texte qui suit rend compte en partie de nos rencontres<sup>2</sup>.

Au Québec comme dans la majorité des pays occidentaux, le graffiti est par définition illégal puisqu'il transforme un espace qui n'appartient pas à l'auteur. Lorsqu'on peint sur une surface en ayant au préalable obtenu l'autorisation de son propriétaire, on produit une murale et non un graffiti ; la différence réside ainsi dans le contexte de production. Comme plusieurs autres graffiteurs, mes interlocuteurs s'adonnent à ces deux activités<sup>3</sup> et font systématiquement la distinction lorsqu'ils parlent

---

Street Graffiti in Montreal in the 1990's », thèse de doctorat, The New School for Social Research, New York, 1998 ; Jeff FERRELL, « Freight Train Graffiti : Subculture, Media, Dislocation », Jeff FERRELL et Neil WEBSDALE [éd.], *Making Trouble : Cultural Constructions of Crime, Deviance, and Control*, New York, Walter de Gruyter, 1999, p. 231-252.

2. Afin de recueillir mes données, j'ai accompagné OTHER et d'autres graffiteurs pendant trois ans, plus ou moins régulièrement selon les périodes. Je me suis engagé dans une observation participante en les accompagnant partout où ils allaient la nuit. Avec leur accord, ma démarche a consisté non pas à peindre les trains moi-même, mais à en prendre des photographies, qui les ont d'ailleurs beaucoup intéressés et dont ils ont conservé quelques clichés. J'ai parfois profité de ces rencontres pour longer les lignes de trains à la recherche d'autres graffitis. J'ai également enregistré mes entretiens en tête-à-tête avec OTHER, SEKA et END. Cependant, nos discussions dans la ville et les dépôts de trains se sont avérées tout aussi fructueuses, sinon plus, en termes de cueillette de données. Durant cette recherche, j'ai également pris l'habitude de me promener dans les dépôts de trains afin de vivre ces expéditions en solitaire et de mettre à jour ma banque de photographies.

3. Mes interlocuteurs peignent des murales lors de concerts ou d'événements comme *Under Pressure*, qui se tient annuellement à Montréal. Depuis dix ans, des commerçants ou des résidents allouent certains murs aux organisateurs de ce rassemblement de graffiteurs venus du monde entier. Il arrive également que des propriétaires proposent spontanément à des graffiteurs de peindre une de leurs façades.

de leurs œuvres : un graffiti est illégal alors qu'une murale ne l'est pas. Certains graffitis sont produits impulsivement par des solitaires qui tapissent les lieux publics comme les murs des toilettes de rendez-vous galants, d'obscénités, de propagande politique, de poésie ou de leurs autres états d'âme. Ceux qui m'intéressent ici s'inscrivent plutôt dans une culture aux contours certes fluctuants, mais qui est tout de même bien définie, ce qui leur confère un pouvoir particulier de communication et de transmission, de mise en relation des auteurs non seulement sur le moment, mais surtout dans la durée. Je tenterai ici de mettre en évidence les différentes phases qui jalonnent les carrières individuelles de mes interlocuteurs<sup>4</sup>, de l'adolescence jusqu'au début de la trentaine.

Né à New York au début des années 1970 et guidé par Afrika Bambaataa, le mouvement hip-hop prône la création artistique plutôt que la destruction et la violence, et ce, au moyen du *Djing*, du *breakdance* et des graffitis. Ces manifestations constituent rapidement une solution de rechange aux règlements de compte sanglants entre les gangs et touchent en majeure partie la jeunesse new-yorkaise issue des minorités ethniques. Afro-américains, Latino-américains et New-Yorkais d'origine asiatique expriment dans la rue leur frustration par rapport à une réalité sociale dominée par une classe de Blancs, qui les exclut. Plus encore, ils se mesurent entre eux par leurs prouesses musicales (*Djing* et *MCs*<sup>5</sup>), chorégraphiques (*breakdance*) et graphiques (graffiti). Comme les murs ne suffisent plus au flot toujours croissant d'images, certains groupes (*crews*<sup>6</sup>) se mettent à peindre les autobus et les wagons du métro. Le but de cette migration est de donner à voir autant de signatures individuelles ou de groupe que possible, dans des territoires étendus par l'appropriation des transports en commun. Rapidement, les graffitis se retrouvent sur les murs des autres grandes villes états-uniennes et se répandent

---

4. Je parle ici de carrière, car, contrairement aux idées reçues, accéder à la reconnaissance de ses pairs et à l'autosatisfaction dans le monde du graffiti requiert de l'organisation, du travail, du temps et de l'énergie.

5. Un *MC* est une personne qui improvise au micro, souvent dans des combats rhétoriques entre deux ou plusieurs personnes.

6. « *Crew* » signifie littéralement « groupe » ou « équipe », et désigne dans ce contexte un ensemble de graffiteurs qui agissent ensemble et signent de ce nom commun, en plus de leur pseudonyme personnel. OTHER a par exemple fait partie des groupes KWOTA et TA lorsqu'il peignait à la bombe.

partout en Amérique du Nord. L'Europe, l'Asie, l'Amérique du Sud ainsi que certains pays d'Afrique n'y ont pas échappé non plus<sup>7</sup>. Durant cette période d'expansion, certains artistes ont développé l'esthétique de ces traces, passant d'une simple signature monochromatique (un *tag*) à des pièces multicolores parfois très complexes dont la lecture s'avère souvent impossible au non-initié. Il faut savoir que c'est toujours le pseudonyme du graffiteur ou encore le nom de son groupe qui est représenté dans l'image (voir figures 1 et 2). Ceci étant dit, penchons-nous sur la première phase du parcours des graffiteurs, la découverte des lieux.

### Explorer la ville et découvrir les murs

C'est au cours des années 1990 que OTHER, SEKA et END ont découvert les graffitis à la bombe : dorénavant, ils ne seront plus de simples spectateurs, mais des acteurs. Sous l'influence d'un ami, par pure curiosité ou simple goût de l'interdit, ils se mettent à signer d'un pseudonyme l'espace citadin, public ou privé. Ils ont alors entre 13 et 18 ans. Nuit après nuit, les graffiteurs parcourent la ville à la recherche d'endroits où placer leur *tag*. Évoluant avec le temps et la pratique, leur style leur procure un certain prestige auprès des autres graffiteurs de leur ville respective. Cette reconnaissance par les pairs dépend en partie de la maîtrise technique des bombes aérosol, mais surtout de l'audace à peindre des endroits difficilement accessibles mais aisément visibles. Ces prouesses logistiques et artistiques sont tout aussi valorisées que l'abondance des traces laissées sur le territoire urbain. Choisir une façade en hauteur et y peindre une pièce très complexe témoigne d'une rapidité d'exécution évidente et relève parfois de la haute voltige ; à chacune de ses sorties, chaque graffiteur contribue donc à l'édification de sa réputation. OTHER, SEKA et END ont tous trois commencé ainsi.

Il est important de mentionner qu'avec le temps les Blancs – comme les trois graffiteurs que j'ai rencontrés – se sont inscrits dans cette démarche artistique d'abord exclusivement pratiquée par les minorités ethniques de New York. Désormais, la détermination personnelle des graffi-

---

7. Susan A. PHILLIPS, *Wallbangin' : Graffiti and Gangs in L.A.*, Chicago, University of Chicago Press, 1999, p. 54.

teurs apparaît plus pertinente pour expliquer leurs activités que le milieu dans lequel ils ont grandi<sup>8</sup> : dans la rue, ces différences disparaissent. Adeptes du skate-board, amateurs de punk rock, mes interlocuteurs ont abondamment exploré leur ville à l'adolescence. Ce n'est donc pas le seul phénomène hip-hop qui les a amenés à peindre des graffitis. En laissant leur trace dans des ruines industrielles autant que sur des façades résidentielles, ils ont trouvé un moyen d'affirmer leur présence au monde en spatialisant leur passage, aussi éphémère soit-il. Plusieurs dimensions peuvent être analysées afin de comprendre leurs motivations.

Appuyant ce que j'ai constaté lors de ma recherche, les diverses études consultées mentionnent que la grande majorité des graffiteurs commencent à peindre à l'adolescence. En quoi cette activité peut-elle satisfaire des besoins adolescents ? Dans une perspective relevant de la psychologie sociale, Marie-Line Félonneau et Stéphanie Busquets en viennent à la conclusion suivante :

[Le *tag*<sup>9</sup>] répond aux besoins d'affirmation et de valorisation propres à cette période [qu'est l'adolescence] et s'inscrit dans une dimension narcissique de quête identitaire. Le *tag* fournit un cadre à l'expérience adolescente. Il permet au jeune de se recréer un milieu de socialisation adapté à ses besoins de différenciation et d'identification<sup>10</sup>.

---

8. Au cours de ma recherche, j'ai constaté que le graffiti rassemble ces artistes par-delà les différences linguistiques, sociales, familiales ou scolaires. END, âgé de 23 ans au moment de la rédaction de cet article, est le seul qui soit originaire de Montréal ; les deux autres, qui ont aujourd'hui 31 ans, ont grandi dans d'autres provinces canadiennes et vivent au Québec depuis plus de 10 ans. Ayant rencontré de nombreux autres graffiteurs par leur entremise, j'ai pu constater que le scénario des débuts est très similaire d'un artiste à l'autre, peu importe leur lieu d'origine et la langue dans laquelle ils s'expriment. Bien que OTHER, SEKA et END soient tous trois anglophones, ils ont de bons amis graffiteurs francophones. La même diversité caractérise les milieux sociaux et familiaux des graffiteurs rencontrés : ils proviennent de familles unies ou éclatées, sont enfants uniques ou ont une famille nombreuse, et sont issus autant de la classe moyenne que de milieux plus favorisés ou plus pauvres.

9. En France, on fait souvent référence au graffiti dans sa forme esthétique la plus simple, le *tag*.

10. Marie-Line FÉLONNEAU et Stéphanie BUSQUETS [éd.], *Tags et grafs. Les jeunes à la conquête de la ville*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 168.

En s'inventant une signature, ces jeunes créent une facette identitaire autre que leur identité civile et donnent vie à une nouvelle partie d'eux-mêmes. Personne ne les contrôle, ni leurs parents, ni leurs professeurs, ni leurs éventuels patrons. Même s'ils se trouvent plutôt dans la post-adolescence, mes informateurs expriment toujours cette sensation de liberté dans leur discours : « le graffiti est une activité libre, ça te permet de faire ce que tu veux », me disait par exemple OTHER. Ces jeunes s'évaluent entre eux, allant jusqu'à masquer les graffitis qu'ils considèrent médiocres. Ainsi, chacun peut progresser et apprendre de ses pairs, bien que cette phase soit souvent très laborieuse. Acquérir la maîtrise des bombes aérosol et savoir agir dans les bons endroits sans se faire attraper n'est pas aisé. Durant cette période d'apprentissage, le *rush* d'adrénaline est un catalyseur de l'action. J'ai moi-même ressenti ces poussées de manière très virulente lors de mes premières sorties dans les dépôts de trains. Comme les graffiteurs, j'ai dû repousser mes propres limites afin de m'affirmer et de me faire accepter au sein de leur groupe. Nancy Macdonald, auteure d'une ethnographie, va d'ailleurs dans ce sens :

- En inscrivant leur nom, ils gagnent la célébrité et le respect. En le faisant illégalement, ils construisent une identité masculine. En excluant les filles, ils protègent cette identité. Et en excluant « le monde de l'extérieur », ils ajoutent du pouvoir, de la possession, de l'autonomie et de la fuite au mélange. Dans cette sous-culture, de jeunes hommes remportent la liberté du possible, la chance de dépasser les limites de la « vraie vie » et d'être qui ils veulent<sup>11</sup>.

Le graffiti offre un contexte de maturation aux adolescents. Ils doivent trouver leur place par rapport non seulement à leurs pairs, mais aussi aux institutions que sont la famille, l'éducation et le milieu du travail.

---

11. Nancy MACDONALD, *The Graffiti Subculture. Youth, Masculinity and Identity in London and New York*, New York, Palgrave, 2001, p. 228. « *By writing their name, they earn fame and respect. By doing it illegally, they build a masculine identity. By excluding girls, they protect this identity. And by excluding the "outside" world, they add power, ownership, autonomy and escape into the mix. In this subculture, young men gain the freedom of possibility, the chance to go beyond the limits of "real life" and be who they want to be* » [je traduis].

## DES MURS AUX TRAINS

Une bonne observation de ces activités très organisées et même ritualisées vient contredire les idées reçues qui les considèrent uniquement comme des pratiques délinquantes et destructrices.

S.J. Tambiah définit le rituel comme « un système de communication symbolique construit culturellement<sup>12</sup> ». Les graffiteurs construisent leur territoire grâce aux images qu'ils produisent. L'observation systématique des traces laissées par les autres graffiteurs leur permet de se tenir au courant de leurs activités et entretient le besoin de manifester à nouveau leur présence. Ces images sont donc porteuses d'agentivité sociale. Leur modalité de production, soumise à l'ordre du rituel, suit les trois phases énoncées par Van Gennep<sup>13</sup> : en premier lieu, il y a la rupture avec le quotidien, qui consiste à préparer le matériel nécessaire et à sortir de chez soi. On notera que le rituel est marqué par des conditions spatiales et temporelles particulières : dans le cas des graffiteurs, ce sont la rue et la nuit qui constituent le terrain d'action privilégié. Vient ensuite le cœur du rituel, durant lequel la prudence, la concentration et l'habileté doivent être conjuguées aussi rapidement et efficacement que possible. La tension est alors à son maximum, car c'est dans ce laps de temps que les graffiteurs sont le plus vulnérables : être pris en flagrant délit ne pardonne pas. Enfin, une fois la peinture terminée, le graffiteur abandonne son œuvre et s'en va. C'est la réinsertion dans le quotidien, chacun rentrant tout simplement chez lui. Ces phases se déroulent évidemment de façon très variable dans la réalité, mais leurs caractéristiques générales et leur enchaînement systématique permettent de mettre en lumière certains éléments significatifs. Tout d'abord, la récurrence de l'activité permet à chacun d'actualiser ses relations avec les autres graffiteurs. On notera ici la continuité temporelle que permet de mettre en scène le rituel. Par ailleurs, et j'insiste sur ce point, s'adonner au graffiti de manière assidue permet aux adolescents d'effectuer une transformation difficile à vivre de nos jours. J'adopte ainsi la position de

---

12. S.J. TAMBIAH, « A Performative Approach to Ritual », *Proceedings of the British Academy*, n° 65, 1981, p. 119. « [...] a culturally constructed system of symbolic communication » [je traduis].

13. Arnold VAN GENNEP, *The Rites of Passage*, Chicago, University of Chicago Press, 1969 [1960].



Nancy Macdonald, qui considère cette activité comme un nouveau rite de passage. Selon l'auteure,

[cette] sous-culture pourrait être considérée comme un « rite de passage » moderne, comme un véhicule de transition qui permet le cheminement de ses membres, principalement des mâles, d'un statut à un autre [...]. Trouver un chemin sensé vers l'âge adulte/l'âge d'homme n'est pas une tâche aisée pour les jeunes gens d'aujourd'hui [...]. [L]es jeunes doivent être un peu plus créatifs, ils doivent trouver des manières de construire leurs propres appuis et de faire fonctionner leurs propres rites et rituels<sup>14</sup>.

Tout semble indiquer que le graffiti est un exemple de rituel qui compense l'absence d'épreuves autrefois vécues par les jeunes. L'armée et les scouts ne sont plus très à la mode ; on se marie – quand on se marie – de plus en plus tard ; on étudie de plus en plus longtemps. Dans ces conditions, le temps de la responsabilité est décalé et les épreuves, quasi inexistantes. Si le graffiti compte de plus en plus d'adeptes parmi les adolescents, il est certain que la possibilité de maturation qu'il offre y est pour beaucoup. D'autre part, d'un point de vue phénoménologique – qui considère que chaque personne n'est pas simplement le produit de son environnement, mais fait preuve d'agentivité pour créer son monde –, l'activité des graffiteurs témoigne d'un désir de se mettre en scène dans la société. L'appropriation de la ville par la création d'un espace d'expression et de créativité démontre un intérêt pour ce cadre de vie. Les graffiteurs connaissent d'ailleurs très bien le territoire montréalais.

END : Les édifices que tu vois quand tu marches en ville vont rester là pour toujours, plus longtemps que toi en tout cas. Toucher le mur de la main établit une relation

---

14. Nancy MACDONALD, *op. cit.*, p. 228-229. « [...] *this subculture could be viewed as a modern-day "rite of passage", a transitional vehicle which helps its mainly male members journey from one status to another [...]. Finding a meaningful route to adult/manhood is not an easy task for young people today [...]. The young have to be a little more creative and find ways of building their own props and operating their own rites and rituals* » [je traduis].

## DES MURS AUX TRAINS

beaucoup plus proche que de simplement marcher à côté. Tu deviens simplement plus intime avec ton environnement<sup>15</sup>.

Les graffiteurs s'inscrivent dans ce lieu commun qui veut que l'adolescence soit une période d'expérimentation. Et expérimenter signifie s'impliquer, s'engager dans des actions visant à trouver sa place dans le monde. Les graffiteurs posent ainsi les bases de leur maturation à venir.

Par ailleurs, bien que peindre soit un acte solitaire, il peut être mis en scène de manière collective. C'est pourquoi ces artistes sortent en général à plusieurs. OTHER, accompagné en général de LABRONA, me disait que « c'est un événement social. C'est la même chose que de se rencontrer entre gars pour aller voir un match de football. » Graffiter, c'est socialiser, entretenir des relations – d'ailleurs exclusives à cette pratique – avec ses pairs en s'appuyant sur un besoin commun de dire : « J'étais là, je suis là et je serai encore là. » Lorsque le *tag* d'un graffiteur commence à être vu et reconnu, cela induit un ensemble de relations sociales avec ses pairs. Il arrive également que la population participe à cette reconnaissance. Les articles de journaux sporadiques concernant les graffitis, les tentatives municipales d'éradiquer ce que certains considéraient comme un « fléau » et les nombreux ouvrages sur le sujet (journaux, magazines, recherches en criminologie, livres d'art) témoignent de l'intérêt pour ces images. Par exemple, nombreux sont les Montréalais qui ont déjà vu les grands visages en noir et blanc exécutés par OMEN, ou qui ont du moins entendu parler de ses graffitis entre 2000 et 2003<sup>16</sup>. Un graffiti dérange par sa présence et redéfinit l'utilisation de l'espace urbain comme le souhaite son auteur. Être reconnu par ses pairs et par les médias, voire par la population plus large, signifie que le jeune est parvenu à se faire une place dans la société. Chacun existe alors par ses images, mais également par les récits des autres. Madan Sarup considère

---

15. Des extraits d'entrevues avec OTHER, SEKA et END ont été insérés dans ce texte : il me semble pertinent de présenter, sans modification ni reformulation, ce qu'ils expriment déjà très clairement. Les entrevues ont été traduites de l'anglais.

16. On a d'ailleurs pu voir OMEN en première page d'un hedo culturel gratuit de Montréal en 2002. Voir Rupert BOTTENBERG, « Trane Spotting », entrevue avec OMEN, *Mirror*, 4-10 juillet 2002, p. 14-15.

l'identité comme un processus constructif en constante évolution plutôt que comme une entité fixe. Selon lui, une identité est « l'histoire que l'on dit de soi-même mais aussi celle que les autres disent de nous<sup>17</sup> ». La formation de soi emprunte forcément le chemin du récit, et c'est dans cette imbrication perpétuelle du même et du différent, du familier et de l'étranger que se situe le désir de l'autre... semblable. Cette tension n'est pas spécifique au graffiti : elle qualifie toute forme de relation interpersonnelle. S'attacher à une personne ou à un groupe implique la reconnaissance de l'altérité. Ainsi, chaque graffiteur accompli est intégré et reconnu comme appartenant au monde<sup>18</sup> du graffiti, alors qu'il n'est bien souvent qu'un adolescent ordinaire dans son quotidien. Au sein de leur groupe, souvent local au départ, ces jeunes apprennent les rudiments de la pratique (technique, valorisation, mesure des risques encourus) et travaillent à bâtir leur notoriété. Par la suite, c'est l'extension de la reconnaissance à la communauté plus large, nationale, voire internationale, qui prend le dessus.

## De l'impulsivité à la méditation

En s'affranchissant des différences sociales et en contournant la loi et ses interdits, les jeunes graffiteurs développent, dans bien des cas, une passion pour leur pratique, passion qui peut aller jusqu'à la dépendance. C'est un phénomène que connaît bien SEKA, dont le premier *tag* date d'une quinzaine d'années, soit la moitié de ses trente-et-une années de vie.

SEKA : [Le graffiti] peut prendre le dessus sur ta vie entière... si tu le laisses faire. Ça devient une chose englobante comme toute culture. La plupart des gens que je connais qui sont très sérieux à propos du graffiti ont tous déjà été dépendants à un moment ou à un

---

17. Madan SARUP, *Identity, Culture, and the Postmodern World*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 1996, p. 3 [je traduis].

18. J'utilise ici le terme « monde » dans le sens proposé par Marc Augé, qui renvoie à l'idée de « singularité et d'autonomie relative » et qui peut parfois désigner « les collectivités qui partagent une activité » (Marc AUGÉ, *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Paris, Aubier, 1995, p. 128).

## DES MURS AUX TRAINS

autre. Aujourd'hui, je le fais simplement pour maintenir un équilibre dans ma vie.

Moi : Ta santé mentale, en quelque sorte ?

SEKA : Ouais, je ne pense pas qu'à un moment dans ma vie, même si j'ai des enfants, j'arrêterai d'en faire.

Voyons maintenant comment cette passion/carrière a évolué pour mes interlocuteurs. Durant de nombreuses années, OTHER, SEKA et END ont sillonné les rues des villes dans lesquelles ils ont vécu. Ils ont vu leur style évoluer en laissant leur trace au hasard d'un mur, d'un poteau électrique ou d'une boîte aux lettres. Mais, un jour, une rencontre les a détournés de ces supports fixes, un ami graffiteur ou une expédition nocturne les ayant menés dans un dépôt de trains de marchandises. Ces wagons sont alors devenus leur canevas, dans un rapport presque exclusif : c'est ainsi que mes interlocuteurs sont passés de la rue aux trains, sur lesquels ils peignent leur signature plus ou moins complexe et colorée. Après quelques expéditions dans les dépôts, les graffiteurs ont remarqué la présence de petits dessins noir et blanc que l'on nomme *monikers* (voir figures 3 et 4) et se sont intéressés à leurs auteurs fantômes, les *bobos*<sup>19</sup> et les cheminots.

Buz Blurr [ancien cheminot, graffiteur états-unien] : J'ai commencé le 11 novembre 1971. La pratique d'art folklorique consistant à inscrire à la craie des *monikers* sur les panneaux roulants des trains de marchandise remonte au XIX<sup>e</sup> siècle alors que les *bobos* et les cheminots marquaient leur présence sur le vaste réseau. J'ai suivi cette tradition en créant mon propre icône, qui

---

19. Le mot « *hobo* » provient de « *hoe boy* » qui signifie littéralement « le garçon à la houe ». Ce terme désigne les travailleurs saisonniers des États-Unis dont la tâche principale consistait à participer aux récoltes. Alternant entre ces dernières et les grands travaux d'établissement du XIX<sup>e</sup> siècle, ces nomades voyageaient principalement sur les trains de marchandises. Pour de plus amples détails sur les *bobos*, voir Samuel E. WALLACE, *Skid Row As a Way of Life* Totowa, New Jersey, Bedminster Press, 1965 ; Ben REITMAN, *Boxcar Bertha : une autobiographie recueillie par Ben Reitman*, Paris, L'Insomniaque, 1994 [1937] ; et Nels ANDERSON, *The Hobo. The Sociology of the Homeless Man*, Chicago, University of Chicago Press, 1975 [1923].

permet une application rapide et une reconnaissance facile, pour subvertir l'obsession des codes de triage<sup>20</sup>.

Initialement inscrites à la craie sur les trains de marchandises, ces traces témoignent depuis plus d'une centaine d'années du passage des *bobos*. Ces 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 sont parfois signés d'un pseudonyme. Cependant, le *moniker* seul fait aussi office de signature. Quelques mots peuvent également le compléter, sous forme de poème, de réflexion ou de message, destiné à tous ou à une personne en particulier. Depuis le milieu du xx<sup>e</sup> siècle et la mécanisation intensive du travail agricole, le nombre de *bobos* a diminué de manière importante, et ce sont surtout les cheminots qui perpétuent cette pratique.

Nourris de ces images chargées d'une histoire souvent méconnue et des manifestations culturelles qui font référence au même imaginaire<sup>21</sup>,

---

20. Avec la permission du Wooster Collective, [http://www.woostercollective.com/2003\\_11\\_23\\_newsarchive.html#106980798603920778](http://www.woostercollective.com/2003_11_23_newsarchive.html#106980798603920778) (27 novembre 2003). • 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 bobos 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* • [je traduis].

21. Il semble qu'un corpus assez important de chansons transmises oralement circule encore, les *train songs*. D'autres artistes contribuent également à transmettre des traces de cette époque : en musique, on pensera notamment à Woody Guthrie, Skip James, Richard D. Burnett, Hank Williams, Dave McCarn et Emmylou Harris, mais aussi à Willie Nelson, Bruce Springsteen et Bob Dylan, qui racontent ou ont raconté le *hobo*, les rails ou la route dans leurs chansons. Pensons également au 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* (op. cit.). D'autres films comme *Easy Rider* (1969), de Dennis Hopper, ou *Paris, Texas* (1984), de Wim Wenders, racontent à leur façon la mouvance et l'errance comme principes de vie, avec ses avantages et ses inconvénients. Dans le domaine de la littérature, on sait que Jack London a voyagé en train et écrit sur le sujet, de façon plus ou moins autobiographique, au début du xx<sup>e</sup> siècle. Plus tard, c'est la Beat Generation de Jack Kerouac (*On the Road, Dharma Bums*), William S. Burroughs, Allen Ginsberg, Neal Cassady et bien d'autres qui a choisi la route comme démarche exploratoire et révélatrice. Kurt Vonnegut Jr. est également un maître en matière d'histoires de la route, comme d'ailleurs Charles Bukowski.

## DES MURS AUX TRAINS

les graffiteurs ont tous voyagé sur les trains de marchandises dans le cadre de leur démarche exploratoire. Ils font partie des « nouveaux hobos ».

Depuis le début des années 1990, le voyage en train attire une nouvelle génération de vagabonds. Les vieux hobos pleurnichards tendent à disparaître, mais ils sont remplacés dans les wagons et sur les plateformes des conteneurs à grains par des jeunes de la rue, des punks, des anarchistes rêveurs, des guerriers-écologistes et des professionnels obsédés par les trains. Ils sont tous vaguement liés par une vision de la liberté aussi vieille que la nation, une Amérique de mouvance et d'indépendance, d'immensité mythique et de silence, de découverte, de fuite et de rébellion. C'est une Amérique qui a été promise il y a bien longtemps, mais qui n'a jamais été livrée, que nous sommes tous supposés aimer mais qu'il ne nous est pas permis de chercher, celle qui est juste au coin et toujours hors de portée<sup>22</sup>.

OTHER et OMEN ont ainsi erré environ six mois à travers l'Amérique du Nord uniquement par voie ferroviaire, tout comme SEKA, qui a fréquemment utilisé ce moyen de transport.

SEKA : Les gens [savent] qui tu es car ce sont aussi des voyageurs de train. Il y a beaucoup de gens que j'ai connus en peignant des trains. Certains de ceux qui sont devenus mes meilleurs amis hors du graffiti sont des gens que j'ai rencontrés par le graffiti. C'est ironique, car les stéréotypes rattachés au vandalisme, au graffiti et au mode de vie du hobo ne reflètent pas vraiment de fortes valeurs personnelles, mais, en réalité,

---

22. Ben EHRENREICH, « The Hobohemians : On the Rails With the New Freedom Riders », *LA Weekly*, 26 juillet-1<sup>er</sup> août 2002. « [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 the'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 » [je traduis].

les individus les plus solides que j'ai rencontrés en termes d'énergie créative et de personnalité viennent de ce milieu. Mais comme n'importe quoi, le graffiti n'est qu'une partie de la vie de quelqu'un.

Céder à l'appel de la route, vivre le mythe américain sur les traces de leurs prédécesseurs, se perdre pour mieux se trouver, telles ont été les raisons invoquées *a posteriori* par les graffiteurs pour expliquer leurs périodes d'errance. Pour comprendre la transformation déclenchée il y a quelques années par leur intérêt pour la culture des *bobos*, il faut insister sur le glissement provoqué, au sein de leur démarche, par le passage des murs aux trains de marchandises.

Tout d'abord, les graffiteurs que j'ai suivis ont troqué les bombes de peinture pour de gros crayons à l'huile noirs et blancs très résistants aux intempéries et presque indélébiles. Cela a engendré une modification des traces. D'abord simples signatures monochromes, elles sont devenues plus complexes et colorées. Par la suite, les graffiteurs se sont mis à peindre surtout des visages en noir et blanc – ainsi qu'en gris, en frottant le noir et le blanc du bout du doigt. De l'écriture stylisée ils sont passés au dessin plutôt figuratif. Ils s'inspirent bien souvent de photographies, qu'ils ont soit découpées au préalable dans des magazines ou des journaux, soit prises lors de balades urbaines. Ils ont donc délaissé la démarche plutôt narcissique de l'inscription répétitive du nom au profit de la peinture grand format de visages détournés, trouvés dans la presse ou dans la rue. Ils improvisent parfois sans photo et agrémentent bien souvent ces images d'un petit commentaire reflétant leur état d'âme ou une réflexion plus générale. Après avoir exécuté une pièce, ils signent toujours de leur *moniker* ou de leur pseudonyme et datent leur œuvres. La multitude de dates sur les wagons confère d'ailleurs une durée propre à cette culture, comme nous le verrons bientôt. De plus, l'accumulation des peintures mises en circulation acquiert pour les graffiteurs valeur de journal intime (voir figures 5 à 8) :

Visual Orgasm : Que signifient les trains pour toi ?

OTHER : Ils sont comme un journal intime, un cahier d'esquisses. Je n'ai même plus de tel cahier, je ne fais

## DES MURS AUX TRAINS

que gribouiller dans les dépôts. Je dirais que les trains me représentent au point d'être embarrassants. J'y ai inscrit tous mes sentiments. Je sors des trucs que j'ai en moi et les laisse quitter la ville<sup>23</sup>.

Lors de mes rencontres :

OTHER : Je pense que j'ai autre chose à dire que de simplement répéter mon nom encore et encore. Ce n'est pas le même message. Écrire mon nom de manière stylisée, c'est du *design* graphique pour moi. Je ne pense pas à ça quand je fais une œuvre. Je pense plutôt à ce qui s'est passé dans ma vie, et non à la manière de faire apparaître quelque chose de propre, parfait, rigide et dans un format prédéterminé [...]. Beaucoup peignent trois cents trains par an ; ils prennent une photo de chacun de leurs graffitis et les ordonnent chronologiquement du premier au dernier. C'est comme un journal intime.

SEKA : Ce que je fais sur les trains contient un élément personnel et un commentaire approprié, que ce soit sous forme de journal intime ou dans l'œuvre elle-même. Il n'y a pas beaucoup de personnalité dans le fait de gribouiller ton nom sur quelque chose, à part peut-être dans le style de lettres que tu utilises. C'est une pure flatterie de l'ego.

END : Tous ceux que je connais bien qui peignent les trains ont un trait personnel, qu'ils ressentent... Peut-être qu'ils ressentent plus qu'ils sont réellement lorsqu'ils font ça. Ça fait ressortir leur personnalité.

---

23. Avec la permission de *Visual Orgasm*, <http://www.visualorgasm.org> (17 mai 2001). Au moment où j'écris, en septembre 2005, ce site a été transféré à une nouvelle adresse (<http://www.visualorgasm.com>) et ne présente plus le texte cité ci-dessous. • *Visual Orgasm : What do freights mean to you ? OTHER : They are a diary to me, a giant sketch book. I don't even have a black book for my writings or drawings anymore, I just doodle in the yards. I would say trains are personal to the point of embarrassing me. I have put all my feelings on them. I get shit out of me, let it leave town* • [je traduis].



La reconnaissance publique n'est plus l'objectif unique des graffiteurs puisqu'ils l'ont déjà atteinte. Par contre, grâce à leur nouveau médium, ils peuvent exprimer beaucoup plus que leur simple existence. Je n'affirmerai pas que cette nouvelle phase de leur carrière engendre une évolution dans leur personnalité, ni l'inverse d'ailleurs. Cependant, il me semble que ce changement de lieu de marquage et de technique indique une évolution simultanée de leur maturité personnelle et de leur maturité artistique. D'après mes observations et nos discussions en tête-à-tête, je pense que mes informateurs ne ressentent plus la rage de s'affirmer, mais que le besoin de graffiter est toujours présent. En d'autres termes, le besoin de célébrité, qui a légitimé leur activité pendant des années, a disparu :

OTHER : J'ai débuté en cherchant la célébrité. Quand j'étais jeune, je voulais écrire mon nom partout parce que j'étais fou et que j'avais seize ans. Il y avait l'adrénaline aussi, c'était cinglé. C'est drôle d'avoir peur, comme en skateboard, faire des trucs pour descendre des groupes de marches et avoir très peur [...]. Plutôt que de chercher la célébrité et l'abondance de graffitis, maintenant je me demande : est-ce que je peux peindre quelque chose de vraiment bien et m'en sortir sans problème ?

La filiation à la culture *bobo* a donc pris le dessus sur celle du hip-hop, et la démarche des graffiteurs s'avère plus informée et réfléchie qu'auparavant. L'âge a calmé les ardeurs des plus fous. Plusieurs amendes et arrestations, une vie de couple plus tranquille pour certains et une carrière artistique – en toute légalité, cette fois – pour d'autres sont autant de facteurs qui peuvent expliquer l'attirance pour les trains de marchandises et le détachement vis-à-vis de la rue. Voyons d'ailleurs en quoi diffèrent ces contextes de production.

Contrairement à la rue, qui requiert une surveillance très soutenue et une grande rapidité d'exécution, les dépôts de trains et, plus généralement, les abords des chemins de fer sont des lieux plutôt tranquilles. Pour Keith Basso, il existe un échange entre le corps et le lieu, une forme d'*interanimation*. Le lieu façonne l'individu qui y évolue, au

même titre que celui-ci le modifie par ses actions<sup>24</sup>. De grandes étendues à ciel ouvert, peu de bruit, l'odeur de la cargaison des wagons – le blé à l'automne, par exemple –, les herbes hautes ainsi que des morceaux de rails sont, avec l'histoire des *bobos*, autant d'éléments qui façonnent l'impression du lieu<sup>25</sup> des graffiteurs. Chacun d'entre eux m'a dit qu'il appréciait tout particulièrement le calme de ces espaces, contrastant avec le brouhaha du reste de la ville. L'impulsivité de la rue s'est transformée en une sorte de calme méditatif lorsqu'ils poursuivent leur démarche de création intime.

OTHER : Beaucoup marquent leur propre nom mais c'est aussi associé à un groupe de gens. Je ne fais pas ça. C'est plutôt personnel et méditatif dans mon cas. Ce n'est pas comme un gang. Je marque certainement mon territoire mais je n'ai pas à le faire avec dix-sept gars.

SEKA : J'ai vécu en ville quasiment toute ma vie et il existe très peu d'endroits dans une ville qui soient tranquilles, où tu puisses t'approcher de la méditation. Pour moi, être dans un dépôt de trains à deux ou trois heures du matin, avec des gens ou sans, c'est devenu une sorte de routine tout comme méditer pourrait le devenir.

END : C'est un acte compulsif et je me sens bien quand je le fais, je n'y vais pas contre ma volonté. Alors je me demande : d'où vient cet instinct qui me détourne de ma route pour faire ça dans des conditions généralement brutales ? Ça prend beaucoup plus que de la simple motivation pour le faire, il y a autre chose, une sorte d'appel [...]. Quand j'en ai entendu parler, je me suis dit immédiatement : qu'est-ce que c'est ? Où ça se passe ? Pourquoi ? Se rapprocher des trains, franchir cette frontière, ne pas créer une atmosphère dans laquelle s'introduire mais accepter ce milieu dans ton

---

24. Keith H. BASSO, « Wisdom sits in Places : Notes on a Western Apache Landscape », Steven FELD et Keith H. BASSO [éd.], *Senses of Place*, Santa Fe (New Mexico), School of American Research Press, 1996, p. 22.

25. L'« impression du lieu » est ma traduction de l'expression « *sense of place* » utilisée par Feld et Basso.

monde, devenir intime avec les trains... Je sais que ça peut paraître étrange : toucher un train, ce n'est pas quelque chose que tu fais normalement.

Étant donné que peu de graffiteurs se rencontreront un jour dans l'espace nord-américain, l'anonymat inhérent à la circulation de ces traces est générateur de mystère. Mystère de soi-même, que chacun met en scène, mais aussi mystère de l'autre, qui rythment et sont rythmés par l'incessante alternance de la production et de la réception des graffitis.

END : Je peux dire que la plupart des graffiteurs que je connais dans cette ville n'ont probablement jamais vu un de mes trains. Ils vont ailleurs, quittent cette ville, contrairement aux graffitis dans la rue. Quand tu fais partie d'une communauté serrée comme celle des *graffiti artists* anglophones de Montréal – et elle est très resserrée – tu n'as pas vraiment besoin de communiquer avec eux puisque tu les vois tous les jours. Je pense que la différence entre peindre des murs et peindre des trains, c'est l'incertitude liée aux trains.

Moi : La plupart d'entre vous ne vous rencontrerez jamais, vous vous reconnaissez par votre *moniker* ou votre *tag*, vous ne vous connaissez pas...

END : Et on ne veut quasiment pas. Ça en fait partie. Si j'avais le courriel et le numéro de téléphone de chaque graffiteur que j'ai vu, si je pouvais communiquer avec ces gens d'une manière plus conventionnelle, je pense que tout l'impact de la chose serait perdu. Tu t'identifies tout de suite à la personne quand tu marches à côté du train et que tu vois quelque chose, peu importe la complexité du travail.

Le graffiti est un mode de communication visuel. En suivant une ligne de trains, les graffiteurs reçoivent les images des autres. S'ils reconnaissent une signature, ils pourront saluer son auteur en apposant leur *moniker*, accompagné d'un petit mot. Lorsque certains se rencontrent lors d'une sortie, ils peignent côte à côte. La proximité spatiale de deux dessins est donc soit un signe de reconnaissance de l'autre, soit

## DES MURS AUX TRAINS

la trace d'un moment passé ensemble. Cette intimité culturelle est régie par quelques lignes de conduite : par exemple, les utilisateurs de gros crayons noirs et blancs ne peignent pas par-dessus les codes inscrits sur les wagons<sup>26</sup>, pour la simple et bonne raison que les cheminots, qui font partie de la communauté des graffiteurs, en ont besoin pour accomplir un travail déjà très pénible. Par conséquent, les graffiteurs que j'ai rencontrés ont appris à respecter ces codes. Les graffiteurs à la bombe, au contraire, n'en ont que faire et ne se gênent pas pour cacher ces lettres et ces chiffres. Ceux-ci peuvent pourtant s'avérer utiles pour un graffiteur averti :

OTHER : Si tu traînes autour des trains depuis longtemps, tu connais toutes les abréviations, tous les codes sur le côté des trains. Avec ça, tu peux savoir d'où vient chaque train. S'il y a un train que je n'ai jamais vu, je peindrai celui-là car il va aller quelque part où mes graffitis ne sont jamais allés.

Moi : Pour que des gens différents voient tes trucs ?

OTHER : Pour les garder éparpillés. C'est la meilleure des choses quand tu peux dire que ce mec-là vient de New York, du New Jersey ou de n'importe où. Parfois tu peux en voir qui viennent du Mexique. Ils commencent à nous rejoindre.

On note ici un nouvel aspect de l'activité des graffiteurs, celui du mouvement qui assure la conquête d'un territoire plus large. Même s'ils se dissocient du discours égocentrique de leurs débuts, ceux que j'ai suivis ne souhaitent pas moins que leurs œuvres voyagent entre les villes et entre les pays. D'ailleurs, on remarque qu'ils utilisent de plus en plus Internet pour diffuser les photos de leurs graffitis sur les trains. Cela témoigne, selon moi, de la persistance d'un désir de visibilité, non seulement en Amérique du Nord, mais désormais dans le monde entier. Le marquage des trains et l'utilisation d'Internet, médium de conservation

---

26. Les lettres et les chiffres inscrits sur les wagons servent à identifier leur provenance. On mettra, par exemple, QGRY pour Quebec Gatineau Railway, BNFE pour Burlington Northern Freight Express et LW pour Louisiana.

de l'information s'il en est, ont un point commun qui m'amène à aborder une dimension importante de l'activité des graffiteurs : le rapport au temps.

## Construire le temps

Le graffiti mural est voué à la fixité et a une vie très éphémère. En effet, les graffiteurs peignent les uns par-dessus les autres de manière très fréquente, assurant ainsi un renouveau à leur art. De plus, les campagnes anti-graffiti menées par les municipalités – celle de Montréal particulièrement, mais également celles de petites villes – s'appuient sur une politique d'effacement systématique qui n'a cessé de s'accroître depuis le début des années 1990<sup>27</sup>. Dans ce contexte, on comprend la nécessité de peindre beaucoup et partout pour maintenir sa présence visuelle. Sur les trains, par contre, chaque graffiti, présent de manière éphémère dans le spectre de l'expérience, disparaît de la vue de son auteur. Il est abandonné à un devenir incertain et circulera en Amérique du Nord de manière aléatoire pendant une période plus ou moins longue<sup>28</sup>. C'est la présence dans la durée qui prévaut et non l'immédiateté de la reconnaissance. Puisque des millions de wagons de marchandises circulent constamment, il est impossible pour les compagnies ferroviaires de les repeindre fréquemment. Cette contrainte des compagnies constitue un atout pour les graffiteurs puisque leurs traces ont ainsi plus de chances de subsister.

END : Certains peignent beaucoup de trains, non afin de communiquer mais dans le but de se promouvoir. Si quelqu'un envoie le même message à répétition, c'est pour la célébrité, c'est de la propagande. J'imagine que je m'identifie un peu à ça, c'est une des bases du graffiti.

Moi : D'être reconnu ? D'être connu ?

---

27. À ce propos, voir LOUISE GAUTHIER, *op. cit.*, p. 161-231.

28. Un graffiteur m'a montré une photo qu'il avait prise d'un graffiti de Herby, un cheminot décédé depuis, datant de 1971.

## DES MURS AUX TRAINS

END : Ouais et puis on parle d'un train de marchandises qui est plus vieux que toi et qui durera probablement plus longtemps que toi, et tu peux y laisser ta trace.

Ce désir de laisser une trace qui dure va de pair avec le possible passage à l'histoire des graffiteurs de trains, inspirés par les *bobos*.

Buz Blurr : Herby, The Rambler, Water Bed Lou, la troisième génération de Bozo Texino et les autres protégeaient avec circonspection leur anonymat, sachant que le mystère crée la légende<sup>29</sup>.

Peindre les trains en noir et blanc permet aux graffiteurs de s'insérer dans une tradition qui a su traverser les époques. En s'identifiant aux *bobos*, les graffiteurs espèrent certainement faire parler d'eux pendant des décennies<sup>30</sup>. Le réseau ferroviaire peut par conséquent être considéré comme le moyen de transmission d'une tradition. Les graffitis constituent quant à eux un moyen de communication incarnant la présence successive de leurs auteurs. Ces derniers profitent ainsi du jeu constant entre la durée et l'immédiateté pour être présents à la fois ensemble, successivement et plus longtemps.

---

29. Avec la permission de Wooster Collective, [http://www.woostercollective.com/2003\\_11\\_23\\_newsarchive.html#106980798603920778](http://www.woostercollective.com/2003_11_23_newsarchive.html#106980798603920778) (27 novembre 2003). • Buz Blurr : *Herby, The Rambler, Water Bed Lou, the 3rd generation Bozo Texino, and others guardedly protected their anonymity knowing that mystery created a legend* • [je traduis].

30. Leur lien avec cette figure mythique n'est toutefois pas évident. Mais, même si l'analogie n'est pas très étayée, je pense que ces graffiteurs se considèrent comme les successeurs des *bobos* par leur pratique artistique autant que par leur mode de vie marginal, bien qu'ils ne vivent pas comme les *bobos*. D'après mes lectures, les *bobos* manifestaient pour des mesures gouvernementales plus socialistes que capitalistes. Plus généralement, je dirais qu'ils ont créé un mode de vie différent de celui de la société en général. De manière similaire, les graffiteurs que j'ai suivis – et qui ont plus de trente ans – ont passé la moitié de leur existence à se tailler une place dans le monde un peu à part du graffiti. Aujourd'hui, ils ne veulent pas de « 9 à 5 », de la grosse maison de banlieue ni des deux grosses voitures. Comme les *bobos*, ils refusent d'accepter les idéaux que la société a fixés pour eux.

## De l'art engagé

En premier lieu, un graffiti est « une affirmation contre quelque chose », pour reprendre les mots de SEKA. C'est une action de violation de la propriété privée, une des bases des systèmes occidentaux<sup>31</sup>. Lors de nos discussions, les graffiteurs ont laissé transparaître clairement leur refus de cautionner la surconsommation actuelle et les institutions qui la régissent. En apposant leur trace sur des wagons pleins de marchandises, ils réitèrent sans cesse ce refus, et ce, quelle que soit la qualité esthétique de leur art. Sans contrainte financière, sociale, politique, esthétique ou hiérarchique (agent artistique ou propriétaire de galerie), sans jugements de valeur, les graffiteurs peuvent faire circuler leurs œuvres dans le circuit alternatif de diffusion artistique qu'incarne à leurs yeux le réseau ferroviaire. Devant le bombardement visuel qui nous assaille aujourd'hui, ils insistent sur la nécessité de préserver la dimension humaine et non mercantile de l'art, improductif financièrement mais utile en tant que manifestation d'autonomie.

Michael Poulain : Je suis certain que tu sais que beaucoup de gens – en fait, il serait plus juste de dire que la majorité des gens – considèrent que ce que tu fais, c'est du vandalisme. C'est illégal et ça leur suffit pour le repousser. Qu'aimerais-tu dire à ces individus ?

OTHER : Tous ceux à qui j'ai montré des photos de *monikers* et d'œuvres faites avec ces gros crayons ont de la difficulté à penser que ça puisse être un acte illégal. Quelle loi ai-je enfreint ? La loi de ceux qui ont le plus d'argent. Prends les principales compagnies ferroviaires canadiennes. Elles ont volé la terre des autochtones, embauché des Chinois pour accomplir les tâches les plus dangereuses et sont revenues sur leurs promesses de ramener chez eux ceux qui avaient survécu après la fin du travail. Elles ont creusé des tunnels et fait exploser des versants de montagnes,

---

31. À ce propos, voir l'ouvrage de Richard WASWO, *From Virgil to Vietnam. The Founding Legend of Western Civilisation*, London, Wesleyan University Press, 1997.

## DES MURS AUX TRAINS

déversé des produits chimiques, créé une paire de points de suture d'une côte à l'autre, ravagé des villes pauvres de la côte Est pour réinstaller les habitants dans des logements gouvernementaux situés dans de vieux quartiers laissés à l'abandon, et tout ça pour établir de nouvelles lignes. Wow ! C'est plutôt du vandalisme à grande échelle qu'ont fait les compagnies ferroviaires canadiennes. En comparaison, j'ai plutôt l'air de quelqu'un qui dessine simplement sur les trains<sup>32</sup>.

Lors de mes rencontres :

SEKA : Je pense que, si l'école originale des graffiteurs de New York, qui a influencé complètement le monde du graffiti, avait fait autre chose que de simplement ajouter à leur *tag* le numéro de leur rue, alors peut-être que ça aurait été différent. La tradition des *bobos* dure depuis beaucoup plus longtemps, avec les *monikers* et le style qu'ils ont adopté. C'est, selon moi, beaucoup plus intéressant. Beaucoup de choses sont arrivées : hip-hop, punk rock, reggae, des musiques engagées politiquement, et la culture du skate-board, tout en même temps et ça représente une grande et même culture. La culture des trains existe hors de tout ça et a une tradition bien plus vieille que le hip-hop, le skate-

---

32. Michael POULAIN, « The Next Level », <http://www.geocities.com/boxcarart101/thenextlevellead.html> (6 mai 2004). • Michael POULAIN : *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. They 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. . It makes me look like I am just a guy drawing on trains* • [je traduis].



board ou le punk rock. C'est ce qui m'a attiré vers la culture des trains. L'apogée du hip-hop est arrivée quand j'ai commencé à aller voir des spectacles. Mon romantisme par rapport à cette culture est en quelque sorte brisé désormais car la plupart de ce que je trouvais efficace dans le hip-hop, le punk rock et le reste a comme disparu en devenant à la mode. Aujourd'hui, le graffiti est encore un acte de défi dans ma vie et c'est grâce au graffiti que je me suis rapproché de la culture des trains. Par contre, le hip-hop et le punk rock n'ont plus rien à voir avec le graffiti, ni avec mon engagement par le graffiti [...]. Je ne serai jamais considéré comme un artiste visuel, qui fait des expos dans des galeries ou quelque chose comme ça. Je ne veux rien avoir à faire avec ça. Non, c'est très loin de ce que j'essaie d'être comme personne et des raisons qui me poussent à faire des graffitis. Les œuvres dans les dépôts de trains n'ont même pas besoin d'être vues ; le graffiti, c'est l'acte, ça consiste à être créatif et politiquement engagé, pour aussi longtemps que possible.

END [à propos des galeries et des musées par rapport aux trains] : Je pense qu'en grande partie, [peindre les trains] permet de se détacher, pas vraiment de se détacher mais plutôt d'éviter complètement ces lieux. Et puis si les gens veulent en savoir plus sur mon œuvre, qu'ils viennent à moi. Je n'ai pas besoin d'aller à eux pour m'exprimer.

L'engagement dont parle SEKA réside dans l'appropriation d'un espace pour manifester son existence, acte qui constitue la base du graffiti. Je pense que c'est l'engagement que les graffiteurs ont tous pris au début de leur carrière : jouir autant que possible de leur agentivité et de l'autonomie de leurs choix, et agir pour vivre comme ils l'entendent et non comme les institutions le prescrivent.

## Vision d'ensemble

Afin de satisfaire un besoin adolescent d'affirmation, ces jeunes ont décidé de s'impliquer dans le monde du graffiti, qui comporte une première phase d'apprentissage des techniques et des attitudes propices à leur développement. Le goût de l'aventure et la recherche des poussées d'adrénaline caractérisent particulièrement cette période. Les prouesses artistiques ainsi que les entreprises risquées permettent aux graffiteurs de s'évaluer et de s'apprécier entre eux. Chacun peut ensuite travailler à bâtir sa notoriété dans le milieu, le but ultime étant la reconnaissance unanime : être présent dans les discours de ses pairs, voire de la presse, marque le succès de cette démarche. Une troisième phase consiste à étendre son territoire jusque-là confiné aux limites de la ville. Les graffiteurs que j'ai rencontrés ont choisi de passer des murs aux trains pour satisfaire cette envie d'expansion. Ce faisant, ils ont délaissé les bombes aérosol et la culture hip-hop pour l'esthétique et la tradition des *bobos*.

Plusieurs facteurs expliquent leurs motivations. Tout d'abord, cette pratique correspond à un besoin de socialisation hors des institutions familiales, scolaires et professionnelles. Peindre des graffitis est un rite de passage qui permet aux graffiteurs assidus de prendre position en tant que jeunes et en tant que mâles dans la société. Avec le temps et la répétition de leurs actions ritualisées, ils établissent une continuité qui les mène vers l'âge adulte. Comme ils ont appris de leurs aînés, ils enseignent ensuite à leurs pairs plus jeunes. Ces artistes prônent l'action et la construction du soi et du « nous » dans un espace social certes déterritorialisé, mais indispensable à leur bien-être. Pour cela, ils privilégient la subversion du temps unilinéaire par le hasard et la répétition, la transgression de l'espace privé plutôt que l'occupation passive des lieux contingentés, le mouvement plutôt que la fixité, et l'anonymat plutôt que les relations interpersonnelles directes. Enfin, c'est dans leur rapport au passé tout autant que dans leur projection dans le futur qu'ils puisent leur inspiration et leur motivation.

Les graffiteurs que j'ai suivis rationalisent leur passage aux trains en évoquant un désir de pérennité et un engagement de l'agentivité qui a fait ses preuves depuis plus d'un siècle avec les *bobos* ; c'est pourquoi

ils se posent comme leurs dignes successeurs. Selon mes observations, il y a tout lieu de croire que l'approche de la trentaine et l'acquisition d'une certaine stabilité doivent être prises en compte pour relativiser leur discours sur la filiation aux *bobos*. En effet, les dépôts de trains favorisent des expériences moins contraignantes vis-à-vis des autorités, la fougue adolescente faisant place à une sorte de méditation plus mature et réfléchie. Par ailleurs, certains graffiteurs commencent à être reconnus dans la sphère légale qu'est l'industrie culturelle, que ce soit dans le domaine de la musique, de la peinture ou de la photographie. Finalement, les graffiteurs reproduisent le schéma du *star system* de la société qu'ils subvertissent. Peut-être le besoin de recourir à des actes illégaux et à des discours de légitimation ne se fera-t-il bientôt plus sentir? En attendant, il importe de considérer sérieusement le besoin d'une certaine jeunesse contemporaine de s'adonner à des activités illégales – le graffiti, mais aussi les *raves* ou l'expérimentation de la drogue – pour se valoriser et pour interroger les fondements et les valeurs de nos sociétés. Malgré la teneur locale de mon étude, il semble que le graffiti laisse maintenant des marques partout sur la planète. Y aurait-il un problème généralisé quant aux lieux d'expression des jeunes d'aujourd'hui? L'agentivité et la liberté de la personne seraient-elles globalement en voie de disparition? Si c'est le cas, peut-être faut-il chercher les raisons de cette perte dans les transformations rapides survenues depuis une cinquantaine d'années – le graffiti ayant connu son essor voilà maintenant quarante ans – et notamment dans les effets de la mondialisation. De vastes études sur le graffiti sont actuellement en cours au niveau international. Espérons qu'à l'instar des graffiteurs elles sauront mettre en lumière des questionnements fondamentaux et favoriser des prises de position en conséquence.



FIGURE 1  
UN TAG PAR UN GRAFFITEUR INCONNU



FIGURE 2  
UNE PIÈCE TRÈS COMPLEXE EXÉCUTÉE PAR RESET  
(QUI FAIT AUSSI PARTIE DU GROUPE FROZEN FR8OPHILES)

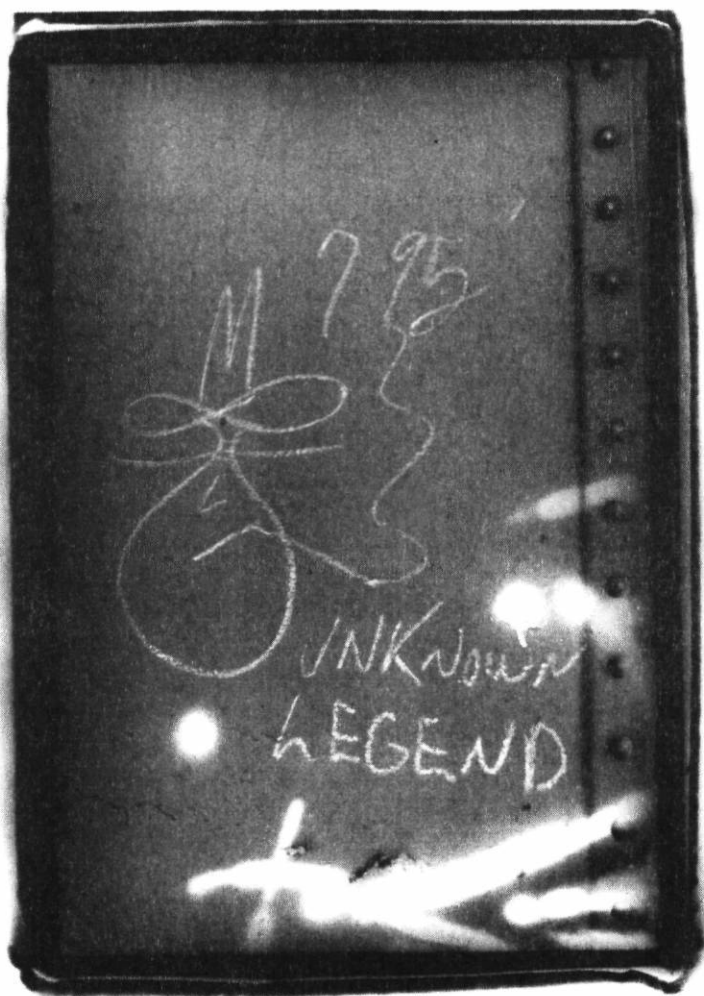


FIGURE 3  
UNKNOWN LEGEND

DES MURS AUX TRAINS

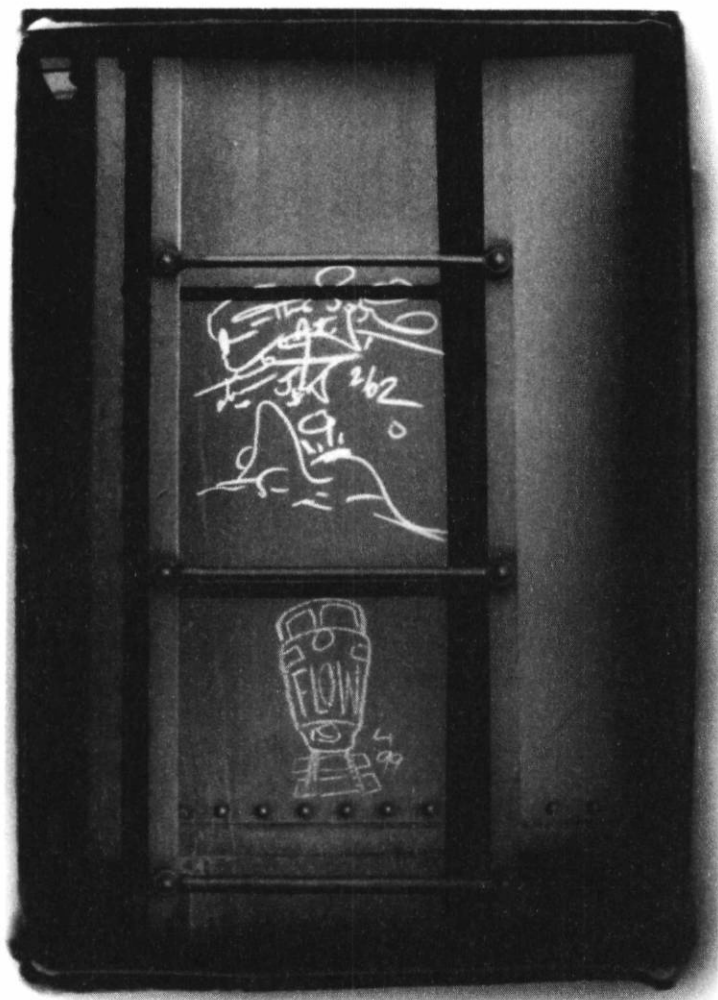


FIGURE 4  
SOLO ARTIST, 02/2002 (DATÉ 07/1995)  
FLOW, 04/1999



FIGURE 5  
SOUS SON *MONIKER* (DATÉ DU 12/2001)  
OTHER A INSCRIT : « I DON'T FEEL HEALTHY »



FIGURE 6  
OTHER A INSCRIT EN DESSOUS DU VISAGE :  
• AYE, WE ARE THE/PIRATES OF/SURFACE/AND SPACE •

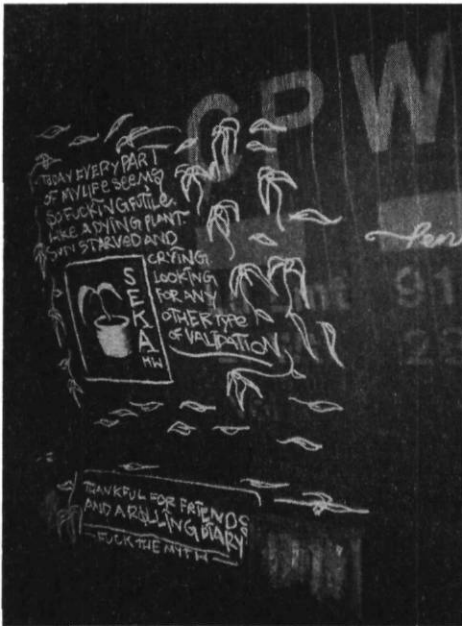


FIGURE 7  
SEKA : • TODAY EVERY PART OF MY LIFE SEEMS SO FUCKING FUTILE. LIKE A DYING PLANT. SUN STARVED AND CRYING. LOOKING FOR ANY OTHER TYPE OF VALIDATION. THANKFUL FOR FRIENDS AND A ROLLING DIARY. — FUCK THE MYTH — •





FIGURE 8  
LABRONA ET END (2002)