Action, Bed & Breakfast : vers une institutionalisation des rapports sociospatiaux au sein des mondes du graffiti train-writing en contexte européen

Autor(en): **Tadorian, Marc**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tsantsa : Zeitschrift der Schweizerischen Ethnologischen Gesellschaft = revue de la Société suisse d'ethnologie = rivista della Società svizzera d'etnologia**

Band (Jahr): **18 (2013)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1007256

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ACTION, BED & BREAKFAST

Vers une institutionnalisation des rapports sociospatiaux au sein des mondes du graffiti *train-writing* en contexte européen

Texte: *Marc Tadorian*

Mots-clés: *Ecologie du graffiti train-writing; système mobilitaire; performances de mobilité transnationale; arrangements spatiaux; échanges sociaux*
Keywords: *Train-writing ecology; mobility systems; transantional mobility performances; spatial arrangements; social exchanges*

Je suis français et je vis à Paris, je ne me souviens pas comment j'ai commencé le graffiti, certainement à l'école, vers 1988, quand j'avais 12 ans. A ce moment, tout le monde faisait des tags[1]*, c'était la mode. Disons que j'ai réellement commencé à pratiquer en 1994. Avec quelques potes, j'ai vite rejoint un groupe très actif: les SDK. [...] Nos lignes favorites étaient le RER A et St Lazare [la gare]. Tout notre travail se concentrait sur ces deux lignes. La journée idéale était de commencer par la A au petit matin, prendre des photos vers 8 heures, aller dormir un peu, faire un métro vers midi, prendre les photos à l'heure de pointe, se poser en fumant quelques joints le reste de la journée, et préparer les bombes pour le plan de nuit, sur St Lazare. [...] Après cinq ans de bons et loyaux services, je trouvais Paris cool, mais je commençais à tourner un peu en rond. J'avais cette grande carte de l'Europe dans mes chiottes et je méditais dessus à chaque fois que j'allais pisser. Je me demandais à quoi ressemblaient les différents systèmes ferroviaires, à Berlin, Copenhague, London, Stockholm. Plus j'y pensais, plus l'idée de voyager se faisait pressante. C'était le moment de découvrir de nouveaux horizons, de nouveaux trains, de rencontrer de nouvelles personnes... d'exporter mon nom.*

Cet extrait biographique me servant d'illustration pour introduire mon champ d'investigation est tiré du dernier épisode d'une trilogie de vidéos documentaires rétrospectifs sur les «styles de vie» d'adeptes du graffiti au début des années 2000[2], réalisé par des graffiti *train-writers*, c'est-à-dire des adeptes du graffiti en contexte de sites ferroviaires et spécialisés dans l'intervention sur les rames de trains et de métros. Ma recherche doctorale s'intéresse à l'écologie du *train-writing*, c'est-à-dire aux rapports pratiques et symboliques liés à l'usage de l'espace urbain des personnes qui explorent clandestinement les systèmes ferroviaires pour les transgresser méthodiquement et faire systématiquement des graffiti sur leurs rames. Elle a pour objectif de rendre compte des configurations sociospatiales que leur activité génère au sein de leur monde.

Sur la base de cette recherche, cet article se propose de décrire dans une démarche ethnogéographique, inspirée notamment des Ethnogéographies de Claval et Singaravélou (1995), quelques pistes que je suis en train de poursuivre pour appréhender les rapports que les adeptes du *train-writing* entretiennent avec leur espaces de vie. La «mobilité» dans son

---

[1] Dans cet article, les termes en italiques font références aux expressions utilisées par les acteurs au sein du monde du train-writing ou aux expressions citées en langue étrangère; les guillemets français aux concepts et notions analytiques et les guillemets anglais à la prise d'une certaine distance par rapport au sens habituel (ironie, recul sémantique).

[2] *Cf: Dirty Handz 1. Destruction Of Paris*, 1999; *Dirty Handz 2. Back On Tracks*, 2001; *Dirty Handz 3. Search and destroy*, 2006, BTK Video; http://fr.wikipedia.org/wiki/Dirty_Handz [consulté le 5 février 2013]

expression plurielle et systémique («géographique», «virtuelle», «imaginée» et «sociale») étant une dimension centrale des arrangements sociospatiaux générés par les activités des *train-writers* en quête de reconnaissance ainsi qu'une valeur essentielle au sein des mondes, ces rapports seront ainsi envisagés à la lumière des approches de John Urry et ses collègues (Urry 2005; Sheller et Urry 2006). Le système mobilitaire et les performances de mobilité transnationale au seins des mondes du train writing seront donc ici au cœur de mon analyse.

Les mondes du *train writing*

Les graffiti *train-writers* – dénomination utilisée par les adeptes des graffiti sur les rames de trains et métros pour se reconnaître entre eux et se distinguer des personnes qui utilisent d'autres supports pour faire des graffiti – remontent leur affiliation «subculturelle» à la «tradition» dite nord-américaine du graffiti urbain contemporain. Selon le mythe d'origine, elle aurait émergé à la fin des années 1960 à Philadelphie et New York (Gastman et Neelon 2010). Au sein de cette tradition les inscriptions apposées sur les supports mobiles que constituent les rames de trains et métros renvoient avant tout à des systèmes de lettrages accompagnés parfois par des personnages inspirés des bandes dessinées. Ces inscriptions font essentiellement référence à des pseudonymes (*blazes*) ou des noms de groupe d'affiliation (*crews*). Depuis sa première apparition aux Etats-Unis, la diffusion de cette tradition outre-Atlantique, au début des années 1980 dans les grandes villes européennes (mais bien au-delà aussi), par le relais des media audio-visuels, des touristes et des migrants (Bazin 2008), a semé des graines qui ont donné la vie à une multitude de scènes locales. Les adeptes du *train-writing* forment idéalement une «communauté subculturelle imaginée». Elle rassemble autour d'un certain sentiment de partage d'une passion commune majoritairement des jeunes hommes. Issus de milieux sociaux hétérogènes, ils constituent plus concrètement, dans des contextes spécifiques, des regroupements organisés en cercles de connaissance, cercles d'amis, crews, partenaires et rivaux (Tadorian 2009). Les membres de ces micro-formations sociales sont interreliés entre eux par un vaste réseau transnational. Qu'elles soient tolérées et considérées comme une forme d'expression artistique ou perçues comme une maladie urbaine (Cresswell 1996), du point vue juridique les activités illicites des adeptes sont plus ou moins sévèrement réprimées selon l'application des lois en vigueur au sein des divers contextes nationaux en Europe et ailleurs. Mais pour les adeptes en quête de renommée, les politiques de répression *antigraffiti* menées par les forces de l'ordre locales agissent moins comme des effets contraignants et répulsifs (facteurs *push*) que comme un cadre d'action stimulants (facteurs *pull*). En effet, elles donnent la possibilité aux plus courageux de mettre à l'épreuve leurs compétences de mobilité et leur professionnalisme en démontrant leur bravoure au sein de leurs mondes. Aux yeux des adeptes, le «jeu du chat et de la souris» avec les autorités fait partie intégrante de leur activité subversive. Il constitue même le moteur d'un système mobilitaire (Urry 2005) s'étendant au-delà des frontières des Etats-nations. La portée transnationale de ce système fait de lui le cadre privilégié d'exercice de performances des adeptes et de défis honorifiques entre eux. En outre et plus fondamentalement, il est aussi au cœur de la production, la distribution et la conversion de ressources essentielles à la reproduction des mondes du *train- writing*.

Système mobilitaire du graffiti *train-writing* et performances de mobilité des adeptes

En Europe, durant les années 1990, parallèlement au développement des nouvelles technologies de l'information et à l'apparition de service de transport «low-cost» (easy-jet et Inter-Rail entre autres), le réseau du *train-writing* s'est densifié et la participation des adeptes à des séjours graffiti s'est amplifiée. Aujourd'hui depuis une dizaine d'année, la mobilité géographique est hautement valorisée par les adeptes et l'organisation de voyages graffiti itinérants constitue, au sein des mondes du *train-writing*, une véritable institution au sens anthropologique du terme (Bonte et Izard 1991: 378). Ces formes de voyages codifiés leur donnent la possibilité d'une part de découvrir des nouveaux contextes d'activité et de rencontrer des pairs (adeptes locaux ou autres touristes graffiti en route) pour partager avec eux des expériences «authentiques» (des *magic moments*). D'autre part, ils leur permettent aussi de ramener de leurs expéditions des souvenirs photographiques et filmiques de leurs «œuvres» éphémères. Ces souvenirs visuels à l'image de la trilogie citée au début de cet article sont souvent utilisés pour documenter leur style de vie «hors du commun». Ils permettent aux adeptes d'enrichir leurs collections de «trophées visuels» personnels et de les faire publier dans des sites, revues ou autres médias spécialisés. Les expéditions graffiti et la mise en circulation de trophées visuels sont une condition (i) pour étendre le champ de leur visibilité sociogéographique, (ii) occuper des positions et des statuts stratégiques de leader au sein des regroupements de pairs, (iii) grimper progressivement les échelons de la hiérarchie sociale et (iv) laisser des traces mémorables dans l'histoire locale et internationale du graffiti *train-writing*. L'idée centrale défendue ici et au cœur de mes pistes de recherche repose sur le postulat qu'il existe une relation d'interdépendance entre, d'une part la «mobilité géographique» – mais aussi le stationnement!

(Dahinden 2010; Cresswell 2012) – la «mobilité virtuelle» et la «mobilité imaginée» des adeptes, et d'autre part le potentiel de «mobilité sociale» au sein de leur monde[3]. Ces relations d'interdépendance mobilitaire s'expriment de manière codifiée dans les pratiques spatiales des adeptes et les «transactions» (Tadorian en préparation) qu'ils entretiennent entre eux au cours de leur activité et carrière d'initié.

Sur la base de ce postulat, la suite de l'article se propose de mettre en lumière les logiques sociospatiales sous-jacentes aux «performances de mobilité transnationale» des adeptes du *train-writing* au cours de leur «graffiti safari» en relation avec les arrangements spatiaux et échanges sociaux qu'elles génèrent sous forme institutionnalisée. Le cas de l'institutionnalisation des formes de prestations informelles entre «adeptes-touristes-hôtes» en situation de séjours graffiti itinérant et «adeptes-guides locaux» qui accueillent leurs pairs en cours de route sera utilisé pour illustrer le système mobilitaire du *train-writing*. J'appelle cette forme institutionnalisée de prestation mutuelle de services informels, l'institution Action, Bed & Breakfast (A, B&B), en référence à l'institution touristique internationale Bed & Breakfast (B&B). A la différence de certaines modalités utilitaires propres à l'institution officielle B&B du point de vue du parti prestataire, l'institution informelle A, B&B n'est pas orientée substantiellement par des logiques commerciales, mais sociales et symboliques. L'idée d'Action ajoutée dans l'expression A, B&B renvoie à l'activité du *train-writing* et la préparation de «plan graffiti» par les partenaires des hôtes en vue de satisfaire leur quête d'expériences inédites dans un cadre «optimal». Cette institution est au cœur de la reproduction sociospatiale des mondes du graffiti *train-writing*, soit de l'écologie du *train-writing*.

Les résultats exposés ici sont issus d'un terrain ethnographique que j'ai mené au cours de l'année 2010 jusqu'à la fin de l'année 2012. Pendant mon enquête, j'ai réalisé des entretiens biographiques avec des adeptes. J'ai également recouru à l'analyse de documents visuels autoproduits au sein des mondes du *train-writing*. Par ailleurs, en vue de retracer les logiques des «performances de mobilité transnationale» des *train-writers*, j'ai suivi les itinéraires de routes de divers regroupements d'adeptes suisses et étrangers en situation de séjour graffiti de plus ou moins longue durée et en contexte européen. Je les ai accompagnés notamment en train, en mode InterRail, de pays en pays, de ville en ville, de site en site, pendant leurs déplacements, stationnements et *actions*. La mobilité ferroviaire représente pour de nombreux *train-writers* un moyen de déplacement privilégié par les adeptes les plus jeunes et en quête d'aventures inédites. La formule Interrail Global Pass est un abonnement de train qui leur permet de circuler pendant un mois sur presque tout l'ensemble du réseau ferroviaire européen, à des prix avantageux. Lorsque les participants sont en formation professionnelle ou qu'ils occupent un emploi, ces séjours sont organisés pendant leurs congés (week-end et vacances d'été notamment).

Dès lors, comment se manifestent les cadres des rapports sociospatiaux orientant les pratiques de mobilité des adeptes en situation de séjour graffiti? Comment apparaissent ces cadres au sein de l'institution de l'Action, Bed & Breakfast?

Cadre de manifestation des rapports sociospatiaux: l'institution de l'Action, Bed & Breakfast

De façon générale, l'institution de l'Action, Bed & Breakfast peut être comprise comme un service d'échange de prestations de guide mutuelles et pratiqué entre adeptes locaux et adeptes touristes en situation de séjours graffiti. Ces échanges informels entre pairs sont encastrés dans un système d'écologie complexe mettant en jeu des pratiques de mobilité originales. Ces formes de mobilité produisent elles-mêmes des types d'arrangements spatiaux et échanges sociaux inédites, autrement dit des rapports sociospatiaux particuliers. Les liens qui unissent les adeptes qui animent ce système sont basés sur des rapports de loyauté, de confiance, de solidarité, de réciprocité, de parrainage de même que de territorialité, de compétition, de rivalité, de défiance et de mentorat.

Après la réalisation de leurs exploits *in situ*, la plus grande préoccupation des adeptes est d'obtenir un souvenir visuel de leur action éphémère. Il faut savoir que souvent les wagons de trains et métros recouverts de graffiti sont rapidement sortis de la circulation pour être nettoyés et remplacés par des «propres». Aussi, parfois les sites d'action sont trop sombres ou inappropriés pour obtenir des images inédites de leurs exploits graphiques. Pour photographier ou filmer leur œuvre dans des contextes idéaux avant qu'elle ne soit effacée, les adeptes doivent ainsi avoir une excellente connaissance des horaires des trains et des circuits parcourus par leurs «cibles» dans le «système». La production et la diffusion des trophées visuels de leurs propres performances dans les réseaux de pairs démontrent les compétences circulatoires des adeptes et permet

[3] Par «mobilité» j'entends le déplacement de personnes, d'objets, d'idées de biens et autres entités en circulation dans des espaces sociaux pouvant potentiellement s'étendre au-delà des frontières des Etats-nations ainsi que les significations que les acteurs sociaux lui attribue.

d'étendre la portée de leur connaissance. Au sein des équipes de «chasseurs de trains», l'apprentissage de ces savoirs se développe en s'échangeant des informations pratiques entre pairs et en observant *in situ* et *in vivo* les leaders en action plus expérimentés. La transmission de ces savoirs tout comme certains codes de conduites d'une cohorte à l'autre est assurée par les plus *vieux* lorsqu'ils prennent sous leurs ailes des *jeunes* initiés cherchant à bénéficier de la protection de leurs aînés.

Souvent les accès aux sites stratégiques, aux *spots*, où sont entreposées les rames de trains ou de métros en situation de repos (les *yards*), sont contrôlés par des leaders locaux. Ces leaders imposent des règles d'usage de ces sites à leurs alliés. Ces leaders sont de fait amenés à lutter contre des rivaux potentiels qui chercheraient à compromettre leur réputation en essayant de renverser l'ordre établi par le biais de défis honorifiques. Les tensions qui en découlent entre les leaders en place et les nouveaux prétendants peuvent mener à de vives disputes ainsi que de violentes agressions physiques au sein des partis antagonistes. En fait si le contrôle de «territoires de chasse» représente pour lui-même une marque de prestige pour celui qui démontre son exercice, d'un point de vue plus général, l'instauration de codes d'usage relatif au régime d'exploitation des ressources matérielles des *sites stratégiques* est fondamental pour garantir la pérennité des *spots* locaux. Les leaders protègent leur territoire en vue de les préserver d'un usage abusif par des regroupements d'adeptes transgresseurs qui ne se soucieraient guère de la durabilité des sites exploités. Une surexploitation des *yards* pourrait en effet déstabiliser la vie écologique de ces sites et rendre les conditions de «chasse» plus difficiles voire impossibles. Les lieux où sont parquées les rames pourraient être changés ce qui signifierait la *mort d'un yard* et donc la disparition des ressources potentielles que ces lieux recèlent.

Les leaders *actifs* ont idéalement plusieurs sites sous leur contrôle de telle manière à pouvoir appliquer une sorte de «système de jachère» à leur territoire, ce qui leur permet de mettre les terrains exploités au repos après leur usage tout en continuant d'être eux-mêmes actifs en investissant d'autres sites en même temps. Ces préoccupations écologiques amènent les *train-writers* à se déplacer régulièrement. Elles les conduisent à organiser des séjours graffiti à l'étranger et à entrer en contact avec des autres bandes leaders. Les *bonnes connections* sont décisives pour bénéficier d'une qualité de service d'hospitalité optimal et du précieux savoir des guides locaux. En offrant aux *train-writers* touristes des services d'hôte (accueil, hébergement) et en les guidant dans des sites stratégiques, les partenaires locaux, idéalement, aident les touristes à augmenter les chances de succès de leur «graffiti safari» tout en réduisant les coûts financiers de leurs séjours et en rendant leurs actions moins risquées. C'est exactement cet ensemble informel d'arrangement sociospatiaux et de trans-actions sociales générés au cours des pratiques de mobilité transnationale des adeptes générés que j'entends par l'idée de l'institution de l'A, B&B et plus fondamentalement l'institutionnalisation des rapports sociospatiaux.

Conclusion

Que pouvons-nous apprendre maintenant de ce cas d'étude en termes de conceptualisation du cadre d'expression des rapports sociospatiaux des adeptes du graffiti *train-writing* au sein de leurs mondes? Il existe différentes manières au sein des sciences sociales de penser le rapport à l'espace en relation avec la mobilité. Parmi cette diversité, de nombreuses études ont limité leur conception de l'espace soit à une étendue physique, un simple contenant de chose ou encore une métaphore. Complémentairement à ces approches, il conviendrait ici de mettre d'abord à l'œuvre la perspective pragmatique du «faire avec de l'espace» (Lussault et Stock 2010). Il s'agit d'une modalité conceptuelle du rapport à l'espace souvent éclipsée dans les autres approches et peu problématisée lorsqu'elle est implicitement mobilisée par d'autres études. Pourtant cette modalité et la conceptualisation de cette approche sont essentielles pour comprendre les expériences des individus en général et des *train-writers* en particulier.

Dans cette perspective, l'espace, plus précisément l'espace urbain et en particulier l'infrastructure du réseau ferroviaire – contexte d'action privilégié des adeptes du graffiti contemporain – sont avant tout envisagés comme une ressource pour l'action. Une ressource avec laquelle les graffiti *train-writers* «font des choses ensemble» pour reprendre une idée cruciale de la sociologie de Becker (1999: 141). Le cadre d'apprentissage des «arts de faire» (de Certeau et Giard 2010) avec le système ferroviaire au cours des carrières d'adeptes[4], c'est-à-dire l'expérimentation de formes de déplacements, tels que les «Inter-Rail graffiti» est appréhendé ici comme un système d'exploi-

[4] En m'inspirant de Michel de Certeau, Luce Giard, Alain Tarrius et Camille Schmoll par «arts de faire» (Certeau et Giard 2010), je fais référence aux compétences spécifiques valorisées par les adeptes, telles que le «savoir circuler» (Tarrius 1992) dans les système de réseaux ferroviaire (c'est-à-dire à la capacité de s'orienter dans les systèmes ferroviaires et à se frayer un chemin vers les lieux de dépôts, tout en esquivant méthodiquement leurs dispositifs de surveillances) et le «savoir faire circuler» (Schmoll 2005) des trophées visuels au sein des réseaux de pairs (c'est-à-dire la capacité de produire, stocker et médiatiser des témoignages visuels de leurs «exploits» par le biais des possibilités offertes par les nouveaux médias et moyens de communication).

tation spécifique du potentiel offert par le contexte de l'urbain contemporain. Il en va de même pour les procédures d'arrangements sociospatiaux et stratégies transactionnelles que cette forme de mobilité originale génère au sein du système mobilitaire dans laquelle elle s'inscrit. L'espace urbain pensé ici, bien plus qu'une simple étendue, un contenant ou encore une métaphore, doit être appréhendé avant tout comme un medium. En tant que tel, il aide les adeptes via le système mobilitaire à convertir certaines compétences de mobilité transnationale en bénéfices symboliques, autrement dit en renommée.

RÉFÉRENCES

Bazin Hugues
2008. *La culture hip-hop*. Paris: Desclée De Brouwer.

Becker Howard Saul
1999. *Propos sur l'art*. Paris: L'Harmattan.

Bonte Pierre, Izard Michel
1991. *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*. Paris: Presses universitaires de France.

de Certeau Michel, Giard Luce
2010. *L'invention du quotidien/1, Arts de faire*. Paris: Gallimard.

Claval Paul, Singarevelou (Ed.)
1995. *Ethnogéographies*. Paris: L'Harmattan.

Cresswell Tim
1996. *In place/out of place: geography, ideology, and transgression*. Minneapolis: Minnesota Press.

2012. «Mobilities II: Still». *Progress in Human Geography* 36(5): 645-653.

Dahinden Janine
2010. «La circulation des personnes: Cabaret Dancer's Transnationality». *Working papers MAPS* 3: 1-16.

Gastman Roger, Neelon Caleb
2010. *The History of American Graffiti*. China: Harper Collins Publisher.

Lussault Michel, Stock Mathis
2010. «Doing with space: towards a pragmatics of space». *Social Geography* 5: 11-19.

Schmoll Camille
2005. «Pratiques spatiales transnationales et stratégies de mobilité des commerçantes tunisiennes». *Revue européenne des Migrations internationales* 21(1): 131-154.

Sheller Mimi, Urry John
2006. «The new mobility paradigm». *Environment and Planing* 38: 207-226.

Tadorian Marc
2009. *Warriorz: graffiti-writing, spatialité & performances à Bienne*. Neuchâtel: Institut d'ethnologie.

Tarrius Alain
1992. *Les fourmis d'Europe: migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*. Paris: L'Harmattan.

Urry John
2005. «Les systèmes de la mobilité». *Cahiers internationaux de la sociologie* 118(1): 23-35.

AUTEUR

Marc Tadorian est doctorant FNS au Laboratoire d'études transnationales et des processus sociaux de l'Université de Neuchâtel. Il prépare une thèse intitulée: Ethnogéographie des mondes du graffiti-writing: suivre les traces des performances de mobilité des adeptes à travers les espaces et au-delà du temps. Il est actuellement visiting PhD Student à la Royal Holloway University of London (RHUL) au sein du département de la géographie sociale et culturelle (SCG).

marc.tadorian@unine.ch