

Tu nais, tuning, tu meurs

Par Rodolphe Dogniaux et Marc Monjou

Forme déclinante de la culture populaire et ouvrière post-industrielle, le *tuning* (de l'anglais *to tune* : régler, accorder un instrument) n'a, à notre connaissance, fait l'objet d'aucune appropriation de la part des institutions culturelles et artistiques.

Lieu / Venue : Musée d'Art et d'Industrie de la Ville de Saint-Étienne
Commissariat / Curator : Rodolphe Dogniaux (FR) et Marc Monjou (FR)
Musée d'Art et d'Industrie de la Ville de Saint-Étienne : Nadine Besse
Co-commissariat délégué, design graphique et scénographie /
Co-curators, graphic design and exhibition design :
Yann Alary, Léa Barbier, Timothée Deloire, Julie Gayral, Adrien Houillère, Romain Le Liboux (post-diplôme Design et Recherche de l'ESADSE)
Régie des œuvres / Registrar : Chloé Mercier

1. Éric Darras, « Un lieu de mémoire ouvrière: le tuning », *Sociologie de l'art*, OPUS 21, mars 2012, p. 85-109. Nous renvoyons aussi le lecteur à Éric Darras, « Pimp my car? A working-class work of art? », *Azimuths*, n° 42, janvier 2015, numéro consacré au *tuning*.

2. Éric Darras, *ibid.*, p. 90.

3. Éric Darras, *ibid.*

4. Pierre Doze, « Design Bolidage », *Magazine*, n° 1, sept/oct/nov. 2010.

5. Éric Darras, *op.cit.*, p. 91.

La sociologie des cultures n'a elle-même pointé son regard que très tardivement sur ce champ de pratiques et de création non savante, souvent jugé kitsch, inutile, vain, vulgaire, futile ou misérable. Ainsi, par exemple, le sociologue Éric Darras¹, qui a montré récemment que « les *tuners* sont presque toujours des hommes de moins de vingt-cinq ans dont le niveau d'études n'atteint qu'exceptionnellement le bac professionnel, que tous ou presque appartiennent à cette jeunesse rurale faiblement qualifiée, ces "gars du coin" qui comptent parmi les plus durement affectés de la "génération sacrifiée" confrontée à la désindustrialisation, à la difficile entrée sur le marché du travail et sur le marché matrimonial, à la hausse des attentes scolaires, etc., autant de transformations socio-économiques lourdes auxquelles ces jeunes hommes tentent aussi d'apporter leurs réponses par le *tuning*². »

Il apparaît que le *tuning* interroge d'une manière déconcertante la relation à l'objet dans les sociétés post-industrielles. Pour Éric Darras toujours, après la fermeture des usines « s'opère une reconnaissance de classe, au travers des générations, qui autrefois s'appelaient la fierté ouvrière et la satisfaction revendiquée devant le travail manuel bien fait. Le *tuning* permet de maintenir l'interconnaissance locale sans l'usine, en supportant des valeurs réputées caractéristiques du monde ouvrier³ ». Par-delà toutes ces valeurs sociales, morales et identitaires, on perçoit que le *tuning* est une pratique de création - une culture matérielle - qui mobilise en son centre des catégories désolidarisées de la seule performance technique (qui relèvent même souvent de la contre-performance technique, comme en témoigne le style *low-ride*), catégories proches de ce que la culture savante pourrait appeler des valeurs « esthétiques ». Si déraisonnable, si absurde qu'il puisse paraître⁴, le *tuning* n'en reste pas moins une pratique tout ordonnée au beau, où elle puise tout son sens.

Pourquoi le *tuning*? De l'extérieur, la question mérite à tout le moins d'être posée, autant que la réponse mérite d'être entendue. Car avec plus ou moins de tolérance à l'endroit de qui ignorerait cette évidence supposée (et inégalement partagée), « les *tuners* répondent toujours en substance et en toute simplicité : "Parce que c'est beau⁵!" »

Le cadre thématique de la Biennale Internationale Design Saint-Étienne 2015 (où l'on postule que le beau se dit en plusieurs sens), tout comme le cadre du musée d'Art et d'Industrie de la Ville de Saint-Étienne, était l'occasion et l'alibi rêvés pour faire vivre l'une des intentions fondatrices de l'exposition *Tu nais, tuning, tu meurs* : utiliser

le *tuning*, pratique sauvage et non cultivée (au sens de l'institution), à la fois captive et libérée du consumérisme classique et officiel, pour mettre à l'épreuve le design entendu comme discipline esthétiquement policée, culturellement bordée et inféodée à la commande réelle ou supposée des marchés. Et à rebours, questionner l'étrangeté du *tuning* du point de vue du design institué - et assumé comme tel : celui du musée, du commissariat officiel, de l'école, aussi, puisqu'une grande partie de cette exposition est due aux étudiants du cycle recherche de l'ESADSE. Bref, toutes choses égales par ailleurs et à titre au moins d'hypothèse : confronter les valeurs du *tuning* à celles du design. Ainsi, à la lumière du *tuning*, il s'agit ici de considérer la question du beau sur nouveaux frais et de dénoncer certaines impasses de la culture matérielle, à commencer par celle qui vise à la segmenter en compartiments étanches. Entre design et art contemporain, et par le recours à l'objet « tuné », à la vidéo, à l'installation, à la photographie, au graphisme, à la mode, à la création numérique, etc., l'exposition *Tu nais, tuning, tu meurs* montre le *tuning* ou *les tunings* (au sens étendu... qui finit par inclure même certaines formes de design), comme autant de formes vivantes de la culture matérielle contemporaine.

Conçue dans le cadre du post-diplôme Design et Recherche de l'ESADSE, l'exposition *Tu nais, tuning, tu meurs* est à voir moins comme une exposition de *tuning* que comme l'exposition d'un design qui cherche à mettre en crise ses propres limites. Quoique chacun des objets exposés présente - à divers titres - son intérêt propre, intérêt que le parti pris scénographique s'attache à observer, le principe de l'exposition repose sur les multiples échos que chacun des objets établit avec les autres objets présentés, soit qu'il relève de tel ou tel champ de pratiques (art, design, *tuning*), soit qu'il affiche tel ou tel trait, commun ou singulier (état de surface, itération de motifs, code générique, recours à une technique particulière, manifestation de telle ou telle valeur sociale, morale, technique, etc.). Ces échos naissent d'un grand nombre de questions que les commissaires ont adressées conjointement aux diverses pratiques et aux divers objets présentés, et qui ont permis de relever convergences et divergences, ressemblances et dissemblances, ruptures et continuités, qu'elles soient culturelles, socio-institutionnelles, plastiques, poétiques, graphiques, figuratives, sémantiques, économiques, etc. La question du standard et de sa dissolution, par exemple, les *tuners* s'appropriant toujours un objet de série d'origine industrielle (un *type*) pour l'aliéner, le léser, le modifier, le régler ou le dérégler, le parfaire, l'augmenter, l'orner, etc. De là la tentation de voir dans le *tuning* l'expression d'une espèce de résistance à la standardisation qu'impose l'économie de la consommation ; résistance paradoxale et seulement apparente, puisque jamais le standard n'est oublié et qu'avec ses kits, ses équipements, ses marques mythiques (comme les marques de voitures allemandes auxquelles on emprunte leurs attributs comme autant de modèles), le *tuning* redouble en fait le système économique qu'on voudrait le voir falsifier. La question aussi des codes propres au *tuning* : codes graphiques⁶ et plastiques, codes sociaux et codes moraux, le *tuning* ayant érigé sa propre esthétique, avec ses valeurs, ses grammaires, ses motifs, son intertextualité, ses modes

⁶. Lire sur ce point l'article de Vivien Philizot dans *Azimuths*, n° 42, janvier 2015.

⁷. Éric Darras, *op. cit.*, p.107.

⁸. Éric Darras, *op. cit.*, p.109.

de citation et d'hommage, etc., puisque la pratique est aussi toujours dépendante des pairs qui s'affrontent, et que la reconnaissance du groupe va à celui qui a manifesté un courage et un engagement évidents, celui notamment d'avoir fait le boulot soi-même et de lui avoir tout sacrifié. Questions aussi de l'apparence et de la superficialité (aux deux sens du terme), le designer refusant obstinément d'être cantonné au rôle du coloriste de la couche visible des objets, rôle auquel on serait tenté de réduire le *tuner*. Question de la situation de la création artistique enfin, car bien qu'ils placent leur pratique (et ses résultats) sous le sceau de la beauté, les *tuners* refusent d'être rangés dans la classe des artistes, par crainte de se voir dépossédés des valeurs constitutives de la culture ouvrière (le travail, la virilité⁷).

Finalement, et c'est bien légitime, le visiteur demandera sans doute quelle acception du *tuning* a guidé les commissaires de l'exposition dans leur processus de sélection. À la fois toutes et aucune. Car l'acception restreinte et strictement technique du *tuning* - défini comme activité de modification ostensible des éléments et formes automobiles standard - côtoie sa définition sociologique qui confine la pratique à un ensemble de déterminants très « localisés », tenant du cliché (jeunes hommes désœuvrés, souvent ruraux et chômeurs, plutôt machos, pourvus d'un faible capital culturel et dépensant l'argent qu'ils n'ont pas en bidouillant vainement leurs pauvres bagnoles, et tout ça pour la frime !). À côté de quoi joue aussi à plein une définition étendue du *tuning*, dont les limites finissent par flirter avec celles du design et de la création artistique. De là donc la surreprésentation des motifs issus de l'automobile (origine, creuset et centre de gravité du *tuning* au premier sens), bien que l'exposition ne soit pas une « exposition de bagnoles ». De là aussi la présence, dans l'exposition, de pièces manifestant les questions du genre, du goût - plus ou moins bon -, de la vulgarité, de la liesse... De là enfin les nombreux objets d'art et de design, lesquels jouent ou déjouent la scène du *tuning*, de manière plus ou moins critique et distanciée.

Tu nais, tuning, tu meurs. Dans ce titre tragicomique aux allures d'aphorisme, le jeu de l'anaphore marque d'abord la naissance et les destins qu'elle implique. On ne choisit pas sa famille ; choisit-on davantage son esthétique ? Il pointe aussi l'engagement quasi sacerdotal qui consiste pour les *tuners* à vouer leur existence à une pratique dont le sens échappera peut-être au profane... Il exprime enfin le crépuscule d'une pratique, qui en France, a connu son heure de gloire dans les années 1980, 1990⁸ et qui se mue aujourd'hui en d'autres formes... Une manière peut-être un peu trop sérieuse de rappeler combien le *tuning* est mortel !

Tu nais, tuning, tu meurs

By Rodolphe Dogniaux and Marc Monjou

Tuning (from the English *to tune*: adjust a musical instrument to the correct pitch), a declining form of popular and post-industrial working class culture has, as far as we know, never been appropriated by cultural and arts institutions.

Cultural sociology has itself only recently pointed its gaze at this field of practice and non-scholarly creation, often judged to be kitsch, useless, vain, vulgar, futile or pitiful. This includes the sociologist Eric Darras¹, who showed recently that “*tuners* are almost always men under twenty-five years old, whose level of educational achievement rarely even reaches the vocational high school diploma, that all or nearly all of them belong to the under-qualified rural youth, these ‘local guys’ who are among the most severely affected of the ‘lost generation’ confronted with deindustrialisation and increased educational expectations, who find it difficult to get a job or get married etc.; such young men try to respond to these huge socio-economical transformations by tuning²”. It appears that tuning questions the relationship between post-industrial societies and objects in a disconcerting way. For Eric Darras, after the factories closed down, “class was identified through the generations who had formerly had a sense of working class pride and well deserved satisfaction in the face of a job well done. Tuning means that knowledge can still be shared locally without the factories by supporting the so called characteristic values of the working class³”. Beyond these social, moral and identity based values, we can see that tuning is a creative practice - a material culture - which at its centre mobilises categories disconnected from technical performance alone (which often even involve technical under-performance, as evidenced by the *low-ride* style), categories

verging on what academic culture would call “aesthetic” values. As unreasonable and absurd as this may seem⁴, tuning is nevertheless a practice devoted to the beauty, which is what gives it all its meaning. Why tuning? From the outside, the question deserves at the very least to be asked, as much as the answer deserves to be heard. Because with varying levels of tolerance from those who might be unaware of this supposed (and unequally shared) obvious fact, “*tuners* always respond with substance and quite simply: ‘Because it is beautiful!’”.

The theme of the Biennale Internationale Design Saint-Etienne 2015 (where it is assumed that beauty can have several meanings), like the context of the Musée d’Art et d’Industrie de la Ville de Saint-Etienne, was an opportunity and a dreamed of excuse to make one of the founding intentions of the *Tu nais, tuning, tu meurs* exhibition come alive: use tuning, this wild and uncultivated practice (as defined institutionally), both trapped by and free from classic and official consumerism, to test design as an aesthetically civilised discipline, culturally bounded and subservient to the actual or supposed control of commercialism. And in reverse, questioning the strangeness of tuning from the point of view of established design - as it is assumed to be: that of museum, official curator, and higher school as well, since a large part of this exhibition is down to research students from ESADSE. In short, all things being equal and as an assumption at least: to compare the values

1. Éric Darras, «Un lieu de mémoire ouvrière: le tuning», *Sociologie de l’Art*, OPuS 21, March 2012, p. 85-109. We also direct readers to Eric Darras, «Pimp my car? A working-class work of art?», *Azimuts*, no. 42, January 2015, number devoted to tuning.

4. Pierre Doze, «Design Bolidage», *Magazine*, no.1, Sept/Oct/Nov 2010.

5. Éric Darras, *op. cit.*, p. 91.

2. Éric Darras, *ibid*, p. 90.

3. Éric Darras, *ibid*.

6. Read about this point in the article by Vivien Philizot in *Azimuts*, no. 42, January 2015.

7. Darras, *op. cit.*, p. 107.

of tuning with those of design. Thus, with respect to tuning, it is a matter of considering the question of beauty in a fresh way and denouncing certain dead ends in material culture, beginning with those which aim to separate it into watertight compartments. Between design and contemporary art, and with recourse to “tuned” objects, in videos, installations, photography, graphics, fashion and digital creation, etc., the *Tu nais, tuning, tu meurs* exhibition shows tuning or *tunings* (in the broadest sense ... which ends up including even some forms of design) to be living forms of contemporary material culture.

Conceived by the Design and Research doctoral level at ESADSE, *Tu nais, tuning, tu meurs* is to be seen less as an exhibition about tuning and more as an exhibition about design which is seeking to shake up its own limits. Although each of the exhibited objects display - to varying degrees - their own interest, interest that the scenographic bias strives to observe, the principle of the exhibition is based on the multiple echoes that each of the objects establishes with the other objects displayed, whether this falls within one field of practices or another (art, design, tuning), or it displays one trait or another, shared, or singular (surface condition, repeated motifs, generic code, use of a particular technique, manifestation of one social, moral or technical value or another etc.). These echoes arise from a large number of questions that the curators have addressed jointly to the various practices and the various objects displayed, and which have helped to reveal convergences and divergences, similarities and dissimilarities, breaks and continuities be they cultural, socio-institutional, plastic, poetic, graphic, figurative, semantic or economic etc. With regards to what is standard and its dissolution for example, *tuners* always appropriate standard objects of industrial origin (a *type*) to alienate,

harm, change, adjust or upset, perfect, boost or embellish them etc. From there comes the temptation to see tuning as an expression of a kind of resistance to the standardisation that is imposed by the economy of consumption; a paradoxical resistance which is only apparent, since the standard is never forgotten and with its kits, its equipment, its mythical brands (such as German car brands for example whose attributes are adopted as models), tuning actually intensifies the economic system that we would like see it falsify. There is also the question of codes specific to tuning: graphic⁶ and plastic codes, social codes and moral codes, since tuning has erected its own aesthetic, with its own values, grammars, motifs and intertextuality, its ways of quoting and paying tribute etc., since the practice is also always dependent on peers who are in confrontation, and that group recognition goes to the one who has demonstrated obvious courage and commitment, particularly the one to have got the job done themselves and to have sacrificed everything. There are also questions about appearance and superficiality (in both senses of the term), with the designer stubbornly refusing to be confined to the role of colouring visible layer of objects, a role to which one would be tempted to reduce the *tuner*. And finally questions about the status of artistic creation, because although they put their practice (and its results) under the seal of beauty, *tuners* refuse to be classified as artists, for fear of being dispossessed of the constituent values of working class culture (work, virility⁷).

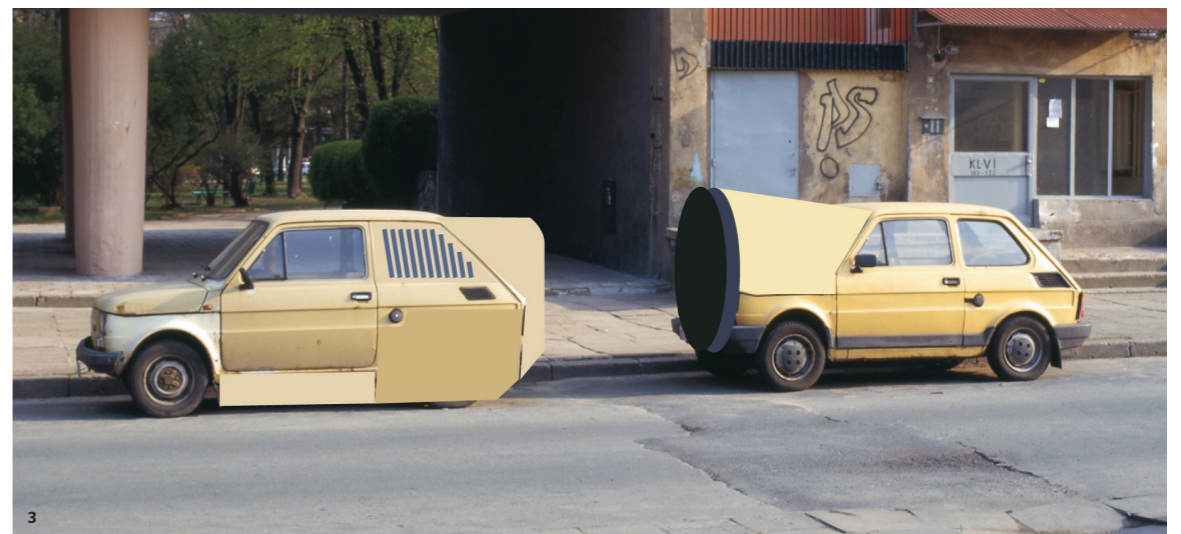
In the end, and this is quite legitimate, visitors will no doubt ask which meaning of *tuning* guided the curators of the exhibition in their selection process. The answer is both all and none. Because the restricted and strictly technical meaning of tuning - defined as an activity which ostensibly modifies standard

car elements and forms - coexists with its sociological definition which confines the practice to a set of very "localised" somewhat clichéd determining factors (disaffected young men, often rural and unemployed, rather macho, with little cultural capital and spending money they do not have tweaking their poor old bangers in vain, and all that just for show!). Next to this the broader definition of tuning is fully felt, with its boundaries which end up flirting with those of design and artistic creation. This explains the over-representation of car motifs (tuning's origin, breeding ground and centre of gravity in the true sense), although the exhibition is not an "exhibition of old bangers". This also explains the presence in the exhibition of pieces giving rise to questions about genre, taste - more or less good - vulgarity and happiness. And finally it explains the many objects from art and design, which play with or distort the tuning scene, in a more or less critical and distanced way.

Tu nais, tuning, tu meurs. In this tragicomic title which resembles a proverb, the untranslatable* device of the anaphora first of all emphasises birth and the destinies that it implies. You can't choose your family; why would you be able to choose your aesthetics? It also points to the almost priest-like commitment whereby *tuners* devote their existence to a practice whose meaning perhaps escapes the layman. Finally, it expresses the twilight of a practice, which in France knew its glory days in the eighties and nineties⁸ and which today is morphing into other forms. This may be a rather too serious way of reminding us that tuning is deadly!

* The title is reminiscent of Orson Welles' quote: We're born alone, we live alone, we die alone. At first it appears to be a proverb which could be taken to mean, "You're born, you tune, you die", but there is no such proverb in English. The implication is clear though - for *tuners* it is in their destiny to *tune*.

8. Éric Darras, *op. cit.*, p. 109.



1. **Safouane Ben Slama**
Amman
Impression sur papier satiné
2013
Crédit: Safouane Ben Slama
2. **Benedetto Bufalino**
Carboard Ferrari
2013
Crédit: ADAGP, Paris 2015
3. **Alain Bublex**
Cité Lénine
Épreuve chromogène
laminée Diasac sur aluminium
2010
Courtesy: Galerie Georges-Philippe & Nathalie Vallois, Paris
Crédit: ADAGP, Paris 2015



1. Simon Davidson
Bob
Série « Burnout »
2012
Crédit: Simon Davidson

2. Sylvie Fleury
Faster! Bigger! Better!
1999
Crédit photo: Jens Ziehe, Berlin

3. Maxime Lamarche
Soft Serve Boat
Tirage jet d'encre,
4 plis croisés
2013
Crédit: Camille Ayme
et Maxime Lamarche



2



3



4



5



6

4. Konstantin Grcic
Jetdog
Collection « Champions »
Table
2011
Crédit photo: Fabrice Gousset
Courtesy: Galerie Kreo

5. Olivier Peyricot
Psychomoulage
Sculpture en céramique
émaillée blanche et noire
2008
Crédit photo: Daniel
Schweizer
Courtesy: Olivier Peyricot
et Tools Galerie

6. Arik Levy
Rock Small
Acier inoxydable poli miroir
2001
Crédit photo: Ian Scigliuzzi



1. Franck Magné
Révélation
Autolib' réalisée dans le cadre
du concours « Customoi »
2014
Crédit photo: Malean/ RSVP/
Jean-Bernard Maurel

2. Superflex
*Copy Right (Single Chair,
White Version)*
Exemplaire unique
Chaise en bois, sciure,
découpes de bois, siège
en bois peint en blanc,
installation manuelle
2006
Crédit: ADAGP, Paris 2015
Crédit photo: Egon Gade
Courtesy: Superflex and Nils
Stærk, Copenhagen



3. Xavier Antin
Five conversations
5 cubes
2012
Courtesy: Xavier Antin et
Galerie Crèvecoeur

