

MARC TADORIAN

SUR LA PISTE DES «CHASSEURS-BRACONNIEERS» DE TRAINS

REGARD (AUTO-)ETHNOGÉOGRAPHIQUE SUR LA SPATIALITÉ
DES ADEPTES DU GRAFFITI-TRAINWRITING EN EUROPE



SUR LA PISTE DES « CHASSEURS-BRACONNIERS » DE TRAINS

REGARD (AUTO-)ETHNOGÉOGRAPHIQUE SUR LA SPATIALITÉ
DES ADEPTES DU GRAFFITI-TRAINWRITING EN EUROPE

Thèse

présentée à la Faculté des lettres et sciences humaines de l'Université de Neuchâtel

par

Marc TADORIAN

pour l'obtention du grade de

Docteur ès sciences humaines et sociales

Membres du jury de thèse :

Janine DAHHINDEN, professeure, Université de Neuchâtel (directrice de thèse)

Christian GHASARIAN, professeur, Université de Neuchâtel

Michel LUSSAULT, professeur, Université de Lyon

Yvonne RIAÑO, professeure, Université de Neuchâtel

Soutenue le 29.10.2021

IMPRIMATUR

La Faculté des lettres et sciences humaines de l'Université de Neuchâtel, sur les rapports de Mme Janine Dahinden, directrice de thèse, professeure, Université de Neuchâtel ; Mme Yvonne Riaño, professeure associée à la retraite, Université de Neuchâtel ; M. Christian Ghasarian, professeur, Université de Neuchâtel ; M. Michel Lussault, professeur et directeur de l'Ecole urbaine de Lyon (EUL), Université de Lyon (Ecole normale supérieure de Lyon) autorise l'impression de la thèse présentée par M. Marc Tadorian en laissant à l'auteur la responsabilité des opinions énoncées.

Neuchâtel, le 29 octobre 2021


Le doyen
Matthieu Honegger

RÉSUMÉ

Fondée sur une approche (auto-)ethnogéographique « hors-piste » qui combine une perspective translocale/transnationale (« translocationnelle ») des espaces sociaux et des circulations avec une perspective spatiale pragmatique des usages de l'espace, cette thèse porte sur la spatialité de la pratique genrée et clandestine du *graff* sur trains (*trainwriting*) en Europe. Au-delà de la controverse art/vandalisme caractérisant le discours dominant sur les graffitis urbains contemporains dans les mondes de la cité, elle s'efforce de dégager un questionnement dépassionné sur les rapports pratiques et idéels entretenus par les adeptes (*trainwriters*) avec leurs façons très particulières d'utiliser les propriétés infrastructurelles urbaines insoupçonnées des systèmes de la mobilité (infrastructures ferroviaires et numériques).

Filant la métaphore vernaculaire de la chasse/du braconnage, ce travail vise à mettre en lumière la géologistique, l'infragéopolitique et l'écologie du prestige sous-jacentes aux aspirations carriéristes de collectifs de « chasseurs-braconniers de trains » en quête de reconnaissance (visibilité médiatique, renommée, respect, grandeur, suprématie, masculinité, etc.). Au-delà des explications classiques centrées sur les ambitions individualistes et groupales qui motivent les adeptes du *trainwriting* à prendre les risques que comporte leur pratique dangereuse et hautement préjudiciable, le but de cette thèse est double. D'une part, elle cherche à rendre compte des arrangements sociospatiaux générés par leur pratique. D'autre part, elle vise aussi à donner à voir la cartographie intersubjective des territoires circulatoires, dessinée par leurs manières très particulières de bouger en rythme dans et avec les systèmes du réseau ferroviaire européen qu'ils investissent et traversent.

Cette recherche s'appuie sur des données issues d'une enquête de terrain ethnographique multisituée dans son itinérance qui s'est étendue dans plusieurs villes, régions et pays d'Europe. Les résultats qui en découlent sont l'aboutissement d'un travail réalisé en pistant pendant plusieurs années d'affilée (fin 2009 à fin 2015) les expériences carriéristes des membres d'un cercle d'adeptes de chasseurs-braconniers du rail en devenir établis en Suisse, mais actifs et réseautés bien au-delà des frontières de leur « base territoriale ». Ces résultats révèlent que les interventions scripturales des chasseurs de trains ne se réduisent pas à une spatialité linéaire qui suivrait « simplement » les voies de communication des espaces urbanisés et le cadre vertical du bâti. Ils mettent aussi en évidence que les logiques d'action des collectifs de chasseurs de trains chevronnés suivent des principes de marquage circulatoires, cycliques et rythmés par la cadence du trafic ferroviaire. Ils montrent encore que la spatialité de leur pratique s'apparente à une forme urbaine de parasitisme infrastructurel se déployant depuis et à partir d'« espaces sociaux translocationnels ». Ces espaces de circulation, d'action, de socialisation, de solidarité, de rivalité et de pouvoir d'où émergent des intrigues sont entretenus par des réseaux d'entraide mutuelle impliquant des rôles interchangeables de « *trainwriters-locaux* » et de « *trainwriters-visiteurs* ». Les échanges de services qui s'y opèrent (organisation d'actions, transmission de savoirs géographiques, hébergement, restauration, etc.) mettent en jeu un système « trans-actionnel », donnant des moyens facilités aux adeptes de convertir les compétences spatiales spécifiques acquises au cours de leur carrière d'initié en bénéfices subculturels.

Plus fondamentalement, retraçant finement les processus de « translocalisation » en cours qui traversent le monde du *trainwriting* en Europe, cette microanalyse de la spatialité des chasseurs de trains éclaire des dynamiques de production des espaces sociaux révélatrices du contemporain. En ce sens, cette recherche rend compte de nouvelles compréhensions propres à la mondialisation par le bas. Mettant en lumière des catégories d'acteur-trice-s absent-e-s du domaine des études sur les circulations transnationales, traditionnellement centrées sur les activités des transmigrant-e-s, ma recherche fait donc également preuve d'une méthodologie originale pour ethnographier et cartographier des espaces sociaux constitués sous condition circulatoire et par des pratiques qui s'étendent bien au-delà du phénomène des migrations internationales.

Mots-clés : Graffiti, *trainwriting*, subculture, infrastructure ferroviaire, ethnogéographie/géosophie, savoirs géographiques, spatialité, mobilité(s), espaces sociaux transnationaux, territoires circulatoires, translocalité/transnationalité/translocalisation, géologistique, infragéopolitique, écologie du prestige.

ABSTRACT

Abstract: Based on an "off-track" (auto-)ethnogeographic approach, and combining a translocal/transnational ("translocational") perspective with a pragmatist approach to space and circulation, this thesis focuses on the spatiality of the gendered and clandestine practice of *trainwriting* in Europe. Seeking to move beyond the art/vandalism controversy that characterises dominant discourses on contemporary urban graffiti in popular media and the social sciences, this study looks at the practical and symbolic relationships that practitioners (*trainwriters*) forge with space in relation to their very particular ways of using the unsuspected properties of urban infrastructures of mobility (rail and digital infrastructures).

Using the vernacular metaphor of hunting/poaching, this work aims to shed light on the geologistics, the infra geopolitics, and the ecology of prestige underlying the career aspirations of "trains hunter-poacher" collectives in search of recognition (media visibility, fame, respect, grandeur, supremacy, masculinity, etc.). Moving beyond classical explanations, which focus on the individual and collective ambitions that motivate trains hunters to take the risks involved in their dangerous and highly prejudicial practice, this thesis has two aims: to account for the socio-spatial arrangements generated by their practice and to document the intersubjective cartography of circulatory territories, mapped out by the ways in which they move in rhythm through European railway network systems.

This research is based on data from multi-sited ethnography carried out in several European cities, regions and countries. The results are the culmination of several years of fieldwork (from 2009 to 2015) tracking the careers of certain members of a circle of aspiring trainwriting practitioners based in Switzerland, who are active and connected far beyond the borders of their "territorial base". The thesis demonstrates that the scriptural interventions of the trainwriters are not reduced to a linear spatiality that simply follows the communication routes of urban spaces and the vertical frameworks of the built environment. It shows that the action logics of the experienced "train hunting" collectives in fact follow circulatory, cyclical marking principles that are punctuated by the rhythms of rail traffic. The spatiality of the trainwriters' practice resembles a form of parasitism that unfolds in and through "translocational social spaces". These spaces of action, socialization, solidarity and rivalry are configured by networks of mutual aid, involving interchangeable roles of "local trainwriters" and "visiting trainwriters". The exchanges that take place within these circulatory territories bring into play a "trans-actional" system which provides easy ways for would-be adepts of trainwriting to convert the specific spatial skills acquired during their insider careers into subcultural benefits.

More fundamentally, this microanalysis of the spatiality of trainwriters sheds light on the dynamics of the production of social spaces in a contemporary context, by finely tracing the processes of translocationalisation that are underway in the European world of trainwriting. In this sense, this study offers new perspectives on globalisation from below by shedding light on the existence and activities of actors absent from studies on transnational circulations, which have traditionally focused on the activities of transmigrants. Finally, my research proposes a novel methodology for ethnographically and cartographically recording social spaces generated in circulatory contexts, constituted by practices that extend well beyond the phenomenon of international migration.

Keywords: Graffiti, trainwriting, subculture, railway infrastructure, ethnogeography/geosophy, spatiality, mobility(ies), geographical knowledge, transnational social spaces, circulatory territories, translocality/transnationality/translocationality, geologistics, infra geopolitics, ecology of prestige.

REMERCIEMENTS

Résultat d'une péripétie engagée il y a plus d'une dizaine d'années, ce travail est arrivé à son terme, grâce aux nombreuses personnes qui m'ont apporté leur soutien et leur appui tout au long de la réalisation de ma thèse.

Que l'ensemble de ces personnes, y compris mes partenaires de terrain (dont ELVIS, FORCE, HERMES et les autres gars du cercle des RAILERZ) grâce auxquels j'ai découvert des facettes inédites du monde du trainwriting, soient ici remerciées.

J'exprime en particulier ma reconnaissance à Janine Dahinden d'avoir encadré ce travail de doctorat et rendu possible sa réalisation. Ma gratitude va également envers Christian Ghasarian pour ses perpétuels encouragements et pour m'avoir transmis sa passion pour l'anthropologie. Je remercie de même Yvonne Riaño qui a suivi les premiers pas de l'élaboration de mon projet de thèse pour les riches échanges que nous avons entretenus autant sur le plan scientifique qu'humain au cours de notre collaboration. J'adresse aussi mes remerciements à Michel Lussault pour les captivants moments de lecture procurés par la découverte de ses textes éclairants. En tant que membres de mon Jury, je tiens à leur exprimer encore toute ma reconnaissance pour leur lecture attentive et leurs suggestions enrichissantes.

Je tiens à remercier également mon professeur de français du gymnase de Bienne, Pierre Alain Jeannet, qui m'a initié à l'écriture imagée et grâce auquel j'ai découvert les œuvres de Boris Vian et certains principes de la pataphysique qui m'inspirent encore à ce jour.

Je souhaite aussi vivement remercier mes collègues et ami-e-s proches avec qui j'ai partagé des moments chaleureux et des instants de réflexions inspirants : Matthieu Bolay, Simon Borja, Myrian Carbajal, Annamaria Colombo, Octave Debary, Giada de Coulon, Kerstin Dümmler, Aylin Erikson, Caroline Fischer, Ana Ghasarian, Julien Glauser*, Jérôme Heim, Hugues Jeannerat, Cédric Jacot, Alaric Kohler, Laura Mellini, Joanna Menet, Géraldine Morel, Joëlle Moret, Alain Müller*, Anna Neubauer, Julien Niklaus, Sabrina Paladino, Julie Perrin, Thierry Ramadier, Patrick Rérat, Francesca Poglia, Marina Richter, Oliver Russel, Martine Schaer, Marion Schulze*, Ola Söderström et Jérémie Voirol*.

Un grand merci aussi à mes autres ami-e-s intimes et personnes bienveillantes qui m'ont aidé à prendre de la distance lors des périodes décourageantes de stagnation : Orsolina Bundi, Lucas Canepa*, Florian Champion, Lucas Chappuis, Elisabeth Flink, Isabelle Flouck, Sébastien Matthey, Lea Oudry, Laura Perret, Darko Salaj, Christian Wymann tout comme les b-boys et b-girls de la Planète 39 ainsi que tous les DJ's du Zuzuki Sound System tout comme Sabine Furrer Bill et le O.N.T Crew ainsi que tous mes autres ami-e-s writers que je garde dans mon cœur.

Merci à mes parents Eliane et Paul, à mes frères Jann et Nils, à ma famille et proches Andres, Christian, David, Giacomina, Hanna, Jacqueline, Leana, Livia, Madeleine, Marguerite, Marianne, Mary, Michel, Miro, Moros, Naomi, Patrick, Peter, Pierre, Regina et Thierry pour leur soutien.

Finalement, j'adresse toute ma reconnaissance à Irene que je remercie profondément de sa patience mise à rude épreuve ainsi qu'à Charlot et Clay pour avoir ouvert un nouveau chapitre de ma vie.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	1
INTRODUCTION GÉNÉRALE	11
Des graffitis, mais pas n'importe lesquels.....	13
Au-delà de la controverse art/vandalisme : un regard dépassionné	14
Tags et graffs, des révélateurs de processus sociaux et spatiaux de la vie urbaine contemporaine.....	15
Etant donnée des surfaces recouvertes de graffs, que se passe-t-il derrière ?	16
Pour une ethnogéographie vivante et impressionniste des terræ incognitæ des mondes contemporains	17
Mieux comprendre les effets sociospatiaux des processus de mondialisation contemporains en cours.....	19
« Translocationnalisation » des activités circulatoires des acteurs de la scène européenne du trainwriting	21
Enjeu général de cette recherche et organisation narrative du texte.....	23
 I. UNE APPROCHE (AUTO-)ETHNOGÉOGRAPHIQUE DU MONDE DU TRAINWRITING :	
FONDEMENTS ÉPISTÉMOLOGIQUES, MÉTHODOLOGIQUES ET ÉTHIQUES DE MA RECHERCHE.....	27
1. Le monde du trainwriting en concept : une perspective transnationale	
des espaces sociaux et une perspective pragmatique des usages de l'espace pour comprendre la pratique des trainwriters	29
1.1 La perspective transnationale ou la « vision aérienne de l'aigle »	29
1.1.1 Mobilité et mouvement.....	30
1.1.2 Espace géographique, espace social et infrastructure.....	31
1.1.3 Monde	32
1.1.4 Pratiques, activités et actions situées.....	33
1.1.5 Espace social transnational, territoire circulaire, territoire, territorialisation, territorialité et domaine	34
1.1.6 Mobilités au pluriel, systèmes de la mobilité	38
1.1.7 Transnationalité, translocalité et translocationnalité.....	40
1.2 La perspective spatiale pragmatique des usages de l'espace ou le « sens pratique du rat des villes »	41
1.2.1 Espace-ressource, faire avec l'espace, habiter et style d'habiter	42
1.2.2 Être mobile, bouger au rythme de et faire avec le temps	43
1.2.3 Espace potentiel et espace déjà-là.....	45
1.2.4 L'environnement comme partenaire et la notion d'affordance.....	46
1.2.5 Ajuster, arranger, performer et maîtriser l'espace et le temps	47
1.2.6 Savoirs géographiques et compétences spatiales	48
1.2.7 Maîtrise de la spatialité et géologistique : savoir circuler, savoir être mobile, savoir se déplacer, savoir bouger en rythme et savoir voyager	50
1.2.8 Sens de l'espace, sens de la mobilité et sens de l'orientation.....	51
1.2.9 Capital spatial, capital social, capital symbolique : capital chasseur	56
1.2.10 Économie du prestige et notion de fame	57

1.3 Au-delà des explications centrées sur la quête de la renommée : le postulat d'une écologie de prestige.....	61
2. Fondements méthodologiques de mon approche ethnogéographique.....	63
2.1 Une démarche de pistage ethnographique	63
2.1.1 Voir les adeptes du trainwriting comme des activités situées et observer comment ils agissent ensemble.....	65
2.1.2 Suivre les activités circulatoires des adeptes du trainwriting.....	66
2.1.3 Décrypter les activités circulatoires des adeptes du trainwriting comme un système de symboles	68
2.2 Modalités statutaires d'entrée sur le terrain : un statut de chercheur en position d'insider.....	69
2.3 Conditions d'accès à mon terrain.....	70
2.3.1 Sur la piste de la marque « G.U.K. » : découverte d'un cercle d'adeptes du trainwriting	71
2.3.2 Limites de mon accès au terrain.....	76
3. Techniques de recherche et outils d'analyse	79
3.1 Méthodologie d'enquête de terrain et sources des données	79
3.1.1 Recherche documentaire : textes, images et films	80
3.1.1.1 Recherche documentaire en ligne.....	80
3.1.1.2 Recherche documentaire dans des graffiti shops.....	82
3.1.1.3 Consultations d'actes judiciaires	83
3.1.1.4 Élaboration d'un référentiel historique et spatial des origines mythologiques du monde du trainwriting et du développement de la pratique en contexte européen et suisse.....	84
3.1.2 Entretiens compréhensifs.....	89
3.1.2.1 Technique d'échantillonnage par boule de neige	90
3.1.2.2 Données quantitatives sur l'échantillon et éléments qualitatifs sur le profil sociodémographique des personnes interviewées (interlocuteur-riche-s).....	90
3.1.2.3 Représentativité des données sociodémographiques	93
3.1.2.4 Analyse de contenu thématique de type inductif.....	94
3.1.3 Méthodes ethnographiques mobiles	94
3.1.3.1 Analyse situationnelle.....	96
3.1.3.2 Analyse chronotopique de sites ferroviaires et rythmanalyse d'événements situationnels.....	100
3.1.3.3 Journal de terrain	102
3.1.4 Représentations cartographiques	103
3.2 Interprétation et mise en récit des résultats de mon enquête ethnographique : mon terrain comme un texte imagé et vivant	107
3.2.1 Lire et traduire mes expériences de terrain en langage imagé et vivant	107
3.2.2 La description métaphorique	108
3.3.2.1 Les figures-concepts : des outils sémantiques et heuristiques	109
3.3.2.2 Distanciation sémantique par rapprochement analogique	110
3.3.2.3 Une double herméneutique	111
4. Ethnographier une pratique déviante, transgressive et dangereuse : enjeux méthodologiques et éthiques d'un terrain « hors-piste »	113
4.1 Une expérience troublante mais riche d'enseignements méthodologiques et éthiques	113
4.2 Un terrain sensible et risqué.....	116
4.3 Identification des dangers et risques propres à mon terrain	117
4.3.1 Danger légal	118
4.3.2 Danger physique	118

4.3.3 Danger émotionnel ou psychologique	119
4.3.4 Danger éthique	119
4.3.5 Danger professionnel	119
4.4 « C'était moins une ! » : une situation problématique exemplaire	120
4.5 Apprendre à conduire une enquête ethnographique risquée et gérer des données sensibles	125
4.5.1 Enseignements tirés relatifs aux événements présentés dans la vignette n°1	125
4.5.2 Enseignements tirés relatifs aux événements de la vignette n° 2	127
4.6 Bilan général	128
Conclusion de la partie I	130

II. ASPECTS FONDAMENTAUX POUR LA COMPRÉHENSION DU MONDE DU TRAINWRITING (VOLET N° 1) : GÉOHISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT

D'UNE PRATIQUE GLOBALISÉE	135
5. Définitions et aspects géohistoriques liés à la provenance du trainwriting	137
5.1 Mise au point terminologique : le domaine des graffitis et la pratique du trainwriting	138
5.1.1 Étymologie du terme graffiti.....	139
5.2 Les mythes fondateurs de la provenance de la pratique du trainwriting	141
5.2.1 Début du 19 ^e au début des années 1960 : l'époque des précurseurs	142
5.2.1.1 Début du 19 ^e siècle : les « monikers », les hobos et la figure légendaire de JAMES J. KILROY	142
5.2.1.2 Début du 20 ^e siècle : Le « graffiti territorial » et les gangs latino-américains.....	149
5.2.2 Milieu des années 1960 aux années 1980 : Époque des Pionniers	152
5.2.2.1 Milieu des années 1960 et début des années 1970 : Le premier foyer d'origine de Philadelphie et la figure légendaire de CORNBREAD.....	153
5.2.2.2 Années 1970 : le foyer d'origine de New York et la figure légendaire de TAKI 183	158
5.2.2.3 Fin des années 1970-début des années 1980 : Le Bronx, la Zulu Nation, le hip-hop et la figure légendaire d'AFRICA BAMBATAA	161
5.2.2.4 Milieu et fin des années 1980 : diffusion outre-Atlantique de la tradition du writing et rôle vecteur du mouvement hip-hop pour sa popularisation en Europe et son implantation en Suisse	162
6. Géohistoire du développement de la pratique du trainwriting contemporain en contexte européen	167
6.1 Fin des années 1980 au début des années 1990 : un moment charnière	167
6.2 Années 1990 : vers une institutionnalisation de la pratique du trainwriting	170
6.2.1 Spécialisation de la sphère d'activité du trainwriting au sein de l'« univers du writing »	171
6.2.2 « Territorialisation » des activités locales des adeptes	178
6.3. Années 2000 : perfectionnement et translocationnalisation des activités circulatoires des adeptes du trainwriting.....	181
6.3.1 Rôle des innovations technologiques dans le développement de la pratique du train-writing : le web, les appareils photographiques numériques et les téléphones mobiles	182
6.3.1.1 Le réseau Internet et le World Wide Web	182
6.3.1.2 Les téléphones mobiles	184
6.3.1.3 Les appareils photographiques numériques	184
6.3.2 Rôle de la diffusion de vidéos documentaires de tournées graffitis dans le processus d'émergence d'une « élite » d'adeptes du trainwriting hypermobile	186
6.3.3 Le développement du tourisme graffitis et de l'attrait pour la formule de déplacement Interrail.....	192

6.3.4 Effets liés aux attentats du 11 septembre 2001.....	194
6.3.5 Perfectionnement des techniques d'intervention et institutionnalisation des rapports sociaux et spatiaux au sein des réseaux de solidarité translocationaux entre adeptes	196
6.3.6 Vers une institutionnalisation des rapports sociaux et spatiaux : l'émergence de l'institution « Action, Couch&Breakfast » (A, C&B)	197
Conclusion de la partie II.....	203

III. ASPECTS FONDAMENTAUX POUR LA COMPRÉHENSION DU MONDE DU

TRAINWRITING (VOLET N° 2) : MISE EN PORTRAIT SUBCULTURALISTE	207
7. Le monde du trainwriting et ses acteurs à la lumière des approches subculturelles classiques	208
7.1 Le cliché qui colle à la peau des adeptes du trainwriting.....	210
7.2 L'École de Chicago : de la notion de subculture à la notion de carrière déviante	211
7.2.1 La notion de subculture : premières conceptualisations.....	212
7.2.2 La notion de contre-culture	213
7.2.3 La notion de déviance et la théorie de l'étiquetage	214
7.2.4 La notion de carrière déviante	216
7.3 L'École de Birmingham : de la notion de résistance symbolique à la notion de récupération	224
7.3.1 Les notions d'hégémonie et de résistance symbolique	225
7.3.2 Les notions de style et style de vie	227
7.3.3 La notion de récupération : de la médiatisation à la mondialisation par la subculturalisation, la criminalisation, la marchandisation et l'artification des subcultures	230
7.3.4 Des nouvelles pistes conceptuelles à explorer : la notion de braconnage et de parasitisme.....	232
8. La critique féministe et les études sur les hommes : l'éclairage de la dimension du genre.....	237
8.1 La notion de la masculinité hégémonique et ses corolaires.....	237
8.2 It's a man's world !?	241
8.3 Le graff comme un instrument pour la construction de l'identité masculine et sa confirmation	242
9. Le courant post-subculturel et sa perspective dynamique : de la notion de post-subculture au modèle des Szenen	251
9.1 La notion de post-subculture	251
9.2 La notion de milieu.....	252
9.3 La notion de tribu (ou néo-tribu).....	253
9.4 La notion de scène	254
Conclusion de la partie III	259

IV. LE CERCLE DES RAILERZ ET LA SPATIALITÉ DE LEURS ACTIVITÉS

CIRCULATOIRES TRANSLOCATIONALES.....	265
10. Portait intimiste du règne des RAILERZ : derrière les coulisses de la vie groupale d'un cercle de chasseurs de trains émergeant	266
10.1 ELVIS, FORCE & HERMES : membres de la IV ^e cohorte intergénérationnelle	268
10.2 Un trio inséparable basé en Suisse et en quête de renommée	270
10.3 Des trajectoires biographiques convergentes : de la découverte de l'univers des graffs à la fondation du G.U.K., un groupe dédié à la chasse aux trains.....	274
10.3.1 ELVIS & HERMES : des amis d'enfance	274
10.3.2 La rencontre de FORCE à l'école préparatoire.....	276

10.3.3 Les graffiti shops et la rencontre de leurs mentors.....	276
10.3.4 L'initiation à la pratique du trainwriting ou le franchissement d'un seuil d'inhibition	277
10.3.5 La fondation du crew G.U.K. : un moment-clé pour l'émergence du cercle des RAILERZ	281
10.3.6 La passation de pouvoir entre les aînés et leurs successeurs, le trio fondateur du G.U.K. : transmission et héritage des savoirs géographiques et domaines de chasse.....	282
10.4 Le règne des RAILERZ et la métaphore de la royauté	283
10.5 Processus de constitution, consolidation et dissolution du cercle des RAILERZ en neuf drames	287
11. Les territoires circulatoires des RAILERZ et leurs manières de bouger en rythme dans et avec les trains	299
11.1 L'(infra-)géopolitique des activités translocationnelles des RAILERZ.....	300
11.2 Les RAILERZ et leur conception idéale de leurs activités circulatoires.....	301
11.3 La chasse aux trains, une pratique territoriale bien gardée	304
11.4 La « base territoriale » des RAILERZ et situations géostratégiques des domaines de chasse sous leur contrôle	306
11.5 Les spots sous l'emprise des RAILERZ	312
11.6 Une écologie de prestige inscrite dans une lutte des places	314
11.7 Les parties de chasse aux trains	316
11.7.1 Les équipes de chasse : leaders-d'équipes, suiveurs et guetteurs	319
11.7.2 L'organisation d'une partie de chasse aux trains	320
11.8 le Rock'n'Roll des RAILERZ.....	321
11.8.1 Circuler en rythme dans et avec l'infrastructure vivante du réseau ferroviaire.....	321
11.8.2 Les mouvements de base : le Petit rock, le Grand rock et le Combo rock	322
11.8.3 Les mouvements avancés : le Rock alterné et le Rock itinérant	324
12 Géologique de la pratique des voyages graffitis	327
12.1 Les voyages graffitis : quelques caractéristiques.....	328
12.1.1 Les formes de mobilités de type excursions en dehors de leur base, mais en Suisse.....	328
12.1.2 Les mobilités de type séjours en dehors de la Suisse	329
12.1.3 Les formes de mobilités de type tournées européennes	330
12.2 L'épreuve des voyages graffitis	331
12.3 Récits (auto-)ethnographiques de parties de chasse aux trains : le sens de l'espace, le sens de la mobilité, le sens de l'orientation et les accomplissements en action !	332
12.3.1 CASSIUS un chasseur de trains chevronné ou dans l'esprit d'un fin stratège	333
12.3.1.1 Motif de la réalisation du séjour à Londres de CASSIUS : apprendre l'anglais pour maîtriser la langue la plus couramment parlée entre étrangers et ainsi voyager plus aisément.....	334
12.3.1.2 Préparation du séjour : obtenir une liste de contacts locaux et s'informer sur la ville	334
12.3.1.3 Stratégies, outils et techniques de repérages de spots	336
12.3.1.4 Techniques de chasse : le plan backjump à proximité de la station W.....	342
12.3.1.5 Bilan carriériste du séjour à Londres de CASSIUS.....	345
12.3.2 « Interrail life style » : on the run for fun avec ERGON et FORCE	345
12.3.2.1 La planification de l'itinéraire	346
12.3.2.2 Trois contextes de « chasse aux trains » typiques.....	348
Conclusion de la partie IV	362
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	363
Rappel de la problématique et les questionnements qui la fonde.....	363

Principaux résultats.....	364
(i) Géohistoire de la translocalisation de la pratique du graff sur trains en contexte européen :..	364
(ii) Les caractéristiques du monde masculin du trainwriting et du profil de ses protagonistes.....	365
(iii) La spatialité des activités circulatoires des adeptes et la mise en œuvre de leurs savoirs géographiques.....	367
Principales contributions méthodologiques, conceptuelles et théoriques développées à travers mon étude de cas et leurs potentielles de transférabilité à d'autres recherches	368
LISTE DE RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	373
Ouvrages et articles de périodique.....	373
Articles de presse.....	385
Magazines dédiés aux graffs.....	386
Documentaires filmiques indigènes et journalistiques	387
Films de fiction.....	387
Sites Internet dédiés à la pratique du graff.....	387
Autres sites Internet	387
GLOSSAIRE	389
ANNEXES.....	393
Guide d'entretiens.....	394
Guide d'entretien questions spécialisées (partie 1 et partie 2).....	395

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Photos d'archives.....	2
Illustration 2 : Tableau représentant l'« image matricielle » de la géohistoire de la pratique du trainwriting.	88
Illustration 3 : Tableau des indications générales sur l'échantillon.....	90
Illustration 4 : Tableau des indications générales sur le profil sociodémographique de mes interlocuteur-trice-s.....	91
Illustration 5 : Tableau liste des personnes interviewées en rapport avec leur âge, sexe, citoyenneté, lieu de résidence.....	92
Illustration 6 : Tableau des techniques de pistage ethnographique.....	95
Illustration 7 : Tableau des événements situationnels ayant fait l'objet d'observations approfondies (contextes événementiels, moyens de transport utilisés et fréquences).....	95
Illustration 8 : Image exemple d'affrontement graphique.....	99
Illustration 9 : Image exemple de spot panoptique.....	101
Illustration 10 : Carte des CFF du réseau ferroviaire suisse.....	104
Illustration 11 : Schéma tracé imaginaire d'ELVIS (croquis n°1).....	105
Illustration 12 : Schéma tracé imaginaire d'ELVIS (croquis n°2).....	105
Illustration 13 : Schéma tracé imaginaire d'ELVIS (croquis n°3).....	105
Illustration 14 : Territoires circulatoires des RAILERZ.....	106
Illustration 15 : Tableau des mesures de protection appliquées au cours de ma recherche : mesures introduites au cours de la première série.....	126
Illustration 16 : Image hobo en train de grimper ou sauter d'un wagon de train.....	142
Illustration 17 : Image signatures de hobos.....	143
Illustration 18 : Image table de significations de quelques symboles hobos et exemples concrets.....	144
Illustration 19 : Image message hobo.....	144
Illustration 20 : Image signature de Bozo Texino.....	145
Illustration 21 : Image gravure représentant l'inscription « Kilroy was here » et la caricature correspondante.....	146
Illustration 22 : Image exemple d'inscriptions relevant du monde des gangs.....	150
Illustration 23 : Inscriptions réalisées dans le registre cholo-style.....	151
Illustration 24 : Image témoignage visuel d'un mur contenant une inscription réalisée par le présumé CORNBREAD.....	154
Illustration 25 : Image d'archives d'une porte taguée par TAKI 183.....	159
Illustration 26 : Image la couronne comme signe distinctif.....	172
Illustration 27 : Schéma de la hiérarchie de l'univers du writing, selon HERMES.....	172
Illustration 28 : Image panel classic-style (i).....	176
Illustration 29 : Image panel classic-style (ii).....	176
Illustration 30 : Image panel anti-style (i).....	177
Illustration 31 : Image panel anti-style (ii).....	177
Illustration 32 : Schéma modèle de mise en ordre de l'univers du writing et du monde du trainwriting.....	191
Illustration 33 : Portrait caricatural du profil d'un writer (tagger).....	209
Illustration 34 : Image technique de camouflage (i).....	233
Illustration 35 : Image technique de camouflage (ii).....	233
Illustration 36 : Image techniques de camouflage (iii) et outils d'intervention.....	234

Illustration 37 : Image scène d'action collective.....	243
Illustration 38 : Image confrontation avec un agent de sécurité.....	244
Illustration 39 : Image mettant en scène un adepte du trainwriting en pleine action.....	245
Illustration 40 : Image mettant en scène un adepte du trainwriting en train de poser au cours d'une action.....	246
Illustration 41 : Image collectif d'adeptes du trainwriting en train de poser après une action devant une œuvre collective.....	246
Illustration 42 : Image mettant en scène une adepte du trainwriting en pleine action.....	248
Illustration 43 : Image à forte connotation sexuelle accessible dans les circuits médiatiques spécialisés.....	248
Illustration 44 : Schéma Organisationselite.....	257
Illustration 45 : Schéma Gruppen in Organisationseliten.....	258
Illustration 46 : Modèle nucléaire des cercles d'associés dans la scène du trainwriting.....	268
Illustration 47 : Zone de localisation approximative de la « base territoriale polycentrique » du collectif constitué par ELVIS, FORCE & HERMES à l'échelle du réseau ferroviaire suisse.....	270
Illustration 48 : Cartes comparatives de la configuration sociale et spatiale des territoires circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés à l'époque de « l'âge d'or » de leur règne.....	272
Illustration 49 : « Game of Trains ».....	284
Illustration 50 : Les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et son « noyau dur » (acte 1).....	287
Illustration 51 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 2).....	288
Illustration 52 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 3).....	289
Illustration 53 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 4).....	290
Illustration 54 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 5).....	291
Illustration 55 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 6).....	293
Illustration 56 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 7).....	295
Illustration 57 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 8).....	296
Illustration 58 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 9).....	297
Illustration 59 : Image « Trophée visuel », deux trainwriters en train de poser devant une rame du métro de Vienne, juste après l'avoir investie.....	303
Illustration 60 : Image de magazines spécialisés dans la documentation des productions visuelles d'auteurs de graffs sur trains.....	303
Illustration 61 : image du message d'avertissement.....	305
Illustration 62 : Configuration de l'étendue des territoires circulatoires des membres du cercle des RAILERZ à l'échelle de l'Europe du point de vue de la localisation de leurs réseaux de personnes de contacts directs et des villes d'où ils sont déjà partis à la chasse.....	307

Illustration 63 : Configuration de l'étendue des territoires circulatoires des membres du cercle des RAILERZ, à l'échelle de la Suisse du point de vue de la localisation de leur « base territoriale » et des sites d'où ils sont déjà partis à la chasse.	308
Illustration 64 : Carte des domaines ferroviaires occupés par les RAILERZ et configuration spatiale de leur terrain d'action dans le domaine A.	309
Illustration 65 : modèles de locomotive circulant dans le trafic ferroviaire de la région du Mittelland.	313
Illustration 66: Petit rock (tournus intra-domaines) et Grand rock (tournus inter-domaines).	323
Illustration 67 : Combo rock (combinaison entre le Petit et Grand rock).	324
Illustration 68 : The Good foot (régimes circulatoires à l'intérieur et à l'extérieur de la « base territoriale » des RAILERZ).	325
Illustration 69 : Carte métro de Londres.	336
Illustration 70 : Complémentarité des sources cartographiques (zoom Cartometro sur une boucle d'une ligne du réseau métropolitain de Londres, repérée initialement grâce à la carte officielle du métro de Londres).	337
Illustration 71 : Zoom Google.	338
Illustration 72 : Page de couverture d'un ouvrage sur le graff mettant en scène un adepte scrutant par la fenêtre d'une rame.	339
Illustration 74 : Reconstitution du plan de la mission back jump de CASSIUS, le long d'une ligne du métro de Londres.	344
Illustration 75 : Plan itinéraire tournée graffitis n°1.	347
Illustration 76 : Technique de remplissage à deux bombes.	350
Illustration 77 : modèles de rames de métro de Prague et modèles de train de ligne tchèque.	351
Illustration 78 : Sixpack + caps et gants.	355
Illustration 79 : plan de la mission du hangar métro à Prague.	356
Illustration 80 : aperçu du paysage intérieur typique d'un hangar de métro.	358

TABLE DES VIGNETTES

Vignette 1 : Le « bon » et le « mauvais » chasseur de trains, ce qui fait toute la différence.	53
Vignette 2 : Sur la piste de la marque G.U.K.....	71
Vignette 3 : Un concours de circonstances opportun.....	74
Vignette 4 : Dans la gueule du loup !	76
Vignette 5 : Les tracés imaginaires d'ELVIS et ce qu'ils révèlent de la spatialité des RAILERZ.....	103
Vignette 6 : Maudites photos (épisode II).....	114
Vignette 7 : Satanée pizza !	120
Vignette 8 : Extrait de transcription de la voix off du film Dirty handz 3.....	186
Vignette 9 : Comment Elvis raconte avoir découvert l'univers du writing et avoir été initié à la pratique du trainwriting.....	278
Vignette 10 : « Ne t'avise plus jamais de recommencer ! ».....	310
Vignette 11 : Parfois j'ai comme l'impression d'être le maître aiguilleur de ce Yard !	318

À ma chère tante Marguerite Tadorian
et
Mes trois fauves, Irene, Charlot & Clay

PRÉAMBULE

*
**

Maudites photos !...

Tôt, ce matin-là, comme tous les mercredis et les jeudis de la semaine, je termine mon job alimentaire au foyer pour jeunes de la Neuveville, une petite commune suisse du Jura bernois située entre la ville de Biel/Bienne, où je résidais à l'époque, et Neuchâtel, où je suivais mes cours en ethnologie, sociologie et géographie¹. Au cours de ces deux jours de la semaine, mon travail de surveillance de nuit commençait ordinairement à 18 h 00 et se terminait aux alentours de 7 h 00 le lendemain matin. Après quoi, si tout était en ordre, je quittais le lieu. À l'aube de cette fraîche journée préprintanière du jeudi 10 mars 2005, comme toujours mon réveil sonna à 6 h 45. La nuit avait été turbulente avec les *kids* du foyer. Je mis plus de temps pour me lever et me préparer que d'ordinaire. Après avoir rapporté dans le carnet de notes de l'équipe de surveillance les communications importantes à transmettre à mes collègues de travail et au directeur de l'établissement, je rejoignis la gare située juste en face du foyer pour prendre mon train en direction de Neuchâtel. Fidèle à mon habitude, je prévois de me rendre à l'institut d'ethnologie (IE) en vue de suivre mes cours bien-aimés d'ethnomuséologie. Une fois mon train arrivé sur le quai, je constatai avec émerveillement que la surface extérieure de la « voiture de fin » était recouverte de plusieurs *graffs* multicolores. Cet événement inattendu avait réussi à me faire lever mes paupières encore à moitié fermées. Une aubaine ces *graffs* me disais-je ! Car je venais de m'acheter un nouvel appareil photo digital ; mon premier du genre. Depuis l'acquisition de mon nouveau petit bijou technologique, je me suis accoutumé à le porter en permanence sur moi pour me familiariser avec ses fonctions inédites. À cette époque, je produisais une collection d'images de *graffs* dans le cadre de la réalisation de mon travail de mémoire sur la *scène du graff* de la ville de Biel/Bienne. Après un bref instant d'hésitation, je renonçai à prendre des photos. En effet, les conditions aurorales n'étaient pas optimales pour effectuer de belles prises. Par ailleurs, il me fallait aussi agir très vite, ne disposant que de très peu de temps pour préparer mon appareil, prendre les photos et monter dans le train avant qu'il ne quitte la gare. Alors Je me suis contenté juste d'observer la rame investie en cherchant simplement à déchiffrer les trois *graffs* qui la tapissent. Les divers *tags* inscrits à côté des trois œuvres signées n'échappèrent pas à mon regard. Il me fallut un bref instant pour décrypter les affiliations groupales des trois auteurs.

*
**

Le plaisir que j'éprouve à regarder, chercher, observer et déchiffrer les graffitis qui peuplent mon espace de vie remonte à mon plus jeune âge. Enfant, j'habitais à Brügg, une petite commune avoisinant la ville de Biel/Bienne. À cette période de ma vie, je me réjouissais toujours des petites excursions « en ville » en présence de ma mère le mercredi après-midi (journée de congé scolaire). Nous avions coutume de nous rendre au centre-ville en bus. Une fois montés à l'intérieur du « numéro 57 », la ligne de bus régionale qui

¹ Ce récit confessionnel et impressionniste (VAN MAANEN Van 1992 [1988]) qui retrace la trame du déroulement d'une expérience d'arrestation vécue lors d'une recherche antérieure, mais dont l'affaire s'est poursuivie jusqu'au début de cette recherche, est le fruit d'une reconstitution autoethnographique qui se fonde sur un croisement de données de diverses natures. Parmi elles, je relève mes travaux précédents (TADORIAN 2009a) ainsi que mes actes judiciaires et ceux qui m'ont été confié pour étude par certains partenaires de terrain, d'autres notes personnelles consignées dans mon journal ethnographique et dans des articles de presse.

reliait la commune de Brügg et le centre-ville de Biel/Bienne, je m’empressais toujours de trouver une bonne place assise du côté du vitrage et si possible dans la même rangée que le conducteur. Le visage collé sur la vitre, je m’amusais alors à voir défiler les inscriptions multicolores éphémères que je pouvais apercevoir depuis ma place, je parvenais même à en repérer des nouvelles.

Certaines résistaient au temps, mes préférées étaient celles qui se donnaient à voir à la fin de la rue de la Gabelle, au niveau des deux côtés de la surface du passage sous voie, longeant l’ancienne ligne ferroviaire régionale du BTI (Chemin de fer Biel-Täuffelen-Ins), sous la plateforme de la gare de Biel/Bienne. Intuitivement, je me doutais que ces inscriptions n’avaient aucun lien avec les signalisations publiques et les publicités officielles en bordure des voies de circulation. Curieusement, leur présence devenait de plus en plus fréquente aux abords de la gare. Cela me fascinait. Je me demandais qui les avait réalisées, et de quelles manières leurs auteur·e·s s’y étaient pris, surtout depuis qu’elles se trouvaient dans des emplacements insolites, similaires à celles qui longeaient les voies ferrées du BTI. À la longue, je commençais à bien les connaître, à force de traverser fréquemment avec ma mère le passage sous voie à pied pour passer d’un côté à l’autre de la gare.

Illustration 1 : Photos d’archives.



Source : Olivier Rossel (1995), tunnel de l’ancienne ligne de chemin de fer Bienne-Täuffelen-Ins (BTI).

Ces quatre *graffs* clandestins (en haut à gauche : «FORCE», en haut à droite : «J. ROCKERS», en bas à gauche : «graffiti», en bas à droite : «SEYO») comptent parmi les premiers du genre produits à Bienne. La date de leur réalisation remonte entre les années 1985 et 1986.

Tantôt, je commençai à reproduire sur du papier journal, à l'aide de marqueurs appartenant à mon frère aîné, ce genre d'inscription que je considérais à l'époque comme des « dessins ». J'étais en première ou deuxième année d'école. J'avais entre sept et huit ans. Je me souviens très bien de cette période de mon enfance, car les modèles de « dessins » que j'essayais alors de recopier naïvement, je les avais observés sur la façade d'un kiosque situé en face de l'école des Peupliers que je venais d'intégrer dans le courant de l'année 1983. Le kiosque se trouvait juste à côté de l'arrêt du bus que je prenais pour rentrer chez moi.

Ce n'est que quelques années plus tard que j'ai commencé à mieux saisir la signification de ces dessins, grâce à un copain de quartier plus âgé que moi. Il bénéficiait déjà d'une certaine expérience dans la pratique du *graff*. À travers lui, j'ai découvert le *mouvement hip-hop* (le *move*) et surtout le *breakdance*, danse pour laquelle je me passionne. Désigné de nos jours aussi par l'appellation *b-boying/b-girling*, cette danse caractérisée par ses figures acrobatiques au sol est tenue par ses porte-paroles pour l'un des grands piliers de ce que de nombreux observateur-trice-s considèrent aujourd'hui en tant que *culture hip-hop*, au même titre que la pratique du *rap*, *dj'ing*, *human-beat box* et du *graff* (ou *writing*).

**

À l'âge de dix ans, j'ai eu l'opportunité de visionner le film *Breakin'* en format VHS chez mon copain de quartier. Il habitait le même pâté d'immeubles que moi². Ses parents avaient loué la cassette auprès d'un magasin de location vidéo. Ce film a changé ma vie de gamin. Après l'avoir regardé, c'était tel un nouveau Monde qui s'ouvrait à moi. J'étais totalement « flashé » par l'univers qu'il met en scène à travers sa bande-son. Les ambiances électriques des scènes de *breakdance* qu'il comporte, les chorégraphies des *battles* de danse opposant les acteur-trice-s qui se lancent entre eux des défis honorifiques, les codes vestimentaires des principaux protagonistes et les *graffs* qui apparaissent dans certaines « scènes subculturelles ». À la fin du film, je n'avais qu'une seule idée en tête : apprendre à danser comme les héros du film. Mon copain de quartier fréquentait déjà des cercles d'adeptes du *break*. Il maîtrisait déjà les pas de base du *breakdance*. Il me les enseigna les jours suivants. Dès cet instant, j'ai commencé à m'entraîner chez moi dans ma chambre et ensuite dans le garage de mes parents. Comme mon copain était moins mordu que moi et que je ne connaissais personne d'autre avec qui je pouvais partager ma nouvelle passion, j'ai, pendant une longue période, développé mes pas de danse en autodidacte. À la fin des années 1980, il n'existait pas de cours public de *breakdance*. Pour apprendre les *pas de break*, il fallait se débrouiller, trouver des vidéos et un endroit où les regarder. En ce temps-là, j'étais trop jeune pour sortir en ville, là où tout se passait, je cherchais des jeunes, comme moi, avec qui je pourrais partager ma passion. Pour échapper en toute discrétion au contrôle de mes parents, il m'arrivait de m'échapper par la fenêtre de ma chambre pour rejoindre mon copain dans des soirées hip-hop (*hip-hop parties* ou *jam*) de la Coupole de Biel/Bienne où je contemplais avec mes yeux de même les danseurs chevronnés venus des quatre coins de l'Europe pour se lancer des défis dans des cercles de danse. Ce genre de soirées imprégnait de manière indélébile tous mes sens. Je pouvais observer de nouvelles figures de danse à apprendre. Cependant, je ne m'y rendais pas toujours avec le cœur léger, je craignais de devoir passer inopinément un mauvais moment si d'aventure mes parents venaient à se rendre compte de mes escapades nocturnes, ce qui n'advint jamais fort heureusement.

² Réalisé par Joel Silberg, ce film dont les références détaillées se trouvent dans la bibliographie est connu aussi sous le titre *Break Street 84*.

Lorsque j'ai commencé à m'émanciper de mon cocon parental au début des années 1990, j'avais une quinzaine d'années. Gagnant une certaine liberté de mobilité individuelle, mon espace de vie s'était brusquement étendu. La ville de Biel/Bienne que j'arpentais avec ma mère m'était soudainement apparue sous un regard nouveau, alors que je l'explorais enfin en toute autonomie. Je découvrais alors la vie des salons de jeux, des centres de jeunesse et fréquentais désormais plus librement les *hip-hop parties* de plus en plus courantes à cette époque. Parallèlement à ces découvertes, j'ai fait la connaissance d'adeptes du *breakdance*, *rap*, *beatbox*, *dj'ing*, *graffs* et *tags*. Quelques années plus tard, avec une équipe d'amis *breakers* rencontrés dans le centre de jeunesse où j'aimais bien traîner, nous avons fondé un groupe de *b-boys* (*crew*). Nous avons voyagé dans toute la Suisse, et même au-delà (Allemagne surtout), pour participer à des *jams* où nous nous sommes confrontés à d'autres groupes dans le cadre de *battles de break* improvisés ou organisés. En Suisse, notre *crew* a connu un certain succès, mais il faut dire que les défis symboliques lancés à nos rivaux ne se terminaient pas toujours de façon *fair-play*. Aujourd'hui, je suppose que cela fait partie des expériences à vivre pour construire, établir nos identités masculines de *b-boys* et se « faire un nom ». Selon l'idéologie *zulu* dominante proférée par les porte-paroles de cette pratique, qui pendant longtemps m'avait inspiré, elle était censée proposer à la jeunesse une alternative créative face à la violence juvénile. Le milieu est majoritairement masculin et fondé sur un ordre hétéro-normatif de genre. Les bagarres avec des pairs sont une manière de consolider son identité masculine en devenir et de démontrer sa masculinité entre pairs. Après les *hip-hop jams* et avant de rejoindre nos lits douillets, mes potes et moi ne rations aucune occasion pour « dégainer » nos gros marqueurs indélébiles (volés dans la papeterie du coin) de nos vestes et de faire de petits détours dans l'idée de laisser, tout au long de notre chemin, des traces de notre passage. Ensemble, mais chacun indépendamment de l'autre, nous marquions nos *blazes* en les accompagnant des initiales du nom de notre groupe d'appartenance. À l'époque, je m'adonnais à ce genre de parties de plaisir en plein air, sans véritablement porter une grande attention au *style* de mes inscriptions. Écouter du rap, faire du *breakdance* tout comme peindre des *graffs* et *tags* allaient alors de pair. Peindre mes noms de référence sur les murs de « ma ville » était une manière d'occuper mon temps en « délirant » avec mes potes. Ce qui m'intéressait essentiellement, c'était le *break*. Ma carrière de *b-boy* prit toutefois un nouveau tournant dans le courant des années 2000, lorsqu'une énième insistante blessure au genou a fini par aspirer toute ma motivation de *b-boy*. Je me passionne dès lors véritablement pour le *graff*. Je perfectionnai en profondeur mon *style* et me forgeai une identité de *writer*. Je délaissai de plus en plus le milieu du *break* et me rapprochai encore davantage des acteur-trice-s de la *scène suisse du writing*. Au même moment, je rencontre un adepte qui a joué un rôle essentiel dans ma quête du *style*. Son travail fut pour moi une formidable source d'inspiration stylistique et ses encouragements une puissante énergie quant à mon développement personnel. Si aujourd'hui mes activités dans ce domaine sont limitées, je continue de cultiver ma passion pour les *graffs*. À l'image de nombreuses trajectoires de *writers*, j'ai vécu une période de *graff vandale* au cours de ma carrière d'initié. Après avoir débuté mes études, j'ai redéfini mes rapports à la pratique en choisissant de valoriser mes expériences personnelles pour en faire un sujet d'étude (auto-)ethnogéographique. Par ethnogéographique, j'entends une étude fondée sur une analyse ethnographique portant sur les savoirs géographiques d'une communauté de pratique spécifique et sur leurs mises en acte. Le préfixe « auto- » entre parenthèses souligne la proximité géographique sociale et culturelle initiale supposée entretenue par l'enquêteur avec le monde de la communauté de pratique étudié.

**

Mes expériences d'adeptes me furent très utiles pour la préparation de mes recherches sur le monde du *trainwriting*, comme le jour où j'attendais mon train à la petite gare de la Neuveville justement. Ce jour-là, mes connaissances d'*insider* du milieu du *writing* me permirent de discerner assez facilement les affiliations subculturelles des auteurs des trois « œuvres » sur le wagon. Les trois *graffs* renvoyaient directement au nom de leurs auteur-e-s. Les inscriptions marquées à côté de leurs « œuvres » se référaient au nom de leur groupe d'appartenance. Ce *crew* était réputé pour privilégier la réalisation de *graffs* sur des trains, support d'expression par excellence de la pratique du *writing*, selon le mythe d'origine. Au sein de la *scène* régionale, les membres de ce regroupement de *trainwriters* faisaient partie des *trainwriters* les plus actifs du moment. Une fois identifiés les trois *graffs* recouvrant le wagon de « mon » train, je monte à l'intérieur et me dis que j'aurais amplement le temps de prendre de jolies prises photographiques à mon arrivée à la gare terminus de la ligne Biel/Bienne-Neuchâtel. En gare de Neuchâtel, le train mettra un certain temps avant de repartir. Je circulais régulièrement sur cette ligne régionale et je savais exactement sur quel quai le train s'arrêtera à la fin de son circuit. Aussi, avais-je déjà une idée de l'endroit idéal et de l'angle de vue optimal pour prendre des photos en toute discrétion, et tout cela, avant que le train ne quitte la gare. L'emplacement se situe en surplomb de la gare de Neuchâtel, en bordure de la voie 7. Si je manque cette occasion de prendre des photos, je risquerai de perdre de vue la rame qui m'intéresse et alors de passer à côté de l'opportunité d'enrichir ma base de données documentaire visuelle.

À tout moment, cette rame pouvait être retirée du trafic, remplacée et remise en état. C'est exactement ce que redoutent aussi le plus les novices du *trainwriting* qui ne connaissent pas encore assez bien le fonctionnement des systèmes ferroviaires qu'ils investissent et qui peinent encore à prévoir le comportement des trains dans ce genre de situations. Arrivé à destination, je décide de prendre en photo le wagon sur lequel figurent les *graffs*. La prise de photo se passe sans accroc. Pourtant, je ne pouvais imaginer ce qui m'attendrait, ignorant encore ce qui se tramait à mon insu quelques minutes après mon *shooting* et que j'apprendrai avec regret un peu plus tard. Je venais en effet de quitter l'aire de la gare et à peine à la hauteur du spot photographique, juste au moment de pointer l'objectif de mon appareil photo sur ma cible et de la fusiller comme un *sniper*, je ne pressentais aucunement à cet instant précis la moindre présence qu'un quelconque agent de police, et encore moins qu'un en civil me repère en pleine action de sa place assise depuis l'intérieur du wagon de celui recouvert de *graff*. Terminant son piquet de nuit, il s'apprêtait à rentrer chez lui avec le train que j'étais moi-même occupé à photo-mitrailler. Me suspectant aussitôt d'être l'auteur de l'un des *graffs* sur le train en question – je suppose aujourd'hui que mon « *look street-style* » et « *hip-hop fashion* » de l'époque avait probablement joué un rôle dans l'éveil de ses soupçons – l'agent appelle ses collègues en service pour rapporter les faits et établir un signalement. Après ma prise photographique et une fois mon appareil photo rangé dans mon sac à dos (toujours insouciant de ce qui se combinait à mon insu par cet agent en civil qui venait de donner mon signalement à ses collègues), je reprends naïvement ma route en direction de l'arrêt de bus Blaise Cendrars, distancé à peine quelques mètres plus loin. Aussitôt parvenu à l'arrêt du bus qu'une voiture de police filant à vive allure s'arrête net devant moi. Les agents surgissent de leur voiture et me sautent dessus pour m'interpeller. Soupçonné d'être l'auteur de l'acte de déprédation, je suis emmené de force à la gendarmerie de Neuchâtel et placé en détention provisoire dans l'une de leurs cellules. Sur le moment, les deux gendarmes ne disent pas grand-chose. Mais une fois dans la voiture, ils s'emparent de mon appareil photo, le mettent en marche, enclenchent le mode diaporama et inspectent la collection d'images enregistrées sur la carte Sim. Lorsqu'ils trouvent les photos litigieuses, ils me tendent l'écran de visualisation de mon appareil, me montrent une image en particulier tout en me demandant si j'ai une idée de la raison pour laquelle ils m'ont embarqué.

Au poste de police, j'apprends qu'un spécialiste de la lutte contre le graffiti de toute la région de la Suisse romande a saisi l'affaire. Cet expert, surnommé dans les médias « Monsieur graffitis », serait à l'origine de la création d'une base de données spécialement conçue pour « ficher, scanner et digitaliser » les « actes de déprédations » commis par les auteur·e·s de graffitis en Suisse qu'il traque³. Grâce à ses « larges connaissances du milieu », il aurait déjà permis le « démantèlement de plusieurs groupes de tagueurs » romands importants. Lors de l'interrogatoire, je siégeais devant un bureau, juste à côté de lui, en face d'un grand écran d'ordinateur connecté à sa base de données. Tout en me posant des questions accusatrices, « Monsieur graffitis » faisait défiler un tas d'images. À un moment donné, il s'arrêta sur une image où, à mon plus grand étonnement, je figurais très clairement devant une palissade produisant une fresque à l'aérosol. Je ne cherchais pas à nier la situation. J'expliquai que la scène se déroulait à l'occasion d'un festival hip-hop, au cours duquel j'avais été convié officiellement par les organisateur·trice·s en tant qu'artiste afin de réaliser une performance graphique *en live*. Selon « Monsieur graffitis », il existerait des correspondances stylistiques flagrantes entre la fresque dont j'avais confirmé être l'auteur et l'un des trois *graffs* clandestins figurant sur le train que j'avais photographié. Cette hypothétique ressemblance serait pour lui une preuve évidente démontrant que j'en étais bel et bien l'auteur du *graff* illicite. Cependant, les lettrages des deux œuvres soumises à son expertise graphologique ne renvoyaient pas au même nom de référence. Il supposa ainsi que j'utilisais deux noms de référence : un réservé au « contexte autorisé », l'autre au « contexte illégal ».

Au dire de « Monsieur graffitis » la peinture des *graffs* sur la rame était encore fraîche. Il était fermement convaincu que j'étais un « sprayeur actif du milieu » et que mes deux complices et moi étions passés à l'acte la veille. Il prétendait bien connaître le comportement des adeptes du *graff* sur trains. Selon lui, ils seraient connus pour exercer leur pratique la nuit dans les dépôts de trains et se rendre le lendemain matin à la gare pour voir circuler leurs œuvres mobiles en cherchant à les prendre en photo depuis des angles de vue intéressants, avant qu'elles ne disparaissent définitivement de la circulation. Les éléments qu'il détenait à mon sujet correspondaient à ce script. Malgré la preuve à l'appui, la justification de ma présence au foyer pour jeunes la nuit du crime présumée ne suffisait pas à le persuader de son erreur de raisonnement ni à le convaincre de mon innocence. Les autres auditions répétées dans le courant de la journée ne lui ont pas permis de faire avancer son enquête de manière plus décisive. Entre deux interrogatoires, « Monsieur graffitis » avait obtenu ce jour-même du juge de piquet un mandat de perquisition l'autorisant à fouiller mon domicile à Biel/Bienne. Il comptait par ce biais-là trouver de nouveaux éléments à charge pour dénouer son enquête et confirmer le chef d'accusation. Pendant ce temps, ses collègues prirent mes empreintes digitales, me prélevèrent un échantillon de mon ADN et établirent mon portrait judiciaire.

Couché sur la banquette-lit de la cellule préventive, j'attendais impatiemment ma destinée après avoir subi, au cours la matinée, deux interrogatoires par « Monsieur graffitis ». En début d'après-midi, un agent de police m'apporta enfin un casse-croûte pour apaiser ma faim. Après avoir englouti mon repas, il m'escorta au parking de la gendarmerie où je retrouvai « Monsieur graffitis » qui me tendit son autorisation de fouiller mon appartement. Il était accompagné d'un collègue. Avant de se rendre à l'adresse de mon domicile, les deux agents neuchâtelois firent un détour par le quartier de la police cantonale bernoise de Biel/Bienne. Je compris alors que dans ce genre d'affaire intercantonale, la procédure exigeait que les représentants locaux des autorités cantonales de ma ville d'établissement escortent les policiers

³ Je renvoie à un article paru le 29 janvier 2007 dans la revue n° 5 du Migros Magazine brossant un portrait du spécialiste en question et décrivant les moyens qu'il a développés pour traquer les auteur·e·s de *graffitis*.

«étrangers» jusqu'à mon domicile et observent le déroulement de la fouille. Lors de la perquisition, mon appartement, que je partageais avec mes deux colocataires, est fouillé de fond en comble. «Monsieur graffitis» et son collègue se saisirent de plusieurs biens personnels, dont mon ordinateur, des CD gravés, une carte mémoire, mon livre de dessins, des esquisses et photographies de mes œuvres, un lot de revues de *graffs*, etc. Les deux se réjouissaient de cette prise. «Monsieur graffitis» avait maintenant de nouveaux éléments intéressants entre les mains, susceptibles de révéler de nouvelles correspondances avec le soi-disant délit qui m'accablait. Lors de la fouille, une clef ABUS à numéro de code posée sur la table de ma chambre éveilla son attention. J'expliquai qu'il s'agissait de la clé de mon atelier de travail. Après la fouille de mon appartement, nous nous rendîmes à mon atelier où l'équipe de police étendit la fouille. Après cette deuxième perquisition qui se prolongea jusqu'en début de soirée, «Monsieur graffitis» me relâcha enfin et je pus finalement rejoindre ma demeure.

**

Sur le coup, j'eus l'impression d'avoir subi une violation de ma sphère privée. Je fus à la fois furieux et complètement bouleversé. Je craignais moins le chef d'accusation qui pesait contre moi que pour le futur de mon projet de recherche en cours. J'avais très peur d'avoir compromis la situation des adeptes avec qui j'avais déjà réalisé des entretiens formels. Pendant des jours, des semaines, des mois et des années dans mon esprit tournait inlassablement la question de savoir si les données sensibles (matérielles et numériques), issues du travail de terrain relatif à la recherche en cours que je venais d'engager à peine quelques semaines avant l'incident, étaient suffisamment bien sécurisées par les mesures de protection que j'avais pris le soin de mettre en place préalablement.

Le jour de mon relâchement, j'étais très loin de me douter que cette affaire comporterait des rebondissements qui dureraient plusieurs années, c'est-à-dire jusqu'au mois de juillet de l'année 2010, soit plus de six ans après la date de mon arrestation à la gare de Neuchâtel et quelques semaines avant de «retourner» sur le terrain dans le cadre de la réalisation de ma thèse. Cette date correspond en effet au jour où j'ai été invité à comparaître devant le tribunal régional de ma ville de résidence pour m'expliquer sur les accusations qui pesaient sur moi. Au lendemain de mon audition, mon avocat me transmet la décision du juge. Mais ici, je renvoie à un autre épisode de l'histoire de ma mésaventure dont le récit se trouve sous forme de vignette dans le chapitre 4 qui aborde les considérations méthodologiques et éthiques relatives à ma recherche.

Certes, si cette expérience s'est avérée très riche sur le plan ethnographique et une source de sensibilisation inédite quant aux questions de production, de gestion et de protection de données sensibles, j'étais vraiment très loin d'imaginer qu'elle me laisserait autant de séquelles sur le plan psychosomatique. La psychose à devoir revivre une expérience similaire et à faillir dans la protection de mes données n'a cessé de ronger mon esprit jusqu'au moment de finaliser la rédaction de ce travail. Il m'a fallu plusieurs années pour arriver au bout de cette thèse, rédigée avec la peur au ventre. J'ai essayé de contenir les effets paralysants de cette peur pendant toutes ces années avec beaucoup de difficultés, malgré la survenue entre autres d'autres circonstances contraignantes d'ordre professionnel et familial, mais aussi de nature plus confidentielle qui vinrent encore prolonger le bouleversement de ma feuille de route et de mon calendrier académique

**

Ma motivation d'étudier le phénomène des *graffs* et plus précisément encore le monde du *graff* clandestin sur trains (*trainwriting*) remonte au début de mes études en ethnologie, sociologie et géographie à l'Université de Neuchâtel, lorsque je découvre au début des années 2000 des travaux sur le thème des « subcultures » (ou « sous-cultures »⁴) juvéniles et que je commence à approfondir mes connaissances sur le domaine de recherche affilié aux *subcultures studies* (études subculturelles). Cet intérêt croissant pour ce champ d'études subculturelles est lié à la proximité culturelle et sociale que j'entretenais alors, et cela depuis ma plus tendre enfance avec le mouvement *hip-hop* et plus spécifiquement avec les acteur-trice-s de la *scène suisse du breakdance* et du *writing*, déjà révélé dans le préambule. La découverte de ce champ de recherche fut pour moi l'occasion de me poser des questions sur mes appartenances subculturelles et surtout une manière de créer un pont existentiel entre ma vie d'acteur subculturel et mes études.

Techniquement parlant, ma recherche s'apparente ainsi au genre « *insider research* » (HODKINSON 2005; MACRAE 2007). Il s'agit d'un type de recherche dans lequel l'enquêteur occupe un rôle de « chercheur en position d'*insider* » et où les rapports de proximité sociale, culturelle et spatiale, par exemple, supposés exister initialement entre l'enquêteur et le monde qu'il étudie sont antérieurs au projet de recherche comme dans mon cas. Plus loin, je clarifierai les formes et degrés de proximité que j'ai entretenus avec le monde du *trainwriting* et les adeptes que j'ai pistés, avant la réalisation de mes recherches⁵. Mais au-delà de cette classification purement théorique (Olivier DE SARDAN 2000 : 430), je conçois ma recherche avant tout comme le résultat d'un processus « auto-ethnographique » au cours duquel je me suis efforcé tout au long de la phase rédactionnelle de refléter ce que formule si joliment Alain MÜLLER (2015) dans un article qui fait le point sur l'usage de la distinction *insider/outsider* au sein des recherches ethnographiques : « les manières d'être aux autres et au(x) monde(s) » tout comme « la façon dont les autres et le(s) monde(s) se présentent à soi » (PARAGR. 27). Pour MÜLLER, le fait d'occuper un statut de chercheur en position d'*insider*, comme dans mon cas, doit moins être envisagé comme le « fait d'être "une sorte de gens" » que comme « le fait de posséder des compétences opératoires dans des activités spécifiques qui constituent le sujet de la recherche ethnographique » (PARAGR. 26). Ainsi conçu, le genre auto-ethnographique s'apparente à la mise en pratique de la « réflexivité », à savoir une démarche visant à adopter une double sensibilité : s'engager dans la vie sociale d'une communauté de pratique familière « en tant que sujet d'une expérience » tout en s'observant soi-même en train de l'investir avec une certaine distance « en tant qu'objet de son propre regard » (MÜLLER 2015 : PARAGR. 26).

En ce sens, j'envisage le récit confessionnel et impressionniste qui ouvre ce préambule comme une première mise en reflet des rapports personnels qui me lient à mon sujet d'étude ; la présentation du cadre de la réalisation de cette recherche et des conditions de développement de son sujet que je viens d'entamer et que je poursuivrai de manière plus détaillée dans la suite de ce texte tel un approfondissement d'exercice de réflexivité.

4 Le terme de « subculture » est parfois préféré pour éviter un contresens qui pourrait résulter de la confusion entre « sous-culture » et « culture inférieure » (CUCHE 2004 : 46).

5 Cf. chapitre 2.

Un premier travail de séminaire théorique non publié sur l'usage de la notion de « subculture » m'avait permis alors de me familiariser avec les études subculturelles me faisant découvrir ainsi les travaux pionniers sur la question, dont ceux s'inscrivant, notamment, dans les traditions américaines et britanniques de l'École de Chicago et du *Centre for Culture and Cultural Studies* (CCCS), appelée aussi École de Birmingham. Si ce travail de séminaire inaugure le point de départ de mes premières investigations académiques sur l'univers du *writing*, la définition de mon sujet d'étude découlera du prolongement de piste ouverte au cours de la réalisation de deux enquêtes de terrain antérieures à cette recherche.

La première enquête de terrain ethnographique remonte à la période de réalisation de mon mémoire de Licence en ethnologie qui s'est déroulée entre les années 2004 et 2007, sous la direction de Christian GHASARIAN. Publiée sous forme de monographie en 2009 (TADORIAN 2009a), cette enquête portait sur la vie sociale des acteurs masculins de la *scène locale du graff* d'une ville moyenne en Suisse, en partant de l'analyse des pratiques spatiales des WARRIORZ, un cercle d'adeptes dont j'ai moi-même fait partie. L'objectif de cette recherche était de décrire les styles de vie des membres du cercle en tâchant de mettre en lumière le « mode d'emploi » de leurs pratiques spatiales. Cette focale m'a conduit à privilégier une perspective spatiale au détriment des approches subculturelles, avec lesquelles je m'étais familiarisé initialement, mais devenues moins pertinentes pour la mise en lumière de mes observations de terrain.

La deuxième enquête de terrain, qui a orienté l'élaboration de la problématique de mon sujet de thèse s'inscrit, quant à elle, dans le cadre de la réalisation d'un projet de recherche collectif financé par le Fonds national suisse de la recherche scientifique (FNS) et conduit sous la direction de Janine DAHINDEN et Michael NOLLERT en collaboration avec Yvonne RIAÑO, Marina RICHTER et moi-même. Intitulé « *Bridging places across borders: Constitution, maintenance and meaning of transnational social spaces* », ce projet s'est déroulé de 2009 à 2012. À travers cette recherche, j'ai découvert les *transnational* et *mobile studies*. Ma recherche doctorale s'est développée parallèlement à cette étude et s'est poursuivie du point de vue du terrain jusqu'au début de l'année 2015.

Étant donné la proximité culturelle, sociale et géographique que j'ai continué d'entretenir avec la vie de nombreuses personnes que j'ai étudiées, après ce que je considère comme la fin de la période de la réalisation de mon terrain, il convient de clarifier un point concernant la fixation de ce moment puisque, dans mon cas, il est difficile de le déterminer : je ne suis jamais vraiment « entré » à un moment donné dans mon terrain et n'en suis d'ailleurs pas non plus complètement « sorti » à un autre moment. En fait, la « fin de la réalisation de mon terrain » n'a pas pris la forme d'une rupture culturelle, sociale ou géographique radicale. J'ai plutôt vécu cette étape au même degré qu'un travail de mise à distance émotionnelle ainsi que je l'ai fait cependant remarquer dans mon récit confessionnel, cette tentative de désengagement affectif s'est avérée très problématique aussi bien sur le plan personnel que sur celui de la recherche. Quoi qu'il en soit, la fixation du moment de la fin de mon terrain (fin de l'année 2015) relève davantage d'une expérience émotionnelle que pratique.

Les fondements de ma recherche doctorale résultent donc non seulement de la valorisation de mes expériences initiales d'*insider*, mais aussi du développement de connaissances empiriques, théoriques et méthodologiques issues d'un prolongement de pistes de recherche ouvertes dans le cadre d'études antérieures.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Il sera question de « moments poétiques », dont les sources peuvent être différentes et naissent, dans certaines circonstances, d'une relation entre une ville et un témoin sensible. Une même ville peut cesser de nous parler, donc d'être poétique, et cependant elle concerne notre agrément pour les services qu'elle nous offre.

Pierre SANSOT, *Poétique de la ville*, 2004 : 7.

Le 25 mai 2010 – je terminai alors de rédiger l'esquisse de mon projet de thèse – un Suisse âgé de 32 ans, travaillant comme consultant en technologies de l'information à Singapour, est arrêté par les autorités locales de cette métropole en raison d'être soupçonné de s'être introduit illégalement dans un dépôt de métros pour peindre une rame en compagnie d'un compère britannique (lequel aurait fui la cité-État avant la procédure d'arrestation et recherché au moment des faits par Interpol). Une caution de 71'000 dollars aurait permis de libérer provisoirement le consultant. Deux semaines après son arrestation, il est finalement jugé et condamné à cinq mois de prison et à trois coups de bâton. Après avoir purgé sa peine et tout juste de retour dans son pays natal, il est arrêté à l'aéroport de Zurich. Les autorités suisses, à leur tour, le suspectent d'être responsable de dommages à la propriété des biens publics sur l'ensemble du territoire helvétique, estimés à plus de 200'000 francs suisses. Il aurait aussi sévi dans de nombreuses villes européennes⁶. Les dégâts commis par les auteurs de graffitis clandestins sur trains (*graff* sur trains ou *trainwriting*) peuvent s'élever à plus d'un million de francs suisses selon les cas, tel dans l'affaire d'une personne interviewée qui m'avait fait part de ses expériences avec les autorités. Une autre affaire similaire impliquant d'autres ressortissants suisses avait déjà été commentée dans l'émission journalistique « 10 vor 10 », diffusée par la télévision suisse SFR, dix ans plus tôt, c'est-à-dire le 18 juillet 2000, sous la rubrique « Sprayer-Turismus ». Le cas en question relate les faits de cinq jeunes hommes suisses, arrêtés puis emprisonnés par la police danoise et condamnés pour des graffitis réalisés sur des trains dans la région de Copenhague. Au moment des faits, les membres de l'équipe passaient ensemble leurs vacances estivales, en « tournée graffitis », en Europe, munis de billets de train Interrail⁷.

S'il existe peu de données fiables sur le phénomène des *graffs* clandestins sur trains, ces faits divers reportés ne sont de loin pas des cas isolés en soi. Selon un article publié dans le Daily News, daté du 10 décembre 2006, rapportant l'ampleur du phénomène pour la ville de New York, 70 % des auteurs de graffitis sur les rames de la Metropolitan Transport Authority (MTA) auraient été commis non pas par des adeptes du *graff* locaux (*Lokals*), mais par des touristes (*Touris*) provenant de pays européens en visite dans la « ville pionnière » du graffiti contemporain sur trains.

⁶ Pour une documentation relative à cette affaire, voir l'article publié sur Wikipédia qui la relate : https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Oliver_Fricker&oldid=988840838, (consulté le 30 janvier 2011).

⁷ L'émission est accessible à l'adresse suivante : <https://www.srf.ch/play/tv/10vor10/video/sprayer-tourismus?urn=urn:srf:video:b8e77535-bc32-4ce6-a9f6-75160a039e18&expandDescription=true>, (consulté le 30 janvier 2011).

Les adeptes du *graff* sur trains savent très bien que la durée de vie de leurs « œuvres » éphémères ne dépassera parfois même pas quelques heures et que leur pratique illicite et dangereuse peut les conduire, s'ils se font attraper, à l'endettement ou plus tragiquement encore à la mort, à l'instar de ce qui est arrivé aussi à un trio de trois jeunes adeptes du *graff* qui au cours d'une « expédition graffiti » ont été surpris par un train le long d'une voie ferrée près de Brixton, à Londres, et tués sur le coup⁸.

Dès lors, au-delà de la dimension spectaculaire des faits divers médiatiques rapportés, la question de ce qui motive les auteurs de graffiti (majoritairement des jeunes hommes) à investir autant d'énergie pour bouger d'un endroit à l'autre autour du monde afin de réaliser des graffiti se pose d'emblée.

Tel fut le questionnement initial qui a orienté les premiers pas de ma recherche, avant de recentrer plus fondamentalement mon regard autour de la spatialité des activités circulatoires des adeptes spécialisés dans le *graff* sur trains en m'efforçant à comprendre les rapports pratiques et idéels qu'ils entretiennent avec les espaces qu'ils investissent. Pour éviter toute confusion à ce stade préliminaire, il convient dès maintenant de préciser que par « spatialité », j'entends, en transposant une conception théorique de Michel LUSSAULT (2007 : 18) à mon étude de cas, l'ensemble des usages de l'espace par les protagonistes de mon étude ainsi que les significations partagées qu'ils attribuent à leur pratique et espaces qu'ils investissent.

Ainsi, pour étudier cette spatialité, et donc mieux comprendre les raisons pratiques et morales d'engagements des protagonistes de ma recherche, j'ai porté mon attention sur leurs manières très particulières d'exploiter les propriétés infrastructurelles du réseau ferroviaire européen et sur le sens qu'ils attribuent à leur pratique. Dans cette perspective, je me suis encore intéressé aux « arrangements » qu'ils produisent ensemble de même qu'aux logiques sociales et spatiales sous-jacentes à leurs activités circulatoires translocales et transnationales (« translocationnelles »).

Les savoirs scientifiques sur la spatialité de la pratique du *trainwriting* sont pour ainsi dire inconnus de la littérature ethnographique en sciences sociales, contrairement aux connaissances développées sur les facteurs de motivations qui poussent les auteurs de graffiti à faire ce qu'ils font (la reconnaissance sociale ; le *thrill* ; la consolidation d'une identité masculine ; la résistance ; l'esthétique ; la performance)⁹. Les productions visuelles populaires destinées à documenter le phénomène (photos, magazines, ouvrages, films, DVD et sites internet) qui rendent compte des usages performatifs de l'espace par les adeptes et mettent en scène leurs actions transgressives, ciblées et précipitées en situation abondent pourtant dans les circuits médiatiques spécialisés (librairies ; *graffiti shops* ; internet ; expositions d'art). Fondée sur une approche (auto-)ethnogéographique « hors piste », combinant une perspective transnationale des espaces sociaux et des circulations avec une perspective spatiale pragmatique des usages de l'espace, cette recherche vise à combler cette lacune en relevant les défis suivants : (i) traduire en mots les logiques sociales et spatiales qui sous-tendent les accomplissements graphiques des adeptes du *trainwriting* en devenir qui bougent d'un site, d'une ville et d'un pays à l'autre dans le cadre de leur pratique subculturelle, (ii) pister et cartographier les territoires circulatoires qu'ils constituent chemin faisant et, ainsi, (iii) donner à voir la spatialité de leur pratique masculine, transgressive et globalisée.

⁸ Je tire ce fait divers d'un reportage publié sur une page du site du quotidien britannique The Independent, disponible à l'adresse suivante : <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/graffiti-artists-killed-train-loughborough-junction-brixton-london-tributes-a8407156.html>, (consultée le 24 juin 2018).

⁹ Pour une revue de la littérature sur ce sujet, voir notamment Ian Ross (2016).

DES GRAFFITIS, MAIS PAS N'IMPORTE LESQUELS

Cette recherche s'intéresse ainsi au phénomène des graffitis, mais pas n'importe lesquels, puisque mon attention porte très précisément sur la pratique clandestine du *graff* sur trains, en contexte européen. Dans cette pratique, l'environnement ferroviaire constitue le terrain d'action privilégié des adeptes. Ces derniers, constituant une sorte de « communauté imaginée » de praticiens (ANDERSON 1996 ; APPADURAI 2005) et regroupant majoritairement de jeunes hommes, utilisent les surfaces extérieures et intérieures des trains comme des supports d'expression mobiles¹⁰. Mon étude s'intéresse au rôle de la mobilité géographique dans l'organisation de leur pratique quotidienne et aux logiques de circulations de ceux parmi eux qui bougent constamment d'un dépôt de trains, d'une ville et d'un pays à l'autre pour exercer leur passion commune.

Dans le langage français, le genre de graffitis ferroviaires dont il est question dans mon étude est communément affilié à l'univers des *tags* et *graffs*¹¹. Cependant, quel que soit l'endroit où ils sont établis dans le monde et y exercent leurs activités, les auteurs de ce genre de graffitis, indifféremment des langues qu'ils parlent ici et là-bas, s'accordent à faire remonter l'affiliation subculturelle de leur pratique à la tradition du *writing*, dont l'origine remonterait à la fin des années 1960 au nord des États-Unis, selon le mythe fondateur (GASTMAN & ROGER 2010)¹². Si la plupart des membres de la « subculture » des *writers* qui se réfèrent à cette tradition scripturale exercent habituellement leur passion pour les inscriptions à la peinture aérosol (*cans*) et aux marqueurs dans divers contextes urbains tels que la « rue » (*street*), le « terrain vague » (*hall of fame*), les autres contextes, tels que les galeries d'art ou encore l'environnement ferroviaire, le long des voies ferrées (*line*), et à plus forte raison encore sur les surfaces extérieures des trains et métros, cristallisent pour beaucoup d'entre eux la forme d'exercice du *writing* par excellence. Les adeptes du *graff* sur trains emploient dès la fin des années 1980 le terme de *trainwriting* pour distinguer cette pratique des autres formes d'inscriptions scripturales. Par opposition aux autres types de supports fixes de l'infrastructure urbaine (murs, armoires électriques, poteaux, stores métallique, etc.), les trains, en tant que supports mobiles, ont l'avantage de faire transporter les productions visuelles des *writers* spécialisés dans la pratique du *trainwriting* (les *trainwriters*) d'une station, d'une ville, d'une région et même d'un pays à l'autre dans les circuits du trafic ferroviaire (lignes « métropolitaines », « RER », « régionales », « intercity » et « internationales »). Ces *trainwriters* utilisent aussi les trains pour explorer les espaces ferroviaires en les parcourant depuis l'« intérieur », ce qui leur permet de repérer plus facilement les dépôts de trains (*spots*) abritant les rames au repos (*yards*, *lay-ups*) qu'ils traquent une fois sorties du trafic. Il va sans dire que dans ce contexte la réalisation de ce genre d'inscriptions est non seulement dangereuse, mais aussi strictement interdite en Suisse comme dans tous les pays de l'Europe.

¹⁰ Dans la mesure où je m'intéresse à une pratique qui, pour des raisons explicitées plus loin, occupe avant tout de jeunes hommes et que mes observations de terrain contiennent très peu de données sur les expériences d'adeptes femmes, dans ce texte j'utilise systématiquement la forme masculine lorsque j'y fais référence. Quant aux énonciations plus générales, je privilégie comme il se doit le langage épïcène.

¹¹ Les expressions tirées du langage vernaculaire relatif à la *scène du writing* qui apparaissent en italique dans ce travail font l'objet d'une définition dans un glossaire à la fin de ce manuscrit.

¹² La description des versions canoniques de ce mythe et son interprétation par les adeptes que j'ai rencontrés font l'objet du chapitre 6.

C'est depuis la Suisse que j'ai organisé mon enquête de terrain ethnographique (WEBER et BEAUD 2011 : 5-6), dans diverses villes et régions de l'Europe et exploré le « monde du *trainwriting* » avec mon regard d'ethnographe. C'est en pistant pendant plusieurs années en continu (fin 2009 à fin 2015) les activités translocales et transnationales (« translocationnelles ») des membres d'un « cercle social » (BIDART, DEGENNE & GROSSETTI 2011) d'adeptes spécialisés dans la pratique du *graff* clandestin sur trains, établis dans la région suisse du Mitteland mais actifs et réseautés par-delà les frontières nationales de leur « base territoriale », qu'a débuté mon immersion dans la scène européenne du *trainwriting*. Si par soucis de confidentialité, j'ai désigné ce cercle de pairs par l'appellation fictive de RAILERZ (cercle des RAILERZ), le choix du nom n'est toutefois pas complètement le fruit du hasard. J'ai créé ce terme qui évoque l'univers ferroviaire en clin d'œil à la grande passion pour les trains partagée par ce collectif, dont la nature nucléaire et élastique sera décrite par petites touches au fur et à mesure du développement de ma thèse. Gardons pour le moment simplement à l'esprit la définition du cercle social de Claire BIDART et ses collègues qui est tout à fait appropriée à ma compréhension de ce collectif, à savoir « un ensemble de personnes, de liens, « de ressorts communs » et de normes mutuellement reconnues comme partagées, même si leurs limites ne sont pas toujours très fixées » (BIDART, DEGENNE & GROSSETTI 2011 : 9).

AU-DELÀ DE LA CONTROVERSE ART/VANDALISME : UN REGARD DÉPASSIONNÉ

Au-delà des étiquettes attribuées aux productions visuelles réalisées par les auteurs de graffitis ferroviaires au sein des mondes de la cité – expressions d'« une forme d'art populaire » ou « actes de vandalisme » – leur pratique transgressive et clandestine implique tout au long du déroulement de leur carrière d'adeptes la production de « savoirs géographiques » et la mise en œuvre de « compétences spatiales » (LUSSAULT 2007 a ; TUAN 1977 ; STASZAK 1996) spécifiques, d'une cohorte générationnelle d'initiés à l'autre. Le développement, l'apprentissage, l'échange et la transmission de ces savoirs et compétences supposent une « géologistique » partagée, c'est-à-dire transposant la définition de cette notion que je tire de Michel LUSSAULT (2009 : 216)¹³, un ensemble hétérogène de modes organisationnels collectifs plus ou moins coordonnés de leurs activités circulatoires ici et là-bas. Mon étude cherche à dépasser la controverse art/vandalisme caractérisant le discours dominant sur les productions visuelles des adeptes du *trainwriting* dans les débats publics¹⁴. Elle a pour objectif d'offrir une nouvelle compréhension de la spatialité de la pratique du *trainwriting*, autrement dit des rapports pratiques et idéels entretenus par les adeptes du *trainwriting* avec l'« infrastructure mobilière urbaine » (systèmes infrastructurels relatifs aux moyens de transport ainsi qu'aux technologies de l'information et de la communication). Dans la mesure où ma recherche entend mettre en lumière les rapports qu'entretiennent les membres du cercle des RAILERZ avec la mobilité géographique, en particulier, et tend à rendre compte des logiques sociales et spatiales sous-jacentes à leurs activités circulatoires translocales et transnationales en contexte européen, j'envisage ces rapports à travers la notion de « spatialité des activités circulatoires translocationnelles ».

¹³ Le terme « géologistique » est un néologisme inventé par Michel LUSSAULT qui le définit comme « l'ensemble des modes d'organisation nécessaires à un opérateur pour réaliser une opération spatiale, de la plus élémentaire à la plus complexe » (LUSSAULT 2009 : 216). Je l'ai adapté à ma problématique.

¹⁴ A partir des années 1990, au moment où les *tags* et les *graffs* en Europe et plus particulièrement en Suisse commencent à être médiatisés, on ne compte plus le nombre d'articles, de revues ou de reportages journalistiques consacrés à cette question. De nos jours tout se passe comme si le disque était rayé. Lorsque l'on tape « art ou vandalisme ? » sur le moteur de recherche Google, pas moins de 2'120'000 occurrences apparaissent. La grande majorité des occurrences renvoient à des textes traitant plus ou moins directement du problème des *tags* et des *graffs* (consulté le 07.06.18).

Filant, entre autres, la métaphore de la chasse (la « chasse aux trains ») que je tire directement de l'univers sémantique des membres du « noyau dur » du cercle des RAILERZ avec lesquels j'ai passé la plupart de mon temps – une petite équipe vouée à la pratique du *trainwriting* composée de trois amis que je considère comme mes « partenaires de terrain privilégiés » – cette recherche appréhende la spatialité de la pratique de la « chasse aux trains », en situant au cœur de son analyse, les manières dont les « chasseurs-braconniers du rail » s'organisent entre eux pour accéder tactiquement aux ressources infrastructurelles des sites ferroviaires qu'ils infiltrent et la façon dont ils s'y prennent très concrètement pour parvenir à les contrôler durablement.

TAGS ET GRAFFS, DES RÉVÉLATEURS DE PROCESSUS SOCIAUX ET SPATIAUX DE LA VIE URBAINE CONTEMPORAINE

De nos jours, tout se passe comme si le caractère « subversif » que certains observateur·rice·s accréditent à ce genre de graffitis (BAUDRILLARD 1976 : 128-138) semblait se dissoudre avec l'entrée des œuvres de leurs auteurs dans le marché de l'art contemporain et de leur acceptation apparemment de plus en plus répandue dans les mondes de la cité. Allant de pair avec l'émergence du modèle de la « ville créative » dès le début des années 1990, les *graffitis* sont de plus en plus utilisés ces dix dernières années ici et ailleurs comme un instrument de promotion de l'image des villes (VASLIN 2021 et 2018). Le développement de nouveaux « quartiers alternatifs » dans de nombreuses villes occidentales se démarque par leurs rues décorées de graffitis, réalisés dans le cadre de projets culturels et/ou de mandats privés par les propriétaires d'établissements (Brick Lane à Londres situé dans l'East-End, par exemple) illustrent tout à fait cette tendance. En même temps et bien que les graffitis soient toujours interdits en zone non autorisée, aujourd'hui ils paraissent faire partie intégrante de la vie citadine, à l'instar des traces délaquées de chewing-gum piétiné qui tapissent les trottoirs de nombreux centres-villes européens. Certes, la vie de chaque inscription est éphémère néanmoins globalement le « vitalisme » témoigné par leurs auteurs et l'« acharnement » des plus déterminés, soucieux de transmettre leur passion à la « relève » et de contribuer ainsi à faire perdurer leur *tradition* (tradition du *writing*) font que les *graffs* et les *tags* sont des formes de vie urbaine pérennes. À travers leurs reproductions continuelles, les *graffs* et les *tags* s'inscrivent dans la durée. Une cinquantaine d'années après leur émergence, d'abord à Philadelphie et ensuite à New York, ces deux foyers d'origine mythologique où ils se seraient développés avant de se diffuser en Europe dans le courant des années 1980, sont loin de s'essouffler comme en témoigne leur omniprésence urbaine ici et là-bas. En effet, certain·e·s observateur·trice·s les considèrent comme l'une des expressions populaires contemporaines les plus visibles de la « culture urbaine globale » et de la « transgression » (BOFKIN 2014, cité dans FERRELL 2016 : xxx).

Paradoxalement sur un autre plan, les inscriptions clandestines qui peuplent les espaces de vie des citadins, à l'image des *graffs* et des *tags* tapissant les surfaces fixes ou mobiles de l'environnement ferroviaire, sont si présentes que pour de nombreux voyageurs du rail ces inscriptions passent souvent tout aussi inaperçues que les mégots de cigarettes colonisant les voies ferrées, en bordure des quais de certaines gares. En ce sens et à défaut de pouvoir recourir à des lunettes capables de percevoir les « territoires » camouflés qui se cachent derrière les traces laissées par leurs auteurs sur leur passage ainsi que je le propose dans ma recherche, elles peuvent paraître aussi anodines qu'un quelconque tableau publicitaire sur un mur.

Cependant, bien qu'a priori « ordinaires », ce genre d'inscriptions ne reflètent pas pour autant n'importe quel type d'inscriptions puisque, comme j'ai déjà commencé à le montrer, elles ne renvoient pas à n'importe quel genre de graffitis, ne sont pas réalisées par n'importe qui, ne sont pas produites n'importe où, ne sont pas élaborées n'importe comment, et ne s'adressent pas à tout le monde. Bref, ce genre d'inscriptions ne sont pas si « (extra-)ordinaires » que ça !? (TADORIAN à paraître). En fait, elles ont tout de l'allure d'un « petit rien urbain » (PAQUOT 2010), autrement dit d'un révélateur de processus social et spatial en cours dans la vie urbaine contemporaine, digne d'intérêt pour les sciences sociales (LEY & CYBRIWSKY 1974 ; CRESSWELL 1992) dont l'anthropologie de l'ordinaire urbain comme le souligne Thierry PAQUOT (2010 : 39-45) et pour les études s'intéressant à la transnationalisation des pratiques subculturelles.

ÉTANT DONNÉE DES SURFACES RECOUVERTES DE GRAFFS, QUE SE PASSE-T-IL DERRIÈRE ?

Je mets un tableau sur un mur. Ensuite j'oublie qu'il y a un mur. Je ne sais plus ce qu'il y a derrière ce mur, je ne sais plus qu'il y a un mur, je ne sais plus que ce mur est un mur, je ne sais plus ce que c'est qu'un mur. Je ne sais plus que dans mon appartement, il y a des murs, et que s'il n'y avait pas de murs, il n'y aurait pas d'appartement. Le mur n'est plus ce qui délimite et définit le lieu où je vis, ce qui le sépare des autres lieux où les autres vivent, il n'est plus qu'un support pour le tableau. Mais j'oublie aussi le tableau, je ne le regarde plus, je ne sais plus le regarder. J'ai mis le tableau sur le mur pour oublier qu'il y avait un mur, mais en oubliant le mur, j'oublie aussi le tableau. Il y a des tableaux parce qu'il y a des murs. Il faut pouvoir oublier qu'il y a des murs et l'on n'a rien trouvé de mieux pour ça que les tableaux. Les tableaux effacent les murs. Mais les murs tuent les tableaux. Ou alors il faudrait changer continuellement, soit de mur, soit de tableau, mettre sans cesse d'autres tableaux sur les murs, ou tout le temps changer le tableau de mur » (PEREC 1983 [1974]).

En découvrant cet extrait insolite tiré d'un passage d'*Espèces d'espaces* de Georg PEREC intitulé *Étant donné un mur que se passe-t-il derrière* ¹⁵, je n'ai pas pu m'empêcher de me laisser moi-même prendre au jeu de l'auteur en m'amusant à remplacer le mot « tableau » dans son texte par « graffiti » et « mon appartement » par « ma ville »...

Au-delà des effets littéraires provoqués par la mise en pratique de cette gymnastique ludique du regard et de l'esprit à laquelle je me suis livré et que j'invite mon lecteur à suivre maintenant, je vois dans cette opération de détournement poétique inspirée par le texte de PEREC, une technique de mise en perspective fertile pour faire ressortir de manière inédite des dimensions cachées de « toutes ces choses » autour de nous, camouflées par l'« habituel », le « courant » et le « familier », « qui ne se remarquent plus et pourtant marquent nos vies quotidiennes » ¹⁶. En effet, lorsque l'on prend le temps d'explorer la ville avec un esprit sensible et des yeux curieux pour traquer, observer, ressentir, questionner, étudier et analyser et décrire

¹⁵ Titre renvoie à une citation de Jean TARDIEU.

¹⁶ Je fais référence ici au texte de présentation du programme d'un colloque sur le thème des « petits riens urbains » auquel j'ai contribué en présentant une réflexion à partir de mon travail de recherche : *Petits riens urbains : anthropologie de l'ordinaire*, Colloque international, Université de Neuchâtel, 17–18 novembre 2016.

les traces de vie urbaine qui nous font signe quand elles se mettent à nous parler, surgissent de l'ombre comme par magie de nouvelles formes de vie qui échappent complètement à la perception immédiate du « regardeur ordinaire » (LAPLANTINE 2013 : 42). En m'appliquant à ce genre d'exercice de l'esprit tout au long de mon travail de terrain, j'ai cherché à mettre au point des lunettes capables d'entrevoir des dimensions cachées des spatialités contemporaines.

POUR UNE ETHNOGÉOGRAPHIE VIVANTE ET IMPRESSIONNISTE DES *TERRÆ INCOGNITÆ* DES MONDES CONTEMPORAINS

Selon moi, les graffitis constituent un domaine de curiosité inédit du point de vue de ce que je considère comme l'« ethnogéographie urbaine des mondes contemporains ». Traditionnellement, l'ethnogéographie relève de l'étude des « savoirs géographiques » dits « indigènes », cela indistinctement du statut que les uns ou les autres leur accréditent, que cela concerne des savoirs dits « savants »¹⁷ ou « vernaculaires » (STASZAK 1996 : 39). M'inspirant du champ de recherche classique de l'ethnogéographie, j'ai donc choisi d'approcher le phénomène des graffitis en pointant mon regard sur les savoirs produits par les chasseurs-braconniers du rail et les modalités de leur mise en acte. Constatant dès le début de ma recherche que la mobilité géographique était une dimension centrale de la pratique, j'ai progressivement concentré mon regard sur les activités circulatoires des adeptes en cherchant très précisément à saisir les logiques qui sous-tendent leurs déplacements ainsi qu'à découvrir les « territoires » invisibles qu'ils dessinent. Pour ce faire, j'ai élaboré une approche adaptée de l'ethnogéographie classique qui combine une perspective transnationale des espaces sociaux et des circulations avec une perspective pragmatique des usages de l'espace et qui articule les apports théoriques et concepts issus de divers courants théoriques (*transnational* et *mobile studies*, écologie des activités sociales, interactionnisme symbolique, théorie des capitaux, théorie de la structuration et *subculture studies* pour ne citer que les plus significatives).

Le postulat de base de mon approche interdisciplinaire repose sur deux idées triviales, néanmoins fondamentales. La première idée part du constat que si la quasi-totalité des étendues physiques du globe terrestre est cartographiée, une infinité d'autres « espèces » d'espaces restent à (re-)découvrir et explorer. Les espaces de vie des êtres humains ne se réduisent pas uniquement aux étendues physiques, surfaces abstraites et frontières géométriques qu'on peut relever sur une carte géographique d'un globe terrestre (CLAVAL 2003 : 132). Ces espaces englobent des mondes constitués d'espaces sociaux et de « territoires » symboliques imperceptibles aux regards de ceux et celles qui ne partagent pas la vie sociale des personnes qui les habitent (RAIBAUD 2011 : 228–229). L'environnement ferroviaire ne renvoie pas aux mêmes sensibilités géographiques pour un adepte du *trainwriting* que pour un voyageur du rail ordinaire, aussi bien sur le plan pratique qu'idéal. De ce point de vue, l'environnement ferroviaire cache une diversité de mondes sociaux quand bien même les personnes qui les habitent exploitent la même infrastructure.

¹⁷ Ici les « savoirs savants » renvoient aux « savoirs spécialisés » (savoirs produits par les individus considérés comme des spécialistes au sein d'un regroupement spécifique), les « savoirs vernaculaires » aux « savoirs ordinaires » (savoirs produits par des individus n'étant pas considérés comme des spécialistes au sein d'un groupe donné).

La deuxième idée part du constat que les espaces étudiés par les chercheur·euse·s ne sont pas figés. Comme le souligne Marc AUGÉ (1994 : 127) : « la diversité du monde se recompose à chaque instant », cela d'ailleurs aussi bien sur le plan géographique que social. Depuis la nuit des temps, les êtres humains transforment leurs espaces de vie et par conséquent les espaces sociaux qu'ils arrangent et réarrangent ne cessent de changer de configuration¹⁸. Les savoirs produits par les chercheur·euse·s sur une communauté spécifique à un certain moment de l'histoire demandent ainsi toujours à être contextualisés et régulièrement remis à jour. Également la configuration sociale et spatiale de la *scène européenne et suisse du trainwriting* n'est plus la même aujourd'hui qu'il y a une dizaine d'années. La géographie du *trainwriting* est donc mouvante. La spatialité de la pratique du *trainwriting* en Europe et plus spécifiquement en Suisse du début des années 1990 n'est pas la même que celle des années 2000. Ma recherche entend contribuer à développer des lunettes analytique permettant de voir les *terræ incognitæ* du monde du *trainwriting*. J'utilise cette expression latine en référence à John WRIGHT (1947), le fondateur de la *geosophy*, un courant très proche des intérêts de l'ethnogéographie classique qui étudie les mondes « tels que les personnes les conçoivent et les imaginent ». Pour cet auteur, les *terræ incognitæ* renvoient aux « territoires » dans l'ombre invisible par ceux qui ne les connaissent pas, tels ceux constitués par les adeptes du *trainwriting* qui m'intéressent justement et dont le commun des mortels n'en soupçonne probablement pas un instant l'existence.

Partant de l'analyse des activités circulatoires d'un regroupement de « chasseurs-braconniers du rail », basés en Suisse mais actifs et réseautés bien au-delà de leur pays d'établissement, mon étude cherche à comprendre comment au regard des compétences spatiales supposées par leur pratique, ils s'y prennent très concrètement pour chasser les trains qu'ils traquent de site en site, de ville en ville et de pays en pays, tout en tenant compte de leurs usages tactiques des technologies de l'information et de la communication (TIC)¹⁹. Plus généralement, ma recherche a pour objectif de contribuer au développement du champ d'études des savoirs géographiques et pratiques spatiales propres à des communautés de pratiques spécifiques. En ce sens, elle opère ainsi une extension du champ de curiosité ethnogéographique classique, autrement dit aux pratiques spatiales caractérisant les communautés dites « rurales », « extra-occidentales » ou « passées »²⁰. Mais l'intérêt de cette étude ne réside de loin pas seulement sur le plan empirique dans le sens de ce que le géographe Yves RAIBAUD (2011 : 216-228) appelle un « inventaire du globe » ou de ce qui pourrait être considéré comme une anthropologie du particulier. Mon étude vise

¹⁸ La géographie mouvante des espaces de mobilités constitués par certaines communautés contemporaines de migrant·e·s pour passer d'un endroit à l'autre du globe illustre de façon spectaculaire le caractère dynamique des mondes sociaux.

¹⁹ J'utilise cette expression de manière très générale en référence au domaine associé à la télématique (télécommunications et informatique), c'est-à-dire aux techniques de l'informatique, de l'audiovisuel, des multimédias, d'Internet et des télécommunications qui permettent aux utilisateur·trice·s de communiquer, d'accéder aux sources d'information, de stocker, de manipuler, de produire et de transmettre l'information sous toutes ses formes : texte, image, vidéo, etc.

²⁰ En théorie et « a priori n'importe quelle communauté » pourrait intéresser le regard de l'ethnogéographe (STASZAK 1996 : 41). Or, en passant brièvement en revue les études de cas de chercheur·euse·s qui s'intéressent aux ethnogéographies, il semble que jusqu'à nos jours la majorité parmi eux a restreint le champ d'analyse de leurs investigations aux pratiques spatiales caractérisant des communautés dites « rurales », « extra-occidentales » ou « passées ». En réalité, cette absence s'explique moins par l'inexistence d'études portant sur les géographies conçues et pratiquées par des membres de communautés spécifiques ou d'autres genres de « micro-formations sociales » urbaines « post-industrielles » et « occidentales » telles, par exemple, celles investiguées par Djemila ZENEIDI-HENRY (2002) dans son livre sur les manières d'habiter la ville des sans domicile fixe (SDF) vivant à Bordeaux. En effet, de nombreux auteurs traitent des géographies conçues et pratiquées par des regroupements de personnes constituant ce genre de micro-formations sociales, sans pour autant se réclamer explicitement d'une approche ethnogéographique.

aussi à mieux comprendre les effets sociospatiaux induits par les processus de mondialisation contemporains, en cours depuis ces dernières décennies, en rapport avec l'apparition de « nouvelles formes de mobilités » (URRY 2005a et 2005b), notamment au sein de la vie sociale de certaines « scènes subculturelles », à savoir la *scène européenne du trainwriting* et la *scène suisse* encore plus particulièrement²¹.

MIEUX COMPRENDRE LES EFFETS SOCIOSPATIAUX DES PROCESSUS DE MONDIALISATION CONTEMPORAINS EN COURS

L'émergence des formes de mobilités contemporaines induites par le développement de l'infrastructure urbaine – accroissement de l'offre des services de transport *low-cost*, soit interrail, easyjet, etc., et essor des TIC – transforme les représentations et le vécu du rapport à l'espace géographique. À l'image des activités circulatoires des « chasseurs-braconniers du rail » que j'ai suivis, la vie sociale des membres de ces « scènes subculturelles » ne se déroule plus essentiellement ou pas uniquement sur un espace figé, comme pourrait le laisser penser les travaux classiques des auteurs qui s'y sont intéressés et qui ont cantonné leurs investigations dans des aires géographiques limitées arbitrairement à un seul contexte national (*scène locale, régionale ou nationale* d'un pays considéré), voire uniquement à un secteur géographique. Ce point est particulièrement pertinent pour les recherches qui portent sur l'univers du *writing* et le monde du *trainwriting*²². Cette remarque vaut aussi bien pour les études réalisées après l'essor dudit « tournant mobilitaire » (ou « *mobility turn* ») qui s'est manifesté au sein des sciences sociales dans le courant des années 1990 que pour celles plus récentes publiées après cette date²³. Ce tournant, dans lequel s'inscrit le cadre épistémologique des idées sur lesquelles se bâtit ma recherche, se caractérise par le basculement d'un mode de pensée dominant, fondé sur la sédentarité, à un mode de pensée situant au centre de l'étude les circulations des personnes, des biens et connaissances, considérant dans leurs analyses aussi les dynamiques d'(im-)mobilités²⁴. Parmi les chercheur·euse·s qui certes se sont intéressé·e·s à l'univers du *writing* et au monde du *trainwriting* qui gravite en son sein, certain·e·s ont fait l'effort de comparer plusieurs *scènes locales* à l'échelle internationale. C'est le cas notamment de l'étude de Nancy MACDONALD (2001) qui s'est intéressée aux *scènes londonienne et new-yorkaise*, focalisant sur la dimension du genre. Cependant, il n'existe encore à ma connaissance aucune recherche à caractère ethnographique qui a été menée à partir du suivi des styles de vie des adeptes du *trainwriting* ici et

21 Plus loin, j'aurai l'occasion de revenir sur le terme de « scène subculturelle » et ses dérivées.

22 Sur le plan des études locales, je renvoie ici, à titre exemplaire, à la recherche précurseur sur le phénomène des *graffs* et des *tags* en contexte suisse de Joël GOLSTEIN & Alexandra PERROTTA (1992) qui s'intéressent en particulier à la scène genevoise du *writing* ou à ma propre étude sur la scène biennoise (TADORIAN 2009a). Concernant les études sectorielles, je renvoie à celle de Billy HAWORTH, Eleanor BRUCE & Kurt IVESON (2013) qui ont utilisé la méthodologie des SIG (Système d'information géographique) pour observer pendant une période de six mois la distribution et le développement spatio-temporel des *graffitis* dans la Cité de Sydney, une zone englobant le quartier des affaires de Sydney.

23 Pour les travaux significatifs publiés avant les années 1990, je renvoie en particulier à ceux de David LEY & Roman CYBRIWSKI (1974), de Craig CASTLEMAN (1984) et Tim CRESSWELL (1990) pour ne citer que les plus connus. Pour ceux qui ont suivi, je renvoie à ceux de Jeff FERRELL (1995), Nancy MACDONALD (2001), John AUSTIN (2002) et Marc TADORIAN (2009a).

24 Dans les sciences humaines, le tournant de la mobilité est reconnu pour avoir été embrayé, notamment par John URRY et ses collègues.

là-bas, en situant au centre de l'analyse le rôle des déplacements dans l'organisation de leurs espaces de vie²⁵. Or, les dynamiques contemporaines de constitution d'espaces sociaux rassemblant des membres de « scènes subculturelles », telles celles qui animent le monde du *trainwriting*, tendent de plus en plus à s'intensifier et à s'étendre bien au-delà des frontières des États-nations. En fait, dans ce cas, les chercheur·euse·s qui s'intéressent à ce genre de processus font référence à la notion de translocalisation et/ou transnationalisation (BRICKELL & DATTA 2011; DAHINDEN 2009; FAIST 2015; LEY 2004; MAU 2010; PRIES 2008, VERTOVEC 1999). Je parlerai pour ma part de « translocationalisation », terme que j'ai créé en combinant les deux notions précédentes et qui sera explicité ailleurs.

Il convient de souligner dès maintenant que les phénomènes de circulations translocationaux (déplacements de personnes, d'objets, de biens et de connaissances) ne sont pas nouveaux en soi sur le plan historique (SINCLAIR et al. 2011; GRUZINSKI 2006). Néanmoins, de nombreux chercheur·euse·s s'accordent sur le constat d'un développement accru des flux circulatoires de personnes, d'objets, d'idées et de connaissances traversant la planète à partir de la fin des années 1980 (URRY 2005a). Le cas de l'essor ces dernières décennies des activités circulatoires des acteurs de la scène européenne et celle de la Suisse du *trainwriting*, que je me suis efforcé de mettre en lumière dans ce travail, est illustratif de ce développement historique. Aussi, les changements observés par les chercheur·euse·s qui s'intéressent aux processus de la mondialisation contemporaine ne se réduisent pas à des aspects quantitatifs. Ils sont aussi d'ordre qualitatif. Le constat de ces changements qualitatifs peut notamment être compris en rapport avec l'essor de nouvelles perspectives d'analyses qui sont nées du basculement paradigmatique induit par le « tournant de la mobilité » évoqué plus haut. Les apports théoriques et conceptuels issus du développement de ces nouvelles perspectives ont permis non seulement d'apporter des éclairages originaux sur des phénomènes anciens (circulations des personnes, biens et connaissances), mais aussi de mettre en lumière de nouvelles formes de mobilités (activités circulatoires des acteurs subculturels, tels les adeptes du *trainwriting*).

Dès lors, dans la mesure où le phénomène que j'étudie met en jeu à la fois des faits concrets (circulations de personnes positionnées et interconnectées dans des localités situées dans plusieurs pays différents) et par un regard ethnogéographique très particulier sur ceux-ci, il convient de bien distinguer la « translocalité » et « transnationalité » comme réalité sociale et spatiale (point de vue descriptif) de la « translocalité » et « transnationalité » comme perspective de recherche contemporaine (point de vue analytique). Ces deux niveaux de compréhension susceptibles d'être confondus constituent un défi majeur pour mieux comprendre les nouvelles dynamiques sociales et spatiales générées par les processus de mondialisation contemporaine. Pour clairement marquer mon intérêt dans mon étude à chercher à mettre en lumière les processus translocaux et transnationaux en cours au sein du monde du *trainwriting*, je privilégie les notions de « translocalisation » et « transnationalisation » au détriment de celles de « translocalité » et

²⁵ Il faut dire que, de manière générale, le nombre d'études à caractère ethnographique portant plus ou moins directement sur le phénomène du *trainwriting* est relativement faible, aussi bien avant les années 1990 qu'après et cela jusqu'à de nos jours. Ma recherche a aussi pour objectif de combler cette lacune. Avant les années 1990, mentionnons les travaux de David LEY et son collègue Roman CYBRIWSKI (1974), de Craig CASTLEMAN (1984) et de Richard LACHEMAN (1988), qui sont les plus cités. Les recherches de ces auteurs se concentrent uniquement sur les scènes « pionnières » de la *tradition du writing*, soit Philadelphie et New York. Les recherches portant sur le monde du *trainwriting* publiées après la fin des années 1980 sont un peu plus nombreuses et variées sur le plan géographique. Parmi les plus significatives, je relève par exemple les travaux de Tim CRESSWELL (1996), Jeff FERRELL (1996), Nancy MACDONALD (2001), John AUSTIN (2002) et Marc TADORIAN (2009 a) Ces études portent sur les scènes de New York, de Denver au nord des États-Unis tout comme sur celles de Londres ou de Bienne en Europe.

« transnationalité ». Dans cette logique j'ai employé les notions de « translocalisation » et « transnationalisation », tout comme leur forme adjectivale « translocal » et « transnational », à partir de la création des mots valises « translocationalisation » et « translocational » respectivement, pour bien souligner l'aspect profondément situé des activités transnationales des adeptes du *trainwriting* que j'ai suivis.

« TRANSLOCATIONALISATION » DES ACTIVITÉS CIRCULATOIRES DES ACTEURS DE LA SCÈNE EUROPÉENNE DU *TRAINWRITING*

Je soutiens l'idée que d'un point de vue ethnogéographique les faits divers rapportés en préambule à cette introduction témoignent de l'entrée de la pratique du *trainwriting* dans une nouvelle époque de l'histoire de son développement. Ce passage coïncide avec le tournant scientifique de la mobilité évoquée plus haut. Alors que dans son « foyer d'origine » présumé, la pratique clandestine des *graffs* sur trains arrive, dès la fin des années 1980, au bout de son souffle subissant le programme de lutte développé par les autorités contre la prolifération du phénomène, simultanément dans certaines régions d'Europe les activités des adeptes commencent à se médiatiser, se développer, se spécialiser, se systématiser, se territorialiser et s'institutionnaliser. Parallèlement à l'accroissement de l'offre des services de transport *low-cost* (interrail, easyjet, etc.) et l'essor des technologies de la communication et de l'information (TIC) des années 1990, la pratique se médiatise de plus en plus. À partir des années 2000, la mobilité géographique devient une préoccupation majeure quant aux projets carriéristes de plus en plus d'adeptes en quête de renommée. Il apparaît à l'esprit de nombreux initiés que cette mobilité est le moyen déterminant pour étendre le champ de visibilité de leur réputation (*fame*). Les activités circulatoires des adeptes se translocalisent et transnationalisent (« translocationalisent »). Partout en Europe où la scène est présente, les adeptes s'organisent pour voyager et découvrir les systèmes du réseau ferroviaire du monde entier, à commencer par les métros des grandes villes européennes. À la fin de la première moitié des années 2010, moment où j'ai achevé mon enquête de terrain, les témoignages visuels d'actions d'adeptes circulant dans les circuits médiatiques du monde du *trainwriting* (sites internet, magazines, ouvrages et DVD spécialisés dans la documentation de la pratique) laissent à penser que la plupart des systèmes ferroviaires de l'Europe ont été explorés et investis. L'ouvrage documentaire autobiographique d'EKIN, un adepte du *trainwriting*, basé en Hongrie, réputé pour sa riche collection de trophées visuels, témoigne de cette réalité.

Ainsi, la carte du monde du *trainwriting* en Europe semble être sur le point d'être achevée. Désormais, de nombreuses routes du *trainwriting* sont ouvertes, ce qui par conséquent facilite la réalisation des projets carriéristes des nouvelles cohortes générationnelles de « chasseurs-braconniers du rail » qui aspirent, d'une part, à reproduire les exploits médiatisés de leurs aînés poursuivant leurs mêmes trajectoires et, d'autre part, à explorer de nouvelles pistes dans l'espoir de découvrir des portes inexplorées qui les mèneront à des espaces de chasse éventuellement encore « vierges ».

Sur le plan ethnogéohistorique, la période de réalisation de ma recherche, menée entre la fin de l'année 2009 et le courant de l'année 2015, s'ancre dans le prolongement de ce que je considère comme la « période des grandes explorations » de l'histoire de la scène européenne du *trainwriting*. Si sur le plan documentaire et visuel une quantité prolifique de médias populaires spécialisés sur le sujet (ouvrages, magazines, films et blogs) témoigne plus ou moins explicitement, et chacun à sa façon, de ce développement

historique²⁶ déjà évoqué plus haut, il n'existe à ma connaissance aucune étude ethnographique qui s'est véritablement penchée sur la problématique de la translocationnalisation des activités circulatoires des adeptes du *trainwriting* ni à l'échelle de l'Europe ni à aucune autre. S'appuyant sur les éléments contextuels caractérisant cette époque de la géohistoire de la *scène européenne* du *trainwriting* que je viens brièvement de situer dans l'espace et le temps, mon étude vise à combler cette lacune.

Elle entend montrer aussi que, contrairement aux idées classiques défendues par la plupart des auteurs qui ont documenté et/ou étudié le milieu du *graff* sur trains aux États-Unis (LEY & CYBRIWSKY 1974) ou ailleurs, les logiques de marquage des « chasseurs de trains » ne se réduisent pas à une spatialité linéaire qui suivrait simplement les voies de communication des espaces urbanisés et le cadre vertical de leurs bâtis. Ces logiques mettent plutôt en jeu des trajectoires de type « circulaire », « alterné » et/ou « itinérant ». Les activités circulatoires des adeptes sont arrangées aux rythmes des cadences réglant la « vie infrastructurelle » des systèmes du réseau ferroviaire qu'ils traquent systématiquement et méthodiquement selon des cycles relativement bien définis.

Plus fondamentalement, ma thèse cherche à montrer qu'au-delà des aspirations carriéristes (individualistes et collectivistes) qui poussent les adeptes en quête de renommée (*fame*) à investir autant d'énergie dans leur passion et à prendre tout autant des risques mettant en jeu non seulement leur situation personnelle (projet socio-professionnel, familial, etc.), mais aussi leur vie (dangers propres à l'environnement ferroviaire où ils ont l'habitude d'exercer leur pratique), les logiques organisationnelles qui sous-tendent leurs activités circulatoires s'inscrivent dans un système de mobilité (URRY 2005a) original. Fondé sur des techniques de parasitisme astucieuses de l'infrastructure ferroviaire, ce système cache un « style d'habiter » (STOCK 2007) les espaces urbanisés, révélateur de processus de mondialisation contemporains en cours, à savoir la production d'espaces sociaux sous condition circulaire.

En cherchant à cartographier les « territoires circulatoires » (TARRIUS 1993) animés de ce système, mon étude vise ainsi non seulement à compléter la carte sociale des espaces de vie mouvants qui animent les mondes contemporains, mais aussi à renouveler les savoirs empiriques, méthodologiques et théoriques en sciences sociales et humaines.

26 Le film *Dirty Handz. Search and Destroy 3* (producteur anonyme 2006) qui retrace, étape par étape, les expériences du déroulement d'une tournée *graffitis*, passant par diverses villes européennes du point de vue des vécues d'un adepte basé à Paris, illustre très bien ce développement. Ce film « culte », au format vidéo (l'édition en format DVD sortira quatre ans plus tard, en 2010), a marqué dès sa sortie en 2006 les esprits de nombreux adeptes en leur donnant envie d'entreprendre à leur tour des voyages *graffitis* en Europe et même au-delà. En 2010, lors d'un concours en ligne organisé par les éditeurs du site ilovegraffiti.de, un site spécialisé dans la documentation du *graffiti* en Europe, basé en Allemagne, ce film documentaire a été primé par les membres de la communauté d'utilisateurs et utilisatrices-participant-e-s comme le meilleur film du genre des années 2000. Cf. <http://ilovegraffiti.de/blog/2010/01/15/7650/>, (consulté le 9 mai 2018).

ENJEU GÉNÉRAL DE CETTE RECHERCHE ET ORGANISATION NARRATIVE DU TEXTE

L'objectif général de cette thèse consiste à analyser la spatialité des activités circulatoires translocationnelles des adeptes du *trainwriting* en contextes contemporain et européen, du point de vue des expériences carriéristes d'acteurs subculturels masculins établis au sein de la scène suisse, mais *actifs* et réseautés au-delà des frontières de leurs pays de résidence, j'ai tâché de faire ressortir les dimensions sociales et spatiales sous-jacentes à leur pratique. Dans le prolongement de cet objectif, tout au long de ma recherche, j'ai orienté mon questionnement autour de trois principaux axes thématiques :

- **Géohistoire de la translocationnalisation de la pratique du *graff* sur trains en contexte européen :** *Comment le phénomène des graffs sur trains devient-il une pratique globalisée. Dans quel contexte sociohistorique s'inscrit la translocationnalisation de la pratique du trainwriting en cours ? Quels événements significatifs donnent à voir ce processus à l'œuvre du point de vue notamment des acteurs masculins de la scène suisse ? Comment ces événements affectent-ils la spatialité des activités subculturelles des adeptes ainsi que l'organisation de leur vie collective ?*
- **Caractéristiques subculturelles du monde du *trainwriting* et profil sociodémographique de ses protagonistes :** *Quelles sont les caractéristiques subculturelles du monde du trainwriting ? Qui sont les adeptes du trainwriting et qu'est-ce qui les relie fondamentalement ?*
- **Spatialité de la pratique du *trainwriting*, savoirs géographiques, mises en actes des compétences spatiales et modalités de valorisation de la mobilité géographique et ferroviaire :** *Comment les adeptes du trainwriting utilisent-ils les trains et quels rôles y jouent la mobilité ferroviaire ? Comment s'organisent-ils ensemble pour réaliser leurs productions visuelles et sécuriser leurs interventions transgressives ? Comment contrôlent-ils les ressources infrastructurelles des espaces qu'ils investissent momentanément et durablement ? Comment s'y prennent-ils pour se déplacer et s'orienter dans et avec les systèmes du réseau ferroviaire qu'ils infiltrent et explorent ? Comment voyagent-ils ? Où vont-ils ? Avec qui ? et pourquoi ? Bref, comment habitent-ils les espaces qu'ils investissent ?*

Le développement des thèmes traités par ma thèse et les réponses apportées aux questions soulevées s'articulent dans un corps de texte comportant quatre parties structurées en douze chapitres. Chaque partie conduit à une conclusion intermédiaire (conclusion de partie). Le corps de cette thèse se termine par une conclusion générale.

Outre une liste des références bibliographiques et des sources documentaires, cette thèse est complétée par un glossaire regroupant les principales terminologies propres à l'univers du *graff* et aux adeptes du *graff* sur trains et par une section consacrée à des annexes.

La première partie décrit les fondements épistémologiques, méthodologiques et éthiques de mon approche ethnogéographique du monde du *trainwriting*. Les quatre chapitres qui constituent cette première partie exposent les perspectives théoriques (chapitre 1), les principes ethnographiques (chapitre 2) et techniques méthodologiques (chapitre 3) sur lesquels reposent mes analyses et aussi les considérations éthiques prises en compte tout au long de la réalisation de ma recherche (chapitre 4).

Conçue comme une mise en contexte géohistorique, sociale, culturelle et politique de la « tradition », à laquelle la pratique du *trainwriting* est affiliée ordinairement, la deuxième partie expose des aspects fondamentaux pour la compréhension du monde du *trainwriting* et de ses acteurs masculins. Elle met en lumière la mise en ordre idéologique dont il fait l'objet par ses porte-paroles. Les deux chapitres qui composent cette deuxième partie visent à familiariser les lecteur·trice·s profanes avec les courants auxquels le *trainwriting* est affilié et son historique du point de vue des versions de son mythe d'origine les plus répandues (chapitre 5). Ces chapitres présentent de même les conditions de mondialisation de la pratique qui le constitue, en décrivant les grandes étapes de la géohistoire de son développement en contexte européen, tout en exposant les processus de translocalisation/transnationalisation (« translocalisation ») qui traversent les « scènes locales » en Europe et en Suisse où elle s'est spécialisée (chapitre 6).

Partant d'une revue de la littérature critique de travaux associés aux domaines des (post-) *subculture studies*, les trois chapitres qui composent la troisième partie poursuivent et affinent le travail de présentation des aspects fondamentaux pour la compréhension du monde du *trainwriting*, entamé dans les chapitres précédents en proposant une description subculturaliste des membres de la communauté de pratique constituée par les adeptes. Ces chapitres commencent par le passage en revue des apports et limites pour ma recherche des deux principales écoles sociologiques (École de Chicago et École de Birmingham), réputées pour leur contribution pionnière au développement des études subculturelles classiques (chapitre 7). Ces trois mêmes chapitres continuent ensuite avec une mise en éclairage de la critique féministe adressée aux travaux issus de ce deux écoles et une mise en perspective des apports des *masculinity studies* pour la compréhension de l'idéologie de la masculinité hégémonique qui domine les représentations des adeptes (chapitre 8). Finalement, ils passent encore en revue les apports des modèles d'analyse subculturels développés dans le cadre des études associées aux *post-subculture studies* pour une meilleure compréhension de la nature des formations sociales qui caractérisent les « scènes subculturelles » contemporaines, telles celles qui caractérisent le monde du *trainwriting* (chapitre 9).

La quatrième et dernière partie de ma recherche expose le cœur du développement de mon travail de thèse. S'appuyant sur les éléments de contextualisation fondamentaux mis en lumière dans les deux parties précédentes, chacun des trois chapitres (chapitres 10, 11 et 12) qui composent cette dernière partie donne un aperçu plus ancré, intime et vivant de l'organisation sociale et spatiale des activités locales et translocationnelles, telles qu'elles me sont apparues à l'époque où j'ai réalisé mon terrain. Ces derniers chapitres de ma thèse concentrent essentiellement des résultats d'analyse issus de mes observations directes de terrain auprès des membres du cercle d'adeptes que j'ai pistés.

Les quatre parties de cette recherche rassemblent une collection d'illustrations renvoyant tantôt à des cartes, tantôt à des figures, des images, des planches, des plans schémas, des tableaux, etc., appuyés par des vignettes qui exposent des récits impressionnistes et confessionnel adaptés de mes notes de terrain, des passages relativement longs d'extraits de conversations issues soit de mes transcriptions d'entretiens, soit de discours tirés de la voix off de films documentaires.

PREMIÈRE PARTIE

Spot André



Gare de
la ville A



Spot du
dimanche matin



Spot Julie



I. UNE APPROCHE (AUTO-)ETHNOGÉOGRAPHIQUE DU MONDE DU *TRAINWRITING* : FONDEMENTS ÉPISTÉMOLOGIQUES, MÉTHODOLOGIQUES ET ÉTHIQUES DE MA RECHERCHE

Les trains... les attendre, les regarder passer, les prendre,
les rater, les aimer, les craindre, les écouter, les sentir, les vivre...
Mais aussi les chercher, les étudier, les observer, les peindre [...].
TAYLOR, *Trains Stories*, 2014 : 7.

Cette thèse se fonde sur une approche ethnogéographique. Compte tenu de l'importance jouée par les considérations épistémologiques, méthodologiques et éthiques prises en compte dans le cadre de la mise en œuvre de mon approche, j'ai choisi d'en consacrer la première partie de cette thèse que je suis en train d'ouvrir.

Les fondements épistémologiques, méthodologiques et éthiques de mon approche ethnogéographique du monde du *trainwriting* reposent sur une démarche qualitative/interprétative de type compréhensif et d'influence wébérienne (WEBER 1965 [1904]). Mon usage de cette démarche conçoit la spatialité du phénomène de la pratique du *graff* clandestin sur trains comme le résultat d'une construction sociale. Autrement dit, sur le plan épistémologique j'envisage l'espace de manière générale et abstraite comme un médium, c'est-à-dire aussi bien comme une condition et une ressource pour l'action à travers laquelle des pratiques peuvent s'exécuter que le résultat de ces pratiques que cet espace organise de façon récursive. De ce point de vue et sur le plan méthodologique, s'intéresser à la spatialité d'un phénomène suppose la mise à jour des processus sous-jacents des activités situées qui le manifestent d'une manière ou d'une autre, c'est-à-dire sous forme de « traces » visibles ou invisibles. En effet, comme l'a souligné Michel LUSSAULT « Parler d'espace, c'est évoquer le régime de visibilité d'une substance sociale (LUSSAULT 2007 a : 40) ». Ce regard me semble tout à fait pertinent pour appréhender la pratique qui m'intéresse dans la mesure où évoquer les activités scripturales des adeptes du *graff* sur trains consistent, sans plus ni moins, à parler de la visibilité de ce phénomène social et spatial. Dans cette perspective, la méthode de « pistage » que j'ai adoptée pour suivre les « traces » produites par mes partenaires de terrain privilégiés s'est avérée être un outil ethnographique tout à fait efficace. Pour comprendre les logiques sociales et spatiales sous-jacentes à la pratique du *graff* clandestin sur trains en contexte européen, ma démarche méthodologique part du point de vue des expériences des adeptes du *graff* sur trains que j'ai pistés, cela en considérant aussi bien les expressions pratiques qu'idéelles des rapports que ces adeptes entretenaient avec l'infrastructure ferroviaire. Par « expressions pratiques », j'entends leurs manières très concrètes d'utiliser cette infrastructure et par « expressions idéelles » les significations qu'ils attribuent à leur pratique.

Les quatre chapitres qui constituent cette première partie exposeront les perspectives théoriques, les principes ethnographiques et techniques méthodologiques qui ont orienté mes analyses de même que les considérations éthiques prises en compte tout au long de la réalisation de ma recherche.

1. LE MONDE DU *TRAINWRITING* EN CONCEPT : UNE PERSPECTIVE TRANSNATIONALE DES ESPACES SOCIAUX ET UNE PERSPECTIVE PRAGMATIQUE DES USAGES DE L'ESPACE POUR COMPRENDRE LA PRATIQUE DES TRAINWRITERS

Pour comprendre la spatialité de la pratique du *trainwriting* en contexte européen et les activités translocationnelles des acteurs masculins de la scène suisse plus particulièrement, j'ai élaboré le cadre théorique de mon approche (auto-)ethnogéographique en adoptant deux principales perspectives de recherche complémentaires : (1) une perspective transnationale des espaces sociaux et des circulations ; (2) une perspective pragmatique des usages de l'espace.

J'ai mis en œuvre la première perspective pour saisir les processus de translocalisation et transnationalisation (translocationalisation) à l'œuvre dans la constitution des espaces sociaux qui constituent le monde du *trainwriting*. Cette perspective incarne dans ma recherche un point de vue structural surplombant le monde du *trainwriting*, ce que je considère métaphoriquement comme « la vision aérienne de l'aigle ». À travers ce point de vue, j'ai cherché à dresser une carte sociospatiale des « territoires circulatoires » (TARRIUS 1993) empruntés par les membres du cercle d'adeptes que j'ai pistés. Quant à la deuxième perspective, je l'ai mobilisée pour comprendre comment mes partenaires de terrain privilégiés utilisent les propriétés infrastructurelles du réseau ferroviaire européen. Cette perspective incarne dans ma recherche ce que je désigne comme le point de vue « du sens pratique du rat des villes ». Avec cette focale, j'ai cherché à capter, à la façon d'une « caméra d'action », les manières concrètes dont les RAILERZ mettent en acte les « savoirs géographiques » que suppose leur pratique située, précipitée et synchronisée. Sur le plan méthodologique, la définition des frontières scalaires entre les deux perspectives est grossière et n'a de valeur que théorique. Sur le plan pratique, j'ai effectué par itération mes analyses dans un travail continu d'allers et retours pour faire converger les deux niveaux d'analyses complémentaires que suppose l'adoption des deux points de vue considérés. Au cours de ce travail de mise en perspective alternée, j'ai arrangé une boîte à outils analytique, composée d'instruments conceptuels issus de diverses disciplines (anthropologie, géographie, sociologie, histoire et philosophie) et différents domaines d'études (*mobiles studies*, études transnationales, théories des usages de l'espace, écologie des activités sociales, interactionnisme symbolique, théorie des capitaux, études subculturelles, théorie de la structuration).

Dans ce chapitre, j'expose le contenu de cette boîte en tâchant de montrer ce que ces outils ont apporté à la compréhension de mon sujet de recherche. Je les décris à partir d'une mise en rapport continue des deux concepts fondamentaux de l'armature de mon cadre théorique : « mobilité » et « espace ».

1.1 La perspective transnationale ou la « vision aérienne de l'aigle »

Dans les sciences sociales, il existe plusieurs manières de penser la « mobilité » en rapport avec l'« espace ». Dans ma recherche, j'envisage ce rapport en prenant pour point de départ des idées du géographe Tim CRESSWELL (2006). Son approche m'a permis de poser un cadre définitionnel de base pour penser les dimensions sociales et spatiales de la pratique du *trainwriting* du point de vue des activités translocationnelles des adeptes.

1.1.1 Mobilité et mouvement

CRESSWELL envisage la « mobilité » comme le résultat d'un processus historique de construction sociale. Pour ce géographe, étudier les phénomènes de mobilité va bien au-delà de l'analyse de mouvements d'un lieu géographique à un autre, ce qu'il l'explique très bien dans cet entretien télévisuel :

Pour moi, l'idée essentielle de la recherche sur les mobilités dépasse largement le simple déplacement de A à B. Et cela est vrai de tous les modes de déplacement : qu'il s'agisse d'un trajet effectué à pied, en voiture, en avion, en train, on peut, dans tous les cas, l'imaginer comme une ligne tracée sur une carte reliant un point de départ à une destination, située à l'autre extrémité. Mais la recherche sur les mobilités interroge ce qui se produit sur cette ligne, ce qui lui donne du sens, une portée sociale, au-delà du fait d'être une distance mesurable. On peut se représenter cela en analogie avec la relation entre un lieu et, par exemple, l'endroit où nous nous trouvons actuellement à Paris ; on pourrait en donner à quelqu'un les coordonnées géographiques, la latitude et la longitude, définissant une situation, un lieu. Une fois qu'on sait qu'il s'agit de Paris, on connaît aussi une foule d'autres choses à ce sujet. Vous savez que c'est la Ville Lumière, que c'est la ville des amoureux, qu'elle est liée à la Révolution française et à son histoire. Ainsi, une position géographique, un simple point sur une carte, s'enrichit de tout un ensemble d'idées significatives en plus de ce lieu, cette architecture et ces paysages qui constituent Paris. La même démarche peut être appliquée aux déplacements. Si l'on imagine le mouvement comme une ligne tracée sur une carte, de même qu'un lieu correspond à un point sur cette carte, notre rôle est de découvrir ce qui rend cette ligne plus intéressante qu'un simple tracé : peut-on la mettre en relation significative avec la mobilité, le voyage, l'exploration, la migration pendulaire ? Toutes ces formes de déplacement peuvent être cartographiées, quantifiées, faire l'objet de statistiques, mais elles sont aussi chargées d'histoires, elles s'enrichissent du sens des différentes pratiques dont elles ont fait l'objet et qui sont politiques de toutes sortes de manières. Et elles s'inscrivent dans des récits et des histoires selon des modalités intéressantes. Je pense donc que la recherche sur les mobilités porte sur toutes ces questions plutôt que sur le simple déplacement d'un point A à un point B, et c'est ce qui m'intéresse (CRESSWELL 2013).

CRESSWELL distingue ainsi « mobilité » et « mouvement » (ou « déplacement »). Le fait de parler de mobilité implique de considérer non seulement les déplacements physiques d'un point A à un point B, mais aussi les significations dont ces déplacements sont investis du point de vue des contextes historiques social, culturel et politique au sein desquels ces mêmes déplacements se déroulent. En fait, dans son approche, cet auteur propose de prendre en compte trois niveaux d'analyses complémentaires pour bien saisir la « mobilité ». Ces niveaux correspondent à trois moments interreliés. Le premier niveau d'analyse de la mobilité renvoie aux « mouvements », c'est-à-dire à des déplacements d'un lieu à l'autre dans l'espace géographique : « *First, when talking of human mobility, we are talking about mobility as a brute fact – something that is potentially observable, a thing in the world, an empirical reality* » (CRESSWELL 2006 : 2-3). De ce point de vue, les mouvements correspondent à des trajectoires dessinées sur des cartes, sous forme de lignes reliées par plusieurs points de référence ou de cercles, lorsqu'il s'agit de déplacements circulaires. Le deuxième niveau d'analyse renvoie aux représentations que les personnes associent à la mobilité. L'étude de la mobilité implique la prise en considération des significations dont les déplacements considérés sont investis dans le contexte social au sein duquel il se déroule.

[...] there are ideas about mobility that are conveyed through a diverse array of representational strategies ranging from film to law, medicine to photography, literature to philosophy. These representations of mobility capture and make sense of it through the production of meanings that are frequently ideological. Mobility means that. Thus the brut fact of getting from A to B becomes synonymous with freedom, with transgression, with creativity, with life itself (CRESSWELL 2006 : 3).

L'analyse de ces représentations informe sur les significations, valeurs, normes et idéologies dont la mobilité est empreinte. Pour mettre en lumière les représentations sociales et spatiales que les membres du cercle des RAILERZ que j'ai pistés se font de leurs déplacements, autrement dit de leurs activités circulatoires (mobilité physique le long des systèmes du réseau ferroviaire qu'ils investissent dans le cadre de leur pratique), j'ai cherché à mettre en lumière le système de significations qui englobe leur pratique en partant de leur point de vue. Le troisième niveau d'analyse porte sur les pratiques, c'est-à-dire sur les modes de déplacements utilisés par les personnes pour se rendre d'un endroit à l'autre. Ces modes révèlent les rapports que les personnes entretiennent avec leur monde : « *Mobility is practiced, it is experienced, it is embodied. Mobility is a way of being in the world* » (CRESSWELL 2006 : 3).

En m'intéressant à la manière dont les RAILERZ bougent au sein de leur monde social et aux représentations qu'ils ont de leurs activités circulatoires, ma recherche vise à informer sur leurs savoirs, leurs désirs et leurs aspirations. Ces trois niveaux de compréhension basique de la mobilité mis en perspective par CRESSWELL traversent toutes les analyses de ma recherche de façon transversale.

1.1.2 Espace géographique, espace social et infrastructure

La « mobilité », mise en rapport avec l'« espace », peut aussi être conçue comme un ensemble de mouvements engageant des personnes, objets, images, informations, savoirs, capitaux (URRY 2005 b : 15) et bien d'autres entités susceptibles de circuler d'un endroit ou d'une position à l'autre au sein de ce qu'on pourrait considérer comme l'« espace géographique des humains ». L'« espace géographique » renvoie ici à ce que Michel LUSSAULT désigne dans son ouvrage *L'homme spatial* « l'espace humain en tant que construit social » (LUSSAULT 2007 a : 18)²⁷. Cette définition m'amène directement à la notion d'« espace social » que le même auteur utilise pour renvoyer à « la manière dont les structures sociales se cristallisent dans l'espace géographique » (LUSSAULT 2007 a : 18). Ainsi, nous fait comprendre LUSSAULT qu'« un ghetto noir aux États-Unis est à la fois un espace géographique et l'espace social de la minorité afro-américaine » (LUSSAULT 2007 a : 18). Par analogie, on peut relever que l'infrastructure matérielle du réseau ferroviaire en tant qu'espace géographique est aussi par définition l'espace social des adeptes du *trainwriting*. Il l'est d'ailleurs également pour les cheminots et certain-e-s voyageur-se-s du rail, mais non pas de la même manière que pour les adeptes du *graff* sur trains qui m'intéressent, puisque les significations partagées que lui attribue chacun de ces différents genres d'occupants ne sont pas les mêmes. Autrement dit et pour introduire une autre clef de compréhension de ma boîte à outils, le monde des adeptes du *graff* qui m'intéresse est différent de celui des cheminots, des voyageurs du rail, quand bien même ces différents genres d'utilisateurs utilisent la même infrastructure.

²⁷ Il convient éventuellement de préciser que pour LUSSAULT le titre « L'homme spatial » dérive de l'espace géographique de tous les êtres humains, indifféremment du genre qui les caractérise.

1.1.3 Monde

Si la notion d'espace sociale a l'avantage, selon moi, de supposer le caractère fondamentalement situé et collectif des pratiques sociales, la notion de monde accentue la dimension conventionnelle des activités sociales et des significations partagées que les individus concernés leur attribuent. Appliquée à une variété de domaines de la vie sociale et de pratiques collectives, la notion de monde (monde social) élaborée, notamment, par Howard BECKER (1988), Tamotsu SHIBUTANI (1955) et Anselm STRAUSS (1992) renvoie généralement, selon David LE BRETON, à « un réseau ouvert d'acteurs collaborant autour d'une activité spécifique et unis par un étroit tissu de relation [...], il établit une liaison spécifique entre les aspects micro- et macrosociologiques du fait social » (LE BRETON 2008 [2004 : 87]). Selon cet auteur « il existe une multitude de mondes (de la politique, du football, de l'édition, de l'université, de l'homosexualité, etc.) de tailles et de sensibilités différentes » (LE BRETON 2008 [2004 : 87]). Aussi, toujours selon LE BRETON (2008 [2004 : 87]), les « mondes sont constitués autour d'une activité particulière (le ski, le livre, la sexualité, etc.) ». Ils « s'articulent avec d'autres, ils participent à la société globale » (LE BRETON 2008 [2004 : 87]). Partant de ces éléments définitionnels basiques et transposés au domaine des pratiques juvéniles globalisées, telles celles qui concernent les regroupements de personnes faisant l'objet de ma recherche, la notion de monde peut être envisagée plus précisément comme l'a défini Alain MÜLLER (2010) dans son enquête sur le monde du hardcore. S'appuyant sur l'héritage sociologique de Howard BECKER, MUELLER s'intéresse aussi aux dimensions « translocales » et « transnationales » des activités collectives des acteurs qu'il a étudiés. Dans sa recherche, il propose une définition complémentaire qui insiste sur le fondement des compréhensions partagées des acteurs du « monde du hardcore ». Ainsi pour lui le monde du hardcore renvoie à :

[...] un réseau de personnes, qui collaborent pour produire collectivement du sens, qui semble reposer sur des valeurs et des conventions propres, sur le partage d'un « répertoire commun » transcendant les différences linguistiques aussi bien que les échelles locales ou nationales (MUELLER 2010 : 18).

Dans sa recherche doctorale sur le monde du skate en contexte tokyoïte, Julien GLAUSER (2016 : 58) se référant à la définition de MUELLER (MUELLER 2010 : 18) et cherchant à l'affiner sur la base de ses propres observations, laisse entendre encore de manière très pertinente que les valeurs qui circulent dans les réseaux des acteurs de ces mondes sont supposées être coproduites, entretenues et diffusées depuis une diversité de lieux (magasins spécialisés, événements compétitifs, associations et sites spécialisés). Il n'en va pas autrement pour le monde du *trainwriting* qui, à l'image du monde du hardcore, du skate et d'autres mondes subculturels du genre, s'appuie également sur une diversité de sites sémantiques (supports physiques de la ville, *graffiti shops*, magazines spécialisés, DVD, web) non seulement pour construire, entretenir et diffuser ses valeurs, mais aussi débattre, défaire et remettre à jour des normes établies (définition du *graff*, origine de la pratique, convention esthétique, etc.).

L'analyse ethnogéohistorique des diverses versions de l'histoire du mythe fondateur de la pratique du *trainwriting*, présentée dans la deuxième partie, illustre bien ces deux composantes inhérentes à la progression de mouvements culturels vivants, comme celle associée à ladite « tradition nord-américaine du graffiti urbain contemporain » dans laquelle s'inscrit la pratique du *trainwriting*. La notion de monde n'est pas la seule à être utilisée par les chercheur·euse·s en sciences sociales qui s'intéressent aux pratiques

juvéniles comme celles que je viens d'évoquer pour asseoir ma conception du monde du *trainwriting*. Les termes de subculture, de milieu et de scène, par exemple, tiennent parfois lieu de corollaires. Je reviendrai plus systématiquement sur ces notions et leurs nuances dans la troisième partie pour décrire comment elles résonnent aussi avec mon approche.

1.1.4 Pratiques, activités et actions situées

Fort de ces définitions, j'ai ainsi envisagé les activités collectives des membres du cercle d'adeptes du *trainwriting* que j'ai pistés, en focalisant principalement sur les aspects circulatoires de leur pratique tout en cherchant à les mettre en rapport avec le caractère conventionnel, situé, précipité, rythmé, performatif, illicite, compétitif, esthétique et dramaturgique de leurs actions en situation. Mon étude distingue idéal-typiquement les notions d'« action », d'« activité » et de « pratique » qui servent souvent de synonymes dans les travaux de nombreux-euses chercheur-euse-s. Chacune de ces notions se situe à des niveaux d'analyse différents, mais complémentaires. Selon mon approche, l'idée d'action renvoie à un accomplissement circonstanciel orienté par une intention (faire un *graff* sur un train, par exemple) ; celle de l'activité à un enchaînement d'actions coordonnées et effectuées dans le cadre d'une situation en cours (déroulement d'une intervention, réalisation d'une tournée européenne, etc.) ; celle de la pratique à un ensemble hétérogène constitué d'actions, d'activités, de codes, de règles, de normes, de valeurs, de principes, de discours et d'institutions qui contribuent à faire exister les espaces sociaux d'une « communauté de pratique » spécifique (le monde du *trainwriting*).

Dans mon travail, le postulat du caractère fondamentalement situé des actions et activités sur lequel je m'appuie va de pair avec un autre postulat d'orientation écologique. Selon cette orientation, l'action et les activités collectives sont situées parce que, comme le soulignent Albert OGIEU & LOUIS QUÉRÉ dont les travaux s'inscrivent dans le paradigme de la cognition distribuée²⁸ :

[...] elle a lieu dans un environnement et qu'elle s'organise par le « moyen » de cet environnement, de ses ressources et de ses contraintes. D'une part, celui-ci fournit directement les informations, les indications et les significations nécessaires. La perception directe, constituée de routines visuelles qui repèrent des configurations, prend alors une part de la place habituellement attribuée à la délibération et au raisonnement. D'autre part, en aménageant et en structurant leur environnement, les agents pré-organisent leur champ pratique ; ils disposent autour d'eux tout un ensemble d'indices qui, soit suscitent directement des actions de leur part, ou contraignent des gestes déterminés, soit dissuadent d'agir ou rendent certaines actions impossibles (OGIEU & QUÉRÉ 2005 : 11).

Ce rôle central accordé à l'environnement dans l'organisation des actions et des activités humaines est au fondement de ma thèse. J'y reviendrai par une autre porte d'entrée dans la partie de ce chapitre où je présente la boîte à outils de la perspective pragmatique des usages de l'espace et y introduis les notions de « faire avec l'espace » (LUSSAULT et STOCK 2010), de « l'environnement comme partenaire » (QUÉRÉ 2006) et l'« affordance » (GIBSON 1979).

²⁸ Pour une introduction au paradigme et au programme de recherche de la cognition distribuée, je renvoie à l'article de Jacques THEUREAU (2020).

1.1.5 Espace social transnational, territoire circulatorio, territoire, territorialisation, territorialité et domaine

Précédemment, j'ai mis en évidence la place que j'accorde à la notion d'espace social. Il s'agit maintenant de décrire comment cette notion peut être utile dans la conceptualisation des dynamiques de translocalisation à l'œuvre dans les activités circulatoires des adeptes du *trainwriting* que j'ai pistés et des processus de production des espèces d'espace sociaux qu'ils constituent. Lorsque ces espaces sociaux sont animés par des pratiques qui transcendent ou dissolvent les frontières des États-nations, comme c'est le cas avec les activités circulatoires des RAILERZ, certain-e-s auteur-e-s privilégient la notion d'« espaces sociaux transnationaux » (DAHINDEN 2009a et 2009b ; FAIST 2015 ; MAU 2010 ; PRIES 2008 ; RIAÑO 2017, RICHTER 2012 ; VERTOVEC 1999). Si au sein des sciences sociales cette notion fait l'objet d'une variété de définitions, la plupart des chercheur-euse-s s'accordent à dire que ces espèces d'espaces ont la propriété de positionner et d'interconnecter les acteurs sociaux plus ou moins durablement entre eux, « simultanément », « ici et là-bas » (CASTELLS 1996 ; Glick SCHILLER et al. 1992) dans des « lieux intersubjectifs » (espaces collectifs de pratiques, de significations, de socialisation, de reconnaissance et de distinction partagés) qui transcendent les frontières nationales de plus d'un pays, mais depuis des sites (fixes ou mobiles) concrets (chambre, bureau, cybercafé, bistrot, places publiques, gares, trains, aéroports, avions, etc.) et à partir d'appareil connectés (ordinateurs personnels fixes, portables, smartphones, etc.). Certains auteur-e-s comme Alain TARRIUS – un des chercheurs francophones à avoir contribué à faire basculer au sein des sciences sociales un mode de pensée dominant sur la sédentarité à un mode de pensée situant au cœur des réflexions les circulations des personnes, objets, images, informations, savoirs, capitaux, etc., à l'instar de son homologue anglais John URRY dont j'évoque plus loin l'influence de son travail pour ma recherche – utilisent le terme de « territoires circulatoires » (TARRIUS 1993) pour désigner un genre particulier d'espace social transnational. Lorsque TARRIUS utilise cette notion il fait référence aux formes de mobilités, aux systèmes de circulation et aux ordres sociaux constitués par les membres de certaines communautés de migrant-e-s issu-e-s de la rive sud de la Méditerranée qu'il a étudié :

La notion de territoire circulatorio constate une certaine socialisation des espaces supports aux déplacements. Les individus se reconnaissent à l'intérieur des espaces qu'ils investissent ou traversent au cours d'une histoire commune de la migration, initiatrice d'un lien social original. Ces espaces offrent les ressources symboliques et factuelles du territoire. Cette notion introduit une double rupture dans les acceptations communes du territoire et de la circulation : en premier lieu elle suggère que l'ordre des sédentarités n'est pas essentiel à la manifestation du territoire, ensuite elle s'inscrit en faux par rapport aux conceptions logistiques des circulations, des flux, pour investir le mouvement spatial des sens du social. Elle habilite une démarche anthropologique étendue à la définition d'espaces relativement autonomes supportant des segmentations sociales et économiques originales. La mobilité spatiale exprime dès lors bien plus qu'un mode d'usage des espaces, le déplacement d'un lieu d'activité à un autre lieu d'activité, mais aussi des hiérarchies sociales, des reconnaissances qui donnent force et pouvoir [...] (TARRIUS 1993 : 52-53).

Bien que dans sa conception classique, la notion de territoire circulatorio proposée par TARRIUS renvoie à un genre de pratique spatiale, de mobilité et de rapports sociaux entre personnes engageant des catégories de personnes circulantes particulières qui relèvent du domaine de l'analyse des phénomènes de migration internationale (CORTÈS & FARET 2009), les dynamiques sociales et spatiales pointées par le terme sont similaires à celles qui caractérisent les espaces de circulation parcourus, fréquentés, investis

et habités (temporairement ou durablement) par les personnes circulantes que j'ai pistées. À l'instar de TARRIUS, je constate aussi une certaine socialisation des « espaces supports aux déplacements » investis et traversés par les adeptes du *trainwriting* qui se reconnaissent et se distinguent entre groupes de pairs et les autres à l'intérieur de ces espaces de circulation.

Par rapport à la notion plus générique d'espace social transnational, le terme de territoire circulaire a l'avantage de bien marquer le fait qu'il est question de production d'espaces sociaux constitués sous condition circulaire, tout en insistant aussi sur le constat que ce genre de territoires identifiés par TARRIUS résulte de la volonté des personnes circulantes qui les constituent de tisser au cours de leurs déplacements ici et là-bas des liens sociaux « par-delà les frontières nationales ». Autrement dit « de transcender les territoires institutionnels nationaux et les modes d'appartenance qu'ils imposent » (DUFOUR et GOYER 2009 : 121). Cette notion de territoire circulaire est donc particulièrement intéressante pour rendre compte dans ma recherche des processus de « translocalisation » à l'œuvre dans la spatialité des RAILERZ et rendre compte aussi des dynamiques sociales et spatiales en jeu dans la production des espaces constitués sous condition circulaire qu'ils investissent et traversent. En fait, dans ma recherche j'associe cette notion de territoire circulaire aux espaces d'action, de sociabilité, de solidarité et aussi de rivalité qui émergent des activités de circulation des adeptes du *trainwriting*. Désormais, je privilégie dans mon texte la notion de territoire circulaire lorsque je fais explicitement allusion aux espaces sociaux dans et à travers lesquels les adeptes en devenir que j'ai pistés interagissent, bougent et valorisent ensemble les savoirs géographiques développés durant leur carrière subculturelle. Quant à la notion d'espace social transnational, je la mobiliserai plutôt lorsque mes propos relèvent d'explications d'ordre plus général.

Avant de décrire le modèle conceptuel sur lequel je me suis appuyé pour appréhender les espaces sociaux transnationaux du monde du *trainwriting* et cartographier plus particulièrement les territoires circulaires constitués par mes partenaires de terrain privilégiés, il convient de clarifier dès maintenant l'usage que je fais de la notion de territoire par contraste à la notion d'espace. Si pour cet auteur « tout espace est circulaire, par contre tout espace n'est pas territoire » (TARRIUS 1993 : 53). Michel LUSSAULT, de qui je tire de nombreuses définitions conceptuelles présentées jusqu'à présent soutient une idée convergente, me semble-t-il, lorsqu'il affirme que « tous les espaces ne sont pas des territoires même si tous les territoires sont des espaces » et qu'il signale que la notion de territoire ne devrait pas être utilisée comme un synonyme d'espace (LUSSAULT 2007 : 112-113). Dès lors comment faudrait-il définir la notion de territoire ? Avant de présenter la conception que je privilégie, je commence par balayer une fausse piste, toujours en m'appuyant sur LUSSAULT qui dans un premier temps nous apprend que pour les éthologues :

Le territoire est une aire occupée, bornée et contrôlée par un individu ou un groupe animal qui en refoule les autres individus ou groupes, à l'aide de comportements agressifs ou d'émissions de signaux repoussoirs. (LUSSAULT 2007 : 111).

Cette définition, qui a inspiré les conceptions des représentant-e-s des courants territorialistes en sciences humaines et sociales, pointe sur l'idée d'appropriation entendue comme « une action d'attribution et de prise de possession de quelque chose par quelqu'un afin d'en faire un « bien propre » (LUSSAULT 2007 : 111 et 112). Or, en fait, comme le souligne LUSSAULT dans un deuxième temps :

Chaque individu, chaque groupe s'approprie (au double sens du mot) le moindre objet de sa pratique, c'est même une condition sine qua non de l'existence de celle-ci. (LUSSAULT 2007 : 112).

De ce point de vue, par exemple, on comprendrait mieux pourquoi sur le plan pratique les habitués de lignes de métro, auxquels se réfère Marc AUGÉ (qu'ils s'agissent d'ailleurs de « voyageurs chevronnés » ou novices) dans un passage évocateur de son ouvrage *Un ethnologue dans le métro* (AUGÉ 1986 : 13 et 16), sont autant engagés dans des processus d'appropriation de l'infrastructure ferroviaire que les adeptes du *trainwriting* dont les traces d'occupation peuvent sembler *a priori* plus spectaculaires que celles laissées par les usager·ère·s ordinaires (odeurs de transpiration, mégots de cigarettes, restes de chewing-gum, emballages de produits alimentaires et autres signes de présence vie humaine) plus conformes aux règlements d'usage des espaces publics du métro. Par conséquent, comme le souligne LUSSAULT dans un troisième temps :

on ne peut s'appuyer sur l'idée appropriation pour distinguer le territoire puisque, de ce point de vue, il est indistinct, logé à la même enseigne que les autres réalités sociales. La seule façon de définir convenablement le territoire consiste donc à d'abord refuser d'en faire un synonyme d'espace [...], puis à l'insérer dans une saisie plus générale des différents types d'espaces sociaux. (LUSSAULT 2007 : 112-113).

Fort de ces considérations et des développements qui vont suivre sur les manières dont les acteurs du monde du *trainwriting* s'approprient les espaces physiques qu'ils pratiquent, toujours en suivant la conception du terme de territoire proposée par LUSSAULT, je conçois cette notion comme une « aire » structurée par des principes de contiguïté et de continuité « affectée d'une idéologie territoriale qui attribue à une portion d'espace un statut de territoire, donc d'étendue limitée continue, scandée par des pôles et valorisée comme telle. L'intérêt de cette définition réside dans sa capacité d'inclure des idéologies territoriales découlant aussi bien « d'une société – locale, nationale, etc. » que « d'un groupe étendu ou restreint », voire « d'un individu isolé, qui ferait d'une aire quelconque son territoire » (LUSSAULT 2007 : 113). Par analogie, pour évoquer dans le cas de ma recherche les processus de construction sociale d'une aire en territoire par les acteurs du monde du *trainwriting*, je convoque la notion de « territorialisation » et celle de « territorialité » afin de souligner les rapports idéologiques entretenus par les adeptes avec les espaces sociaux qu'ils construisent ensemble (LUSSAULT 2007 : 123) et donc co-habitent. C'est également en m'appuyant sur cette conception du territoire que je ferai référence plus spécifiquement au terme de domaine (« domaine de chasse ») ou terrain (« terrain de chasse ») lorsque je pointerai sur les territoires revendiqués, exploités, contrôlés et défendus par les personnes que j'ai pistées (« domaines de chasse » ou « terrains de chasse » des RAILERZ). Cet usage correspond bien à la définition du domaine de LUSSAULT (2007 : 123) pour qui ce terme s'avère utile « Lorsqu'il s'agit de spécifier une aire qui s'inscrit dans l'habitat d'une personne ou d'un groupe restreint – une famille, un clan ». En fait, pour cet auteur : « Le domaine est un territoire grevé de sa charge d'idéologie collective, un espace topographique de réalisation de la spatialité de l'individu. Le domaine peut ainsi correspondre à un territoire mais ici saisi du point de vue de l'individu » (LUSSAULT 2007 : 123), c'est-à-dire, transposé à mon cas d'étude à l'idéologie territoriale des RAILERZ.

Après ces précisions quant à la définition du territoire, je reviens maintenant sur la conceptualisation du modèle des espaces sociaux transnationaux qui a orienté mes analyses. Une grande majorité des études classiques portant sur la vie sociale de personnes impliquées dans la constitution d'espaces sociaux transnationaux ont centré leurs analyses sur la dimension des réseaux sociaux transfrontaliers tissés entre elles. Or, comme mes collègues de recherche et moi-même avons déjà eu l'occasion de le mettre en

évidence dans le cadre d'un projet de recherche collectif portant sur les expériences transnationales de différentes catégories d'individus résidant en Suisse (« migrant-e-s » et « non-migrant-e-s »)²⁹, la compréhension des espaces sociaux transnationaux gagne en profondeur lorsqu'on tient compte dans l'analyse d'autres dimensions significatives (DAHINDEN 2009 a ; RICHTER 2012 ; RIAÑO 2017).

M'appuyant sur le modèle de conception des espaces sociaux transnationaux proposé dans le cadre du projet de recherche collectif tout en l'arrangeant à ma convenance, dans ce travail j'ai cherché à comprendre les territoires circulatoires constitués par les RAILERZ prenant en compte six dimensions principales « structurantes/structurées » par leurs activités transnationales : (1) les localités, les routes, les distances géographiques et les moyens de communication en jeu dans leurs activités circulatoires ; (2) les statuts sociaux relevant de leurs attributs individuels (acquis ou conquis), les positions et rôles sociaux qu'ils occupent au sein de leur(s) cercles d'appartenance de même que les normes sociales en jeu qui orientent leurs comportements sociaux ; (3) les cadres légaux des contextes nationaux dans lesquels ils interagissent ; (4) les réseaux et les échanges sociaux qui contribuent à créer, entretenir et dissoudre leurs liens sociaux translocationaux ; (5) les représentations spatiales et les significations sociales qu'ils attribuent à leurs expériences transnationales et ; (6) le rôle joué par les effets de la temporalité sur les cinq autres dimensions.

Ce modèle multidimensionnel des espaces sociaux transnationaux m'a servi à dresser une « cartographie sociale » des dynamiques de constitution, de maintien et de dissolution des territoires circulatoires des RAILERZ, cela aussi bien à l'échelle de l'étendue de leur « base territoriale »³⁰ que de l'Europe, limite méthodologique des frontières de l'étendue géographique, jusqu'à laquelle j'ai suivi les mouvements de mes partenaires de terrain privilégiés. J'emprunte ici la notion évocatrice de « carte sociale » à John WEAR BURTON, citée dans l'ouvrage *Social Transnationalism* de Steffen MAU (2010 : 45 et 46). BURTON envisage la « cartographie sociale » comme suit :

The conventional map of the world is physical one : it shows geographical relationships, over which are sometimes drawn political boundaries. It does not tell us much about processes or behaviors. The same proportional space and importance are given to seas and deserts as are given to ports and cities. There do exist diagrammatic maps that tell us where populations are concentrated, where resources are to be found, how many newspapers are read and other information such as this. But even these do not give us much information about behavior, or more particularly, about transactions and links that exist. What really need to have, either in map form or conceptually, is an image of world society that shows behaviors by showing these linkages. If we could superimpose on successive sheets of transparent paper air-passenger

²⁹ Projet financé par le Fonds national suisse de la recherche scientifique (FNS) et conduit sous la direction de Janine DAHINDEN et Michael NOLLERT en collaboration avec Yvonne RIAÑO, Marina RICHTER et Marc TADORIAN. Intitulé « Bridging places across borders : Constitution, maintenance and meaning of transnational social spaces », ce projet s'est déroulé de 2009 à 2012. Par « migrant-e-s » nous entendons des personnes résidentes en Suisse caractérisées par une expérience migratoire (passée ou actuelle) et par « non-migrant-e-s » des personnes sans expérience de migration. Cf. projet de recherche « Bridging Places Across Borders : Constitution, Maintenance and Meaning of Transnational Social Spaces », financé par le FNS : <http://p3.snf.ch/project-124983>.

³⁰ Comme je le montrerai plus loin, cette base renvoie à une « zone » depuis laquelle mes partenaires de terrain privilégiés, d'une part, pensent leurs activités circulatoires à l'intérieur des frontières symboliques des « domaines de chasse » qu'ils qualifient de « chez nous » et, d'autre part, planifient leurs excursions, séjours et tournées *graffitis* en dehors du voisinage des territoires régionaux qu'ils revendiquent au sein de la scène suisse du trainwriting. Cette « zone polycentrique » renvoie à un ensemble de sites ferroviaires regroupant des parkings de trains disposés aux alentours des gares principales de trois villes suisses situées dans la région du Mittelland.

movements per week, telegraphic flows, ethnic language relations, movements of scholars, technical advisors, migration, tourism, and all other transactions, we would begin to build a picture of relationships which help to explain in world society far better than traditional maps (BURTON 1979 : 35-36).

Les considérations évoquées par BURTON quant à son idée de la cartographie sociale m'ont été utiles non seulement sur le plan théorique, mais aussi méthodologique notamment pour penser en image les espaces sociaux transnationaux générés au sein du monde du *trainwriting* et plus particulièrement pour représenter visuellement les territoires circulatoires investis et traversés par mes partenaires de terrain. En effet, ses considérations ont stimulé la réalisation de cartes mentales que j'ai créées pour rendre compte de l'étendue géographique des territoires circulatoires des RAILERZ et dessiner les flux circulatoires qui caractérisent leurs « manières de bouger *dans et avec* » l'infrastructure ferroviaire³¹.

1.1.6 Mobilités au pluriel, systèmes de la mobilité

Complémentairement à l'approche du géographe Tim CRESSWELL décrite plus haut, la conception plurielle, systémique et instrumentale de la mobilité développée par le sociologue John URRY (2005a et 2005b) m'a apporté une autre base conceptuelle pour élaborer mon cadre théorique. Son approche des mobilités et sa conception des « systèmes-de la mobilité » m'ont permis d'approfondir ma compréhension des principes de mobilités en jeu dans la pratique du *trainwriting* et les logiques de circulations sous-jacentes aux activités translocationnelles des RAILERZ. Ce sociologue envisage la mobilité autant comme un phénomène géographique que social. Il conçoit, la mobilité dans son expression plurielle et systémique. Dans son ouvrage *Sociologie des mobilités* (2005a), il distingue ainsi plusieurs formes de mobilités interreliées que je résume ici en ajustant ses idées à ma problématique : (1) les « mobilités du corps », entendues comme des déplacements physiques de personnes, par exemple, par la marche ou par les moyens de transport (vélos, voitures, bus, trains, avions, ou tout autre manière privilégiée pour se déplacer des RAILERZ dans le cadre de leurs activités circulatoires, etc.)³² ; (2) les « mobilités des objets », entendues comme des déplacements d'objets qui circulent au sein du monde du *trainwriting* via, par exemple, les graffitis shops ou les graffitis jams (couleurs aérosols, marqueurs, t-shirts imprimés, plans des systèmes ferroviaires, photographies sur papier, magazines, ouvrages et DVD spécialisés passant d'une main à l'autre, etc.) ; (3) les « mobilités imaginées », entendues comme les « voyages imaginés », par exemple, par la visualisation d'images véhiculées via les médias visuels cités précédemment (magazines, ouvrages et DVD spécialisés) qui concourent à leur faire vivre des « voyages imaginés » et stimuler leur envie d'entreprendre des voyages physiques vers des destinations inspirantes et ; (4) les « mobilités virtuelles », entendues comme les « voyages virtuels » via l'usage des technologies de l'information et de la communication (ordinateurs et smartphones connectés à internet, etc.) qui permettent aux adeptes de s'informer, d'échanger des informations et de maintenir le contact avec les pairs nonobstant les distances qui peuvent les éloigner.

³¹ J'aborde cet aspect de la méthodologie de ma recherche dans le chapitre suivant. J'expose le résultat de la démarche dans le chapitre 10, 11 et 12.

³² Cette forme de mobilité fait directement écho avec le premier niveau de compréhension évoqué par CRESSWELL (2006, 2013) dans sa théorie de la mobilité dont j'ai déjà parlé plus haut.

Toutes ces formes de mobilités se caractérisent par leurs propriétés interdépendantes. Elles font « systèmes », sont complexes et « hybrides » (URRY 2005b). Les systèmes dans lesquels elles s'inscrivent se cristallisent sous forme « d'assemblages d'humains, de machines et de technologies » (URRY 2005b). En tant qu'assemblages « socio-techniques », ces systèmes-mobilités « rendent le mouvement possible » et plus généralement le monde « maîtrisable » (URRY 2005b). Dit autrement ils :

[...] fournissent des « espaces d'anticipation » indiquant que tel voyage est réalisable, que tel message atteindra sa destination, que tel paquet arrivera à bon port. Les systèmes qui permettent la reproduction du mouvement en question de manière prévisible et relativement exempte de risque occupent une place de premier plan. Les systèmes permettent la répétition ou l'itération. Dans le monde contemporain, ces systèmes incluent les suivants : billetterie, approvisionnement en pétrole, adresses, sécurité, protocoles, échangeurs, sites Internet, virements bancaires, voyages organisés, stockage de bagages, contrôle du trafic aérien, codes-barres, ponts horaires, surveillance, etc. (URRY 2005 b : 28).

Cette conception plurielle, systémique et instrumentale est utile pour comprendre les rapports pratiques et idéels que les RAILERZ entretiennent avec les espaces qu'ils investissent, notamment dans le cadre de leurs activités circulatoires et plus spécifiquement encore les « voyages graffitis » qu'ils entreprennent. Par « voyages graffitis », j'entends les déplacements physiques entrepris soit dans le cadre d'excursions graffitis réalisées en dehors de leur « base territoriale », soit de séjours de plus ou moins courte durée dans un ou plusieurs pays en dehors de la Suisse, soit de tournées dans diverses régions de l'Europe dans le but d'exercer leur pratique. Je distingue leurs « voyages graffitis » de leurs activités circulatoires qui, elles, se déroulent à l'intérieur de leur « base territoriale ». En effet, d'un point de vue analytique, les régimes de circulations qui caractérisent les déplacements des RAILERZ à l'intérieur des frontières de leur « base territoriale » sont fondamentalement différents des principes circulatoires en œuvre en dehors de cette base. Les logiques de déplacements qui caractérisent leurs mouvements s'inscrivent dans deux types différents de régimes circulatoires. Je tâcherai de le montrer ailleurs. Pour tirer profit du modèle de compréhension des mobilités de URRY que je viens de présenter, j'ai intégré une autre espèce de mobilité significative que l'auteur n'a pas considéré. Il s'agit de ce que je propose de désigner à travers le terme « mobilité subculturel de positionnement ». Par ce terme, j'entends un changement de positionnement statutaire reconnu au sein d'une communauté de pratique spécifique tel le monde du *trainwriting* et qui s'inscrit dans le déroulement d'un projet carriériste de promotion subculturelle. Ce changement suppose une affectation significative de la qualité du statut subculturel³³ antécédent de la personne membre qui en fait l'expérience (par exemple passage du statut de *toy* au statut de *king*) et par conséquent modifie sa situation carriériste ainsi que ses rapports avec ses pairs. De tels changements peuvent, par exemple, survenir lors de rites initiatiques propres au monde du *trainwriting*, comme après avoir *peint* pour la première fois un train ou un métro. L'entrée dans un groupe d'appartenance en intégrant un *crew* qui bénéficie d'une certaine renommée au sein des cercles d'adeptes locaux, régionaux et nationaux, voire de la « scène internationale du *trainwriting* », peut aussi produire un changement positif significatif. Par contraste, au sein d'un cercle de pairs, le fait d'être soupçonné d'avoir dénoncé quelqu'un après avoir subi une interpellation policière peut affecter négativement le statut de la personne suspectée. Les titres honorifiques de *king* ou *king all city* pour ne citer que les plus classiques utilisés par les adeptes entre

33 Les termes utilisés ici en référence à la terminologie subculturaliste (« subculture » et « subculturel ») nécessiteraient d'emblée des explications. Toutefois, comme cette terminologie sera présentée de façon approfondie dans la troisième partie de ce travail, je me contente pour le moment de poser ces termes tels quels.

eux pour se valoriser réciproquement ou au contraire les qualificatifs dépréciatifs tels que *toy*, *looser*, *snitch*, etc., pour se dévaloriser mutuellement expriment verbalement les enjeux de positionnements statutaires au sein du monde du *trainwriting*. Je remarque au passage que la circulation des mots dans le cadre de la transmission des rumeurs ou ragots (HANNERZ 1983 : 236-239) au sein des réseaux de pairs que je n'ai pas intégré explicitement dans la série des mobilités considérées joue néanmoins un rôle essentiel dans les processus d'élaboration de la réputation des adeptes, de la constitution, du maintien et de la dissolution de leurs statuts sociaux.

La prise en compte dans mon cadre théorique de ces diverses formes de mobilités dans leur rapport d'interdépendance systémique – mobilités du corps, des objets, imaginées, virtuelles et de positionnement – m'a amené à focaliser mon attention sur les liens systémiques existant entre :

Les « voyages graffitis » entrepris par les RAILERZ (« mobilité corporelle ») ;

- *Les modalités de valorisation des trophées visuels qu'ils produisent au cours de leurs excursions, séjours et tournées graffitis ainsi que de leur mise en circulation dans leur réseau de pairs via leurs publications dans des supports médiatiques spécialisés comme les magazines graffitis ou DVD disponibles dans des graffiti shops (« mobilité des objets ») ou ;*
- *Leur diffusion sur des sites internet ainsi que sur des plateformes de partage de photos et vidéo en ligne spécialisés dans la documentation, tel que Instagram (« mobilité virtuelle ») ;*
- *Le visionnage d'images documentant les voyages et les œuvres de pairs (« mobilité imaginée ») ;*
- *Les projets carriéristes des adeptes en quête de renommée (« mobilité de positionnement »).*

Fixant en particulier mon attention sur les rapports existant entre les activités circulatoires des adeptes (excursions, séjours et tournées graffitis) et les conditions de progression dans leur carrière (conquête de la renommée), j'envisage les interrelations existantes entre ces diverses formes de mobilités à travers l'expression « système de mobilité du *trainwriting* », c'est-à-dire aux moyens mis en œuvre par les adeptes en quête de renommée qui leur servent pour réussir à gagner la reconnaissance sociale de leurs pairs et de la sorte se frayer une place privilégiée dans le monde du *trainwriting*.

1.1.7 Transnationalité, translocalité et translocalité

Définie ainsi au regard de la « vision aérienne de l'aigle », la conception de la spatialité des activités circulatoires transnationales reste abstraite. Or, pour paraphraser David LEY (2004), les individus en stationnement ou en déplacement ici et là-bas participent à la constitution des espaces sociaux transnationaux et ne « flottent » pas indéfiniment dans l'air libre et abstrait mais interagissent entre eux forcément à certains moments depuis des endroits concrets. Pour appuyer leur intérêt par rapport à la dimension située des activités transnationales, certains chercheur-euse-s comme Katherine BRICKELL et Ayona DATA (2010) privilégient la notion de « translocalité ». Classiquement associée à une forme de « transnationalisme ancrée » (« *grounded transnationalism* »), cette notion, qui s'est développée en grande partie dans le domaine des études sur les migrations transnationales mais qui trouve un intérêt pour la compréhension d'autres genres de mobilités au sens de CRESSWELL (2006) dont celles animant les membres de « scènes subculturelles » comme les RAILERZ, met l'accent sur les « relations de type local-local » (BRICKELL et DATA 2010). Or, Arjun APPADURAI nous le rappelle dans ses travaux sur la production de la localité (2005 [2001] : 257-283), le « local » en tant que référentiel spatial ne va pas de soi. BRICKELL et DATA (2010), qui s'appuient sur les travaux de cet auteur dans *Translocal Geography*, un ouvrage qui

s'intéresse à la dimension située des phénomènes transnationaux, rendent compte non seulement de la nature hétérogène, mais aussi multiscalaire et négociée du local. En contraste avec les travaux classiques des autres auteur-e-s qui travaillent sur la spatialité des phénomènes transnationaux et qui soulignent aussi l'importance de suivre les relations de type « local-local », ces chercheuses ne définissent pas *a priori* l'échelle de leurs analyses sur la base des cadres référentiels des États-nations, bien qu'elles ne contestent pas l'importance significative jouée par les contextes nationaux dans la régulation des mouvements et stationnements des individus qu'ils ou qu'elles soient ou non des « migrant-e-s » ou « non-migrant-e-s » internationaux. Une telle fixation définie a priori pourrait fatalement faire éclipser du champ de vision l'existence de rapports d'interdépendance entre des activités transnationales à proprement dites et des dynamiques générées par des activités placées à l'ombre des analyses, dont la portée sociale et spatiale ne transcende apparemment pas directement les frontières d'un État-nation. C'est exactement ce principe que j'ai suivi dans mon étude en cherchant à comprendre la spatialité des activités circulatoires des RAILERZ et à cartographier les dynamiques sociales et spatiales qui animent leurs territoires circulatoires du point de vue de ce qu'ils considèrent comme leur « base territoriale ». La découverte de ce que je considère comme le « point d'origine » de leur géographie translocale et transnationale à travers la localisation et l'établissement d'une cartographie sociale et spatiale de leur « base » a été cruciale pour comprendre la spatialité des activités circulatoires des RAILERZ. Fort de ces considérations épistémologiques, ma démarche m'a amené à utiliser le mot-valise « translocationnalisation » dérivé du néologisme « translocational » que j'ai créé à partir de la fusion des deux notions « trans-local » et « trans-national » pour bien laisser apparaître la nature imbriquée des processus de translocalisation et transnationalisation en jeu dans l'organisation des activités circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés.

Ce point nous amène directement à l'échelle de l'analyse des activités en situation et de l'action spatiale, incarnée dans ma recherche par le point de vue du « sens pratique du rat des villes ».

1.2 La perspective spatiale pragmatique des usages de l'espace ou le « sens pratique du rat des villes »

« It's hard to be down when you're up ».

Citation tirée de Michel DE CERTEAU (1990 : 140).

L'analyse des dynamiques sociales et spatiales à l'œuvre dans les activités circulatoires des adeptes du *trainwriting* en contexte européen au regard d'une perspective translocationnelle a l'avantage de permettre l'élaboration d'une compréhension azimuthale des territoires circulatoires du monde du *trainwriting*. Par contre, elle s'avère peu adaptée pour comprendre la spatialité de la pratique du *trainwriting* du point de vue des manières très concrètes dont les adeptes se servent des espaces urbanisés et ce que j'envisage comme leurs manières de bouger en rythme dans et avec l'infrastructure ferroviaire. D'où la nécessité de faire converger la « vision de l'aigle » sur les activités circulatoires des RAILERZ avec le point de vue du « sens pratique du rat des villes », ce que je propose de faire en adoptant une perspective pragmatique des usages de l'espace. Ce changement de perspective marque dans ma recherche le passage d'un

projet d'analyse structurelle des espaces sociaux transnationaux du monde du *trainwriting* à un modèle d'analyse situationnelle de l'organisation des activités translocationnelles des adeptes que j'ai pistés. Les points qui suivent décrivent les outils analytiques qui se sont avérés utiles pour saisir les manières très particulières dont lesdits adeptes utilisent l'infrastructure ferroviaire, et pour mieux comprendre les logiques sociales et spatiales qui sous-tendent leurs activités de circulation.

1.2.1 Espace-ressource, faire avec l'espace, habiter et style d'habiter

Dans une perspective pragmatique des usages de l'espace, telle en particulier celle théorisée par les principaux auteur-e-s sur lequel-le-s je m'appuie, les pratiques spatiales du genre auxquelles s'adonnent les adeptes du *trainwriting* peuvent être envisagées du point de vue des enjeux pratiques et idéels qu'ils constituent pour les individus en situation : enjeux de représentations ; de significations ; de valorisations ; d'ajustement ; d'agencement : d'arrangement ; de détournement ; de transgression ; d'occupation ; d'appropriation ; de contrôle ; de rivalité ; d'exploitation ; de partage, de trans-action ; bref de ce que je propose de considérer de manière générale à travers le terme de « parasitisme », comme cela deviendra de plus en plus clair au fur et à mesure de la progression du développement de ma thèse. Du point de vue de cet angle d'approche, l'espace se conçoit à la fois comme « ressource et condition de l'agir » (LUSSAULT & STOCK 2010 : 13 ; STOCK 2007 : 115).

Fondée sur la base de travaux d'auteur-e-s portant sur les pratiques spatiales³⁴, la conception pragmatique de la notion d'espace en tant que ressource (« espace-ressource ») se traduit chez LUSSAULT et STOCK directement dans l'expression « faire avec de l'espace ». Cette proposition contraste avec les conceptions plus classiques exprimées dans l'idée « agir sur l'espace » ou de l'« être dans l'espace » (LUSSAULT 2000, 2007 a, b et 2009 ; LUSSAULT & STOCK 2010 ; STOCK 2007, 2015). Selon ces auteurs, les prépositions « sur » ou « dans l'espace » réduisent la conception de l'espace à une simple étendue matérielle, un support de l'agir, un contenant de choses, voire à une métaphore comme dans la plupart des travaux auxquels j'ai fait référence dans le point précédent. Pour Stock l'expression « faire avec l'espace » (ou « faire l'espace ») renvoie à :

[...] des expressions qui signifient les multiples façons de constituer l'espace en problème, en enjeu, en ressource, tant du point de vue du symbolique que du matériel, et quelles que soient « les techniques de corps » (MAUSS, 1950) utilisées, que ce soit avec ou contre les normes spatiales, qu'il s'agisse de lieux familiers ou non familiers, et quelles que soient les technologies spatiales mobilisées (STOCK 2015 : 430).

34 Cf. notamment Michel DE CERTEAU et sa théorie tacticienne des pratiques spatiales (CERTEAU 1990), Michel FOUCAULT et son approche archéologique (FOUCAULT 2001), Alfred SCHÜTZ et sa théorie de l'action (SCHÜTZ 1932) ou encore de W.I. THOMAS (1927), Karl POPPER (1955), Erving Goffmann (1964 et 1963) ; Michel DE FORNEL & LOUIS QUÉRÉ (1999) et leurs contributions pour l'analyse de l'action située ou encore James DEWEY (1938), Francis CHATEAURAYNAUD (1991), Luc BOLTANSKI et Laurent THÉVENOT (1991, 2000), Laurent THÉVENOT (2000), Luc BOLTANSKI et Eve CHIAPELLO (1999) et leurs réflexions autour de la notion clé d'« épreuve » (cités par LUSSAULT et STOCK 2010).

En référence à cette idée de « faire avec l'espace », STOCK utilise aussi la notion d'« habiter » (STOCK 2004, 2007, 2015) inspirée de représentant-e-s de la phénoménologie tels que MARTIN HEIDEGGER, Edmund HUSSERL ou Emanuel KANT. Cependant, par contraste à la conception phénoménologique du rapport à l'espace, STOCK n'établit pas une rupture épistémologique entre le « registre des représentations des sens et de la conscience de celui des pratiques et de l'action » (DI MÉO 2014 : 73). Guy Di Méo (ibid.), qui évoque l'apport des travaux sur l'habiter de STOCK en particulier pour la géographie sociale, synthétise bien selon moi sa conception de l'« habiter » :

Selon STOCK, « habiter ce n'est pas être sur la Terre ou être dans un espace, c'est faire avec l'espace ». Pour cet auteur, les humains ne sont nullement passifs et l'espace est, avant tout, relationnel (espaces leibnizien). C'est une ressource pour l'action humaine, laquelle se manifeste par des pratiques. De plus, on peut habiter de différentes manières : « en touriste, en travailleur, en amant, en sportif, en résident, etc. » Ces divers « modes d'habiter » donnent de nos jours naissance à des « styles d'habiter polytopiques » qui définissent un « régime contemporain » d'habitation très mobile, imprégné par l'imaginaire du cyberspace et de l'hyperespace, combinant des lieux accessibles et normés, caractérisés par leur urbanité (DI MÉO 2014 : 73).

Ainsi selon STOCK, l'habiter peut-être défini plus généralement comme « un ensemble d'actes et de manières de faire » (STOCK 2015 : 427) se rapportant à la pratique de lieux spécifiques. Transposant cette conception à mon sujet de recherche, la pratique du *trainwriting* peut être considérée comme un « style d'habiter » translocational, puisqu'elle met en jeu des manières très particulières de « faire avec » les espaces urbanisés et encore plus spécifiquement d'« être mobile » et se comporter avec son infrastructure ferroviaire.

En ce sens, les marques prolifiques des auteurs de *graffs*, réalisés au cours de leurs déplacements ici et ailleurs tout au long de leur carrière et peuplant les espaces urbanisés de la plupart des villes du monde, manifestent à leurs manières le régime de l'« habiter polytopique » qui, selon STOCK, caractérise le monde de nos jours. À la question de savoir ce que font les adeptes du *trainwriting* ensemble avec les espaces urbanisés et plus spécifiquement avec son infrastructure ferroviaire, la notion d'habiter prend déjà la forme d'une piste fertile pour échapper au cul de sac de la controverse art/vandalisme. Dès lors, reste à clarifier ce qui caractérise les styles d'habiter des adeptes du *trainwriting* et décrire comment ils s'y prennent concrètement pour habiter les espaces qu'ils investissent.

1.2.2 Être mobile, bouger au rythme de et faire avec le temps

Étant donné le régime d'habitation fondamentalement mobile qui caractérise les activités des adeptes du *graff* clandestin sur trains, ainsi qu'il ressort de mes expériences de terrain la mobilité constitue donc un aspect essentiel de la pratique du *trainwriting*.

Dans une perspective pragmatique des usages de l'espace, la mobilité peut être envisagée comme le fait d'« être en mouvement » et donc, par analogie à la conception de l'habiter de STOCK, comme une manière de faire avec l'espace. Dans le cas de la pratique du *trainwriting*, l'espace en jeu est incarné par l'infrastructure ferroviaire et en particulier les sites stratégiques ciblés par les adeptes : entrepôts où stationnent les rames mises au repos le long du réseau ferroviaire ; mais aussi les stations et tunnels de métro ; les gares de trains ; les parcs de la ville que certains adeptes utilisent pour passer la nuit ; et tous les autres sites stratégiques que les adeptes investissent dans le cadre de entreprise d'actions graffiti.

L'infrastructure ferroviaire n'étant pas inerte et les cibles privilégiées des adeptes du *trainwriting* sont, elles-mêmes, des supports mobiles réglés par un système de cadence (horaire du trafic ferroviaire), j'ai envisagé les manières très spécifiques d'être en mouvement des adeptes, que j'ai pistés, à travers l'expression « bouger en rythme » *dans* et *avec* l'infrastructure ferroviaire. Toutefois, par contraste à l'expression « faire avec l'espace » de LUSSAULT & STOCK (2010) qui m'ont inspiré cette formulation, je n'abandonne pas de ma formule l'usage de la préposition *dans*. Selon mes observations de terrain, les idées exprimées dans les expressions « bouger en rythme *dans* » et « bouger en rythme *avec* » l'infrastructure ferroviaire vont de pair. La première problématise la localité du déroulement d'une action, la deuxième la manière de valoriser les ressources disponibles d'une localité où se déroule une action, respectivement une intervention dans le cas d'une *action graffiti*. Autrement dit tant sur le plan pratique qu'idéal, le fait d'« habiter », pour un adepte du *trainwriting*, l'infrastructure urbaine d'un terrain connu ne pose par les mêmes « problèmes » que d'habiter un site inconnu. En ce sens, la question de la localité (où se déroulent les actions) impliquée par la préposition « *dans* » est une dimension intrinsèque à la question des manières de valoriser les propriétés d'un site particulier, supposée par la préposition « *avec* » (comment s'y prennent-ils pour le faire ?). Au-delà de cette nuance, je relève encore que la formulation « bouger en rythme » a aussi l'avantage d'intégrer explicitement l'importance de la dimension de la temporalité de l'agir situé qui ne transparaît pas directement ni dans l'expression « faire avec l'espace », ni dans l'expression « habiter ». Cet élément nécessite aussi une brève clarification. Ainsi, dans ma recherche la pratique du *trainwriting* relève autant d'un « faire avec l'espace » que d'un « faire avec le temps ». En effet « Spatialités et temporalités » étant « insécables » (DI MÉO 2014 : 63) et ainsi consubstantielles.

L'expression « bouger en rythme » s'est avérée très utile pour saisir la rythmique en jeu dans les logiques circulatoires qui caractérisent les activités translocationnelles des adeptes que j'ai pistés, tout comme celles des tactiques de mises en œuvre au cours de leurs interventions que j'ai observées en situation. Je montrerai dans la quatrième partie qui décrit dans le détail ces aspects rythmiques de la pratique du *trainwriting*, comment sur le plan métaphorique les logiques de circulation translocationnelles des membres du cercle d'adeptes font penser à une chorégraphie d'une danse territoriale. Les interventions précipitées en situation quant à elles sont des courses « contre-la-montre » (ou plutôt faudrait-il dire « avec-la-montre » conformément à ma conception de l'espace et du temps comme ressource) à l'image des circuits chronométrés dans le cyclisme de compétition.

Dans la pratique du *trainwriting*, la maîtrise du temps est une variable aussi déterminante que l'espace dans l'accomplissement des interventions. De ce point de vue sur le plan pratique, l'expression « bouger en rythme avec l'infrastructure ferroviaire » peut être traduite dans le cas de la pratique du *trainwriting* par l'idée de « bouger aux rythmes des cadences des systèmes du réseau ferroviaire. J'associe ainsi l'idée « bouger en rythme » à la façon dont les adeptes se comportent tactiquement dans et avec les systèmes de l'infrastructure ferroviaire qu'ils cherchent à infiltrer, ce qui idéalement suppose, d'une part, la mise en pratique de leurs savoirs géographiques et, d'autre part, leurs capacités à tourner à leur avantage les circonstances du déroulement d'une situation d'intervention et de coordonner les actions en cours en conséquence, lorsque par exemple une *action graffiti* se déroule autrement que prévu. Ce point dont je tire le principe de la théorie de l'action située de Lucy A. SUCHMAN (1987) nous ramène à la notion d'« action située ». Citée par Michel DE FORNEL et LOUIS QUÉRÉ (1999 : 21) dans la présentation d'un ouvrage coédité sur l'analyse des activités situées, SUCHMAN affirme avoir proposé ce terme :

[...] pour souligner que tout cours d'action dépend de façon essentielle de ses circonstances sociales et matérielles. Plutôt que d'essayer d'abstraire l'action de ses circonstances et de la représenter comme un plan rationnel, mieux vaut étudier comment les gens utilisent les circonstances pour effectuer une action intelligente (SUCHMAN 1987: 50).

En accord avec ce principe, pour saisir les modalités de mise en acte en situation des savoirs géographiques de mes partenaires de terrain privilégiés au cours de mes observations en situation, je me suis ainsi davantage intéressé aux conditions de déroulements des interventions des adeptes que j'ai pistés qu'aux objectifs initiaux qu'ils s'étaient fixés au moment de planifier leurs interventions en tant que telles. Cette sensibilité pour l'étude des manières très concrètes dont les individus utilisent les circonstances d'une situation en cours relève d'une approche situationnelle et donc d'une compréhension interactionnelle des événements ethnographiques observés. Mais là, j'empiète déjà sur le contenu du chapitre suivant qui aborde justement ce point méthodologique.

1.2.3 Espace potentiel et espace déjà-là

Selon LUSSAULT (2007a : 215-218) l'espace en tant que ressource (« espace-ressource ») suppose trois modes de relations avec les individus : (1) l'espace physique en tant que support de l'agir ; (2) l'espace en tant qu'instrument de l'action et ; (3) l'espace en tant que réalité sociale chargée de valeurs. De ce point de vue, l'« espace-ressource » n'est pas envisagé comme une chose en soi, mais plutôt comme un potentiel continuellement exploité par la mise en œuvre de « technologies sociales » spécifiques élaborées et perfectionnées par des individus (LUSSAULT 2007b), tels les « arts de faire » ou les « tactiques » (DE CERTEAU 2010) impliquées par les activités « créatives » et « transgressives » des membres de la communauté de pratique à laquelle se sentent affiliés mes partenaires de terrain privilégiés. Par conséquent, l'usage de l'espace suppose des actions qui s'opèrent toujours initialement à partir d'un « espace déjà-là », c'est-à-dire ce que LUSSAULT définit comme « un agencement qui préexiste à l'action à la fois en tant que matière organisée, messages et images » (LUSSAULT 2007a : 185). Ce cadre préexistant à toutes les activités n'est pas à comprendre comme une structure fixe qui déterminerait intégralement les actions des individus contraints de s'adapter à un « environnement » à la manière des approches classiques associées aux courant de l'écologie humaine et ses dérivées, à l'image de l'écologie urbaine à partir de laquelle se sont démarquées dès le début du XX^e siècle les études sociologiques issues de l'École de Chicago³⁵. Bien au contraire, dans une perspective pragmatique des usages de l'espace ce cadre préexistant est justement ce qui rend les actions des individus possible ou même ce qui les aide à s'orienter (ELIAS 1997, cité par STOCK 2007 : 194). Dans cette recherche sur le monde du *trainwriting*, j'envisage l'environnement urbain et son infrastructure ferroviaire vivante comme le principal cadre actantiel par les moyens desquels les adeptes se confectionnent ensemble un « style d'habiter » commun et élaborent leurs projets carriéristes individuels et collectifs.

³⁵ Les apports et les limites de cette tradition sociologique reconnue pour ces études de sociologie urbaine avant-gardiste et ses enquêtes de terrain ethnographique sur le phénomène de la migration, de la criminalité et les subcultures juvéniles notamment fait l'objet du chapitre 8 de la troisième partie.

1.2.4 L'environnement comme partenaire et la notion d'affordance

La notion d'espace déjà-là fait directement écho, selon moi, avec les théories contemporaines associées au paradigme des activités situées pour qui le cadre référentiel d'action des individus se conçoit comme un « environnement ». Dans ces théories la notion d'« environnement » ne renvoie pas à la même idée que celle dans les approches classiques de l'écologie humaine évoquées plus haut. Selon LOUIS QUÉRÉ, un théoricien de l'écologie des activités situées d'inspiration pragmatiste, l'environnement – indifféremment du fait qu'il soit appréhendé dans sa dimension physique, culturelle ou sociale – peut être assimilé à une sorte de « partenaire » pour l'individu (QUÉRÉ 2006 : 7-29). En effet, il existe selon QUÉRÉ une « relativité réciproque » entre l'individu et son environnement :

Un organisme est relatif à son environnement : il s'ajuste au milieu dans lequel il se trouve, aux possibilités qu'il offre et aux contraintes qu'il impose. Mais l'environnement est aussi relatif à un organisme. DEWEY dit même que l'environnement est ajusté à l'organisme, en particulier à ses habitudes – par exemple, l'environnement d'une société de chasseurs – cueilleurs n'est pas le même que celui d'une société d'agriculteurs. Cette relativité réciproque se manifeste sur plusieurs plans. Elle le fait sur le plan structurel : deux individus dont la structure organique, la physiologie, la sensibilité, les capacités, les habitudes ou le savoir-faire diffèrent n'auront pas le même environnement. Au cours de l'évolution sont apparues non seulement des formes nouvelles, mais aussi des qualités nouvelles des choses ou de contenus nouveaux dans l'expérience. C'est la transformation de la sensibilité et des capacités des formes qui occasionne l'apparition, dans le monde, de nouvelles propriétés des choses, « correspondant à tous leurs sens, et de nouvelles significations [des choses] correspondant à leurs nouvelles capacités de conduites » (MEAD, 1964 : p. 273). Ce qui veut dire que celui qui forme de nouvelles habitudes acquiert un nouveau savoir ou un nouveau savoir-faire, affine sa sensibilité ou ses skills, transforme aussi son environnement. L'acquisition d'une nouvelle sensibilité ou de nouvelles capacités suscite de nouvelles sortes d'interaction avec les choses, et donc de nouvelles significations ou valeurs fonctionnelles de ces choses. Certaines qui étaient antérieurement indifférentes s'intègrent désormais dans les activités (QUÉRÉ 2006 : 11-12).

Ainsi, selon ce que je retiens de QUÉRÉ, l'« environnement comme partenaire » fournit des ressources que l'individu peut directement saisir au cours de ses activités en fonction des plus ou moins bonnes connaissances qu'il a des conditions environnantes. En interagissant avec son environnement, il contribue lui-même à le redéfinir. Dans cette perspective, cet environnement n'est donc pas contraignant en tant que tel comme dans les approches déterministes environnementales que j'ai déjà évoquées précédemment en faisant référence au courant classique de l'écologie humaine. Transposée à mes analyses, l'exploitation du potentiel de l'infrastructure ferroviaire est en quelque sorte proportionnelle aux savoirs géographiques plus ou moins importants que les adeptes possèdent ou non. La notion d'« affordance » proposée par GIBSON (1979), qui renvoie grossièrement aux propriétés qu'empruntent les choses environnantes d'inviter les animaux et les individus à se comporter d'une certaine façon en fonction de leurs sensibilités, rend compte de cet aspect comme le note QUÉRÉ :

Comme les affordances sont relatives à la structure et aux capacités de l'organisme, tout en étant dans l'environnement, la modification de cette structure et le développement de ces capacités transforment les sollicitations d'action ou d'abstention présentée par l'environnement (QUÉRÉ 2006 : 12).

L'auteur illustre ce phénomène par un exemple concret tout à fait évocateur, selon moi, des rapports pratiques et idéels que les adeptes apprennent à développer au cours de leur carrière avec l'« infrastructure vivante » des systèmes ferroviaires (vie matérielle et sociale) qu'ils investissent.

Le jardinier chevronné qui se promène dans le jardin d'un ami, novice en matière de jardinage, sera sensible à toute une série de choses auxquelles le second est différent, parce qu'elles éveilleront en lui des « attitudes organisées de réponse » que le second n'a pas encore formées (QUÉRÉ 2006: 12).

Par analogie, il en va de même de l'adepte chevronné du *graff* sur trains avec l'« environnement ferroviaire ».

À travers ce développement en cours de mon cadre d'analyse, du point de vue du rapport questionné dans ma recherche entre la « mobilité géographique » et la « mobilité de positionnement statutaire » il semble que, si sur le plan purement individualiste et collectiviste l'un des principaux enjeux d'une carrière d'adepte du *trainwriting* consiste en premier lieu à se forger une certaine renommée (*fame*) et à gagner la reconnaissance des pairs (visibilité, renommée, respect, etc.), comme le pointent quasi toutes les études sur le sujet et les discours des personnes que j'ai moi-même rencontrées, sur le plan pratique le prix de cette reconnaissance implique un long processus d'apprentissage du comportement de l'environnement ferroviaire. Cet apprentissage se déroule en général en débutant par une phase initiatique encadrée par des mentors (aînés) et qui suppose au fil de la progression dans la carrière justement le développement, le partage et la transmission de « sensibilités », « capacités » et « savoir-faire » spécifiques pour reprendre les catégories actantielles utilisées par (QUÉRÉ 2006). Pour ma part, j'envisage ces « skills » du point de vue des savoirs géographiques que supposent la pratique du *trainwriting* et les compétences spatiales que les adeptes en quête de reconnaissance doivent prouver pour acquérir une certaine visibilité et renommée au cours de leur carrière.

1.2.5 Ajuster, arranger, performer et maîtriser l'espace et le temps

Dans le cadre de la pratique du *trainwriting*, la mise en acte des savoirs géographiques suppose un travail constant d'« ajustement » au potentiel qu'« offre » et « impose » (QUÉRÉ 2006) un site ferroviaire en cours d'investissement. Autrement dit, cette mise en acte implique la production d'agencements spatio-temporels, soit la découverte de situation de terrains propices pour entreprendre des actions. Jacques LÉVY et Michel LUSSAULT de qui je tire cette dernière notion définit un agencement comme :

Un assemblage spatialisé, circonstanciel et labile, d'objets, de choses, de personnes, d'idées, de langages, configuré à l'occasion d'une activité d'un acteur. Cet assemblage met en forme l'espace dans l'action et pour une action (LÉVY & LUSSAULT 2003: 45-46).

L'agencement spatial suppose un travail d'ajustement de l'espace. M'appuyant sur cette idée, je pose que le fait d'ajuster l'espace ou de l'« arranger » (terme, pour ma part, que je privilégie) va de pair avec le fait de « performer » l'espace. Les trois opérations spatiales supposent en effet selon moi des actions intentionnelles orientées avec une volonté de produire des effets plus ou moins contrôlés non seulement sur l'espace mais aussi sur le temps. De ce point de vue, les actions graffitis filmées dans une vidéo anonyme postée sur youtube par les membres d'un *crew* d'adeptes du *trainwriting*, basés en Suisse dans la région zurichoise et connus sous le nom KCBR, témoignent remarquablement bien selon moi de la maîtrise de

l'espace et du temps des protagonistes du film³⁶. Les témoignages visuels des accomplissements graphiques des membres du collectif allemand connu sous le nom de *1UP crew*, également disponibles sur youtube, sont tout autant démonstratifs sur ce plan. De par les dangers supposés par les situations mises en scène, ce genre d'images-témoignages démontrent une grande maîtrise de la pratique. La maîtrise de la pratique du *trainwriting* implique la mise en œuvre de savoirs et la valorisation de compétences relatives à l'environnement ferroviaire et au fonctionnement de son infrastructure. Dans le cadre du développement de cette thèse, c'est évidemment moins la dimension performative de cette maîtrise qui m'intéresse que les modalités d'usage de l'espace que suppose cette pratique.

1.2.6 Savoirs géographiques et compétences spatiales

Dans le cadre de cette thèse, je conçois les savoirs et les compétences précédemment évoquées à travers les notions de « savoirs géographiques » et « compétences spatiales ». Jean-François STASZAK (1996 : 40-42), qui s'est efforcé de définir le savoir géographique, envisage cette notion en considérant deux aspects : les connaissances (faits, théories, techniques) relatives à la géographie (sites, lieux, villes, pays, terre, monde, etc.) et les processus cognitifs de traitement de ces savoirs (apprentissage, mémorisation, mobilisation, application) indispensables pour leur intégration et leur mise en acte.

Au niveau des connaissances, il distingue les connaissances discursives qui peuvent facilement être transmises par le texte ou la parole des connaissances non discursives qui sont difficilement transmissibles (STASZAK 1996). Il cite en exemple les connaissances nécessaires à la conduite automobile qui non seulement peuvent relever d'un apprentissage discursif (code de la route décrit dans les manuels de conduite), mais aussi de connaissances comportementales acquises à travers l'expérience pratique (savoir évaluer les risques et des distances, avoir le bon réflexe, etc.). Dans le cas de la pratique du *trainwriting*, les connaissances en jeu procèdent exclusivement de connaissances pratiques acquises puisqu'il n'existe pas en circulation, d'après ce que je sais, l'équivalent d'une espèce de code de l'art de la pratique du *trainwriting*. Toutefois, je laisse ouverte la question de savoir si les médias visuels du genre des vidéos anonymes spécialisés auxquels j'ai fait référence précédemment ne peuvent être considérés comme une source de connaissances discursives visuelles dans la mesure où elles mettent en scène des procédures pratiques souvent très explicites.

Sur le plan des processus de traitements cognitifs grâce auxquels les savoirs géographiques peuvent être appris, transmis et mobilisés, STASZAK insiste sur leur caractère dynamique :

Un savoir est essentiellement dynamique, et comprend aussi bien l'acte de savoir que le résultat de cette action (la connaissance). Pour que les connaissances soient intégrées, pour qu'elles soient utilisées, il faut un certain nombre de processus cognitifs. Ceux-ci sont toujours à l'œuvre : un savoir est toujours en évolution, en expansion, en contraction, en modification. On peut distinguer l'apprentissage, le stockage, la mobilisation et l'application. [...] Les processus qui les exploitent [les connaissances discursives et comportementales relatives à la géographie ayant trait à l'espace et au milieu] peuvent sans doute être banals (l'apprentissage du

³⁶ La vidéo est disponible en ligne sur youtube : <https://www.youtube.com/watch?v=Q-Ch8MeH5BI>, (consulté le 28.07.21).

nom des villes ne diffère pas de celui des dynasties) ou spécifiques. On pense à l'orientation, et plus largement au rôle important de la mémoire visuelle pour la connaissance des localisations (on peut apprendre une carte, et c'est très différent d'apprendre une chronologie) (STASZAK 1996 : 41-42).

Dans le cas de la pratique du *trainwriting*, l'observation en situation, le mimétisme, la mémorisation visuelle et l'analogie constituent des procédures cognitives essentielles dans les processus d'apprentissage et de développement des savoirs géographiques supposés par la pratique du *trainwriting* (connaissances relatives à l'environnement ferroviaire et au fonctionnement de son infrastructure). De ce point de vue, le *mentor*, figure importante dans les récits carriéristes de nombreuses personnes avec lesquelles j'ai réalisé des entretiens, joue un rôle central dans la transmission intergénérationnelle des savoirs d'une cohorte à l'autre. Plus loin dans le développement de ma thèse, j'aurai l'occasion de revenir sur l'importance du mentorat dans le monde du *trainwriting*.

Pour illustrer ces propos, STASZAK expose le cas d'un touriste européen qui part pour la Turquie :

[...] Le choix de sa destination s'est fait en fonction d'un certain nombre de connaissances d'ordre géographique (avérées ou non, peu importe). Il sait que la Turquie n'est pas trop loin et que le billet d'avion doit être bon marché, d'autant que c'est une destination commune. Ceci laisse croire que l'endroit est attractif : il sait d'ailleurs qu'il y trouvera des ruines, de la mer et du soleil, des infrastructures touristiques de qualité. Il peut avoir un doute sur la sécurité (Midnight Express³⁷ n'a pas aidé le tourisme en Turquie, et les mosquées inquiètent). Il a acheté un guide pour vérifier tout cela, préparer son itinéraire et ses bagages (quels vêtements et médicaments emporter ?). Arrivé à Istanbul, il se débrouille pour avoir une carte détaillée de la ville qu'il va visiter. Il commencera (s'il est géographe ?) par monter sur la Tour de Galata, afin de compléter la vision cartographique par un panorama. Le choix de l'hôtel se fera en partie en fonction de son appréciation de la structure de l'espace urbain : où est le centre, faut-il être près du centre, un hôtel trop central ne risque-t-il pas d'être trop cher, quels sont les beaux quartiers et ceux qui ne sont pas recommandés (aménités) ? Son comportement dans la ville sera déterminé par ce qu'il sait de la civilisation turque (peut-on consommer de l'alcool en public ?) et par sa maîtrise de l'espace urbain (choix des transports, des itinéraires...) (STASZAK 1996 : 42).

Comme le précise l'auteur, dans cet exemple le savoir géographique mobilisé relève donc de « connaissances discursives » (le climat, par exemple), « comportementales » (l'orientation, par exemple), « savantes » (endémies, par exemple), « vernaculaires » (image de la Turquie, par exemple) et sur des processus spécifiques ou non de leur traitement (acquisition de connaissances par la carte et le livre, par exemple). STASZAK justifie encore le fait qu'« il est géographique parce qu'il porte sur l'espace (hétérogénéité) et le milieu (physique, humain) » (1996 : 42).

³⁷ L'auteur fait référence au titre d'un film dramatique réalisé par Alan PARKER et sorti en 1978. Le film raconte l'histoire d'un jeune touriste américain parti en vacances en Turquie avec sa copine. A la fin de ses vacances, juste avant d'embarquer dans l'avion de retour, il est soumis à une fouille de routine par les douaniers qui trouvent du haschisch dissimulé sous ses vêtements. Il est arrêté et conduit en prison. D'abord condamné à quatre ans de prison pour détention de drogue, il est rejugé ensuite à trente ans de prison pour trafic de stupéfiants.

À un autre niveau de considération, comme le laisse entendre STASZAK, il convient de préciser que la reconnaissance sociale de savoirs relatifs à un domaine en particulier ne va pas de soi. Les connaissances et processus que ces savoirs mettent en jeu présentent des statuts différents dans le champ des savoirs (« savoirs vernaculaires », « savoirs savants », etc.) : « les savoirs dont il est question relèvent de groupes spécifiques et leur statut dépend de la nature de ces groupes » (STASZAK 1996 : 41). La controverse art/vandalisme autour du statut attribué aux productions visuelles des auteurs de *graffs* illustre à sa manière les enjeux politiques, culturels et scientifiques des statuts accordés à ces savoirs assignés différemment, selon le point des porte-paroles qui les considèrent. De ce point de vue, le cas particulier de la pétition, lancée par Karim BOUKERCHA en 2011 pour « sauvegarder les books des tagueurs » du procès de la Cour d'appel de Versailles dans l'affaire qui opposait la RATP et la SNCF à 56 adeptes du *graff* sur trains, est particulièrement saisissant. Comme l'expliquait l'initiateur de la pétition dans un entretien, il s'agissait alors pour lui non pas d'innocenter les personnes condamnées en septembre 2009 pour dégradation, mais plutôt demander que les « books » (des cahiers de croquis comprenant des dessins d'ébauche et des photos de graffitis) saisis lors des perquisitions, mis sous scellés et menacés de destruction, soient confiés à des sociologues et historiens et classés aux Archives nationales³⁸.

J'en viens maintenant à la deuxième composante que j'associe à la maîtrise de la pratique du *trainwriting* : les compétences spatiales. M'inspirant de l'approche expérimentale du géographe Yi-Fu TUAN (1977), j'envisage de manière générale la notion de compétence spatiale comme l'utilisation de capacités à un domaine spécifique tel la pratique du *trainwriting* (déployée par le processus de traitement cognitif des connaissances évoquées précédemment). De ce point de vue, les compétences géographiques supposent donc non seulement le fait de savoir utiliser des connaissances spatiales (savoir des choses sur un pays, une ville, son infrastructure ferroviaire, son système métropolitain, etc.), mais aussi des capacités spatiales (savoir voyager, savoir se débrouiller dans une ville inconnue, savoir prendre le métro, savoir lire une carte de métro, savoir sauter par-dessus des grillages, savoir utiliser des moyens de géolocalisation, etc.)

Ainsi les compétences spatiales, les connaissances géographiques et les capacités de mise en pratique de ces compétences et connaissances apparaissent comme les ingrédients basiques de la maîtrise de la pratique du *trainwriting* du point de vue des savoirs géographiques et des processus cognitifs de traitement que sa mise en œuvre en situation suppose.

1.2.7 Maîtrise de la spatialité et géologistique : savoir circuler, savoir être mobile, savoir se déplacer, savoir bouger en rythme et savoir voyager

Michel LUSSAULT, qui s'intéresse aux fondements de la maîtrise de la spatialité des personnes engagées dans des opérations spatiales en supposant qu'ils cherchent comme dans le cas des adeptes du *trainwriting* au cours de leurs interventions graffitis à « garantir leurs capacités à se placer de manière à ce que leurs actes soient suivis des effets désirés et que le contrôle de leur action et de son milieu soit toujours possible » (LUSSAULT 2009 : 77), relève cinq composantes élémentaires qui fondent les « compétences de la spatialité » : (1) la compétence de métrique (capacités à mesurer les distances) ; (2) la compétence scalaire (capacités à discriminer le petit du grand) ; (3) la compétence d'emplacement (capacités à trouver pour

³⁸ Sur le cas de cette affaire, voir en particulier l'article de Hugo VITRANI publié sur le site de la revue en ligne de Mediapart le 24 mai 2012 : <https://blogs.mediapart.fr/hugo-vitrani/blog/240512/56-graffeurs-la-cour-de-versailles-derniere-audience-dun-proces-inedit>, (consulté le 28.07.21).

soi, les autres et les objets la bonne place) ; (4) la compétence de limitation (capacités à découper l'espace en entités élémentaires pertinentes et poser des limites spatiales entre ces entités) ; (5) la compétence de franchissement (capacité à franchir les sas, seuils et portiques) ; (6) la compétence de parcours (capacités à composer et suivre un itinéraire).

Pour cet auteur, ces composantes doivent être envisagées comme une sorte de « répertoires d'actions » actualisables selon les circonstances, autrement dit comme un potentiel dont l'usage révèle ce que les personnes connaissent « de l'espace et de la spatialité en général, mais aussi de l'espace particulier de la situation d'expérience qu'il a à vivre et des registres de spatialité qu'elle impose ou suggère » (LUSSAULT 2009 : 93). Avec LUSSAULT, on peut dire en quelque sorte que ces compétences, qui renvoient à des capacités de « penser, sentir, agir dans la configuration dynamique de la situation » (LUSSAULT 2009 : 93), permettent aux personnes d'« arranger » les espaces qu'ils investissent et de les contrôler d'un point de vue « géologistique ». Ce terme, proposé par cet auteur qui le définit comme « l'ensemble des modes d'organisation nécessaires à un opérateur pour réaliser une opération spatiale, de la plus élémentaire à la plus complexe » (LUSSAULT 2009 : 216), me paraît tout à fait pertinent pour penser les dimensions sociales et spatiales sous-jacentes des activités circulatoires des adeptes que j'ai pistés du point de vue de l'organisation des savoirs géographiques et la mise en œuvre des compétences spatiales supposées par la préparation et l'accomplissement d'une intervention ou d'un voyage graffitis, par exemple.

Dans la mesure où j'ai cherché à comprendre plus particulièrement la mise en œuvre des savoirs géographiques du point de vue de la géologistique à l'œuvre dans les activités circulatoires des adeptes que j'ai pistés en contexte européen, la notion de « savoir circuler » (TARRIUS 1993) s'est avérée plus concrète pour exprimer les compétences spatiales des adeptes en lien avec leurs capacités à être mobiles, à se déplacer, à bouger en rythme et à voyager dans le cadre de leurs interventions, excursions, séjours et tournées graffitis et cela depuis les échelles locales jusqu'aux échelles translocationnelles. Dans le domaine de la pratique du *trainwriting*, ces capacités supposées qui s'acquièrent et se perfectionnent tout au long des carrières des adeptes (transmission, échange des savoirs géographiques entre pairs, progression personnelle et approfondissement de ces savoirs à travers la pratique) vont de pair avec le développement de nouvelles compréhensions et sensibilités spatiales.

1.2.8 Sens de l'espace, sens de la mobilité et sens de l'orientation

Les nouvelles sensibilités spatiales que les adeptes en devenir sont supposés développer au cours de leur initiation et la progression de leur carrière d'adepte transforment leurs rapports pratiques et idéels à l'espace et donc à leur façon de le comprendre, de « lire » l'espace (DUNCAN 1990) et même de l'« écouter » (SANSOT 2004). À ce stade, les notions de « sens de l'espace », « sens de la mobilité » ou mieux encore « sens de l'orientation » me paraissent plus fines pour rendre compte des facultés sensorielles (savoir observer, savoir écouter et savoir suivre des intuitions) à l'œuvre lors de leurs interventions. Les sens « toujours » en éveil des adeptes chevronnés que j'ai observé en situation leur permettent une lecture permanente et attentive des sites qu'ils investissent. Cet état d'éveil est crucial pour repérer le danger et le profillement de bonnes occasions au cours de leurs interventions et se sentir à l'aise au cours de leurs actions. Lors des interventions qui se déroulent la nuit sur des sites faiblement éclairés, la perception du moindre bruit compte (le trafic des trains de marchandises, le déplacement de personnes non-identifiées sur la voie, l'ouverture d'une porte d'un train, le moteur des voitures qui circulent dans le voisinage, le claquement de portières, etc.).

La question de la consommation de substances psychotropes (alcool, THC) en lien avec l'exercice de la pratique du *trainwriting* est intéressante à ce propos parce qu'elle reflète des avis divergents. En effet, si de nombreuses personnes rencontrées m'ont avoué éviter de consommer de l'alcool ou de fumer des joints avant le déroulement d'un plan d'action, tout aussi nombreuses sont celles m'ayant confié que ce genre de substances les calmeraient de leur nervosité en cours d'intervention et les amèneraient ainsi à se concentrer davantage à ce qui se passe autour d'eux pendant le déroulement de leurs actions, les rendant donc plus attentifs au danger potentiel et aussi plus sensibles à l'ambiance du moment vécu en situation. L'expression « *magique moment* » ou « *highlight* » utilisée par de nombreux adeptes du *trainwriting* que j'ai rencontrés pour exprimer le ressenti stimulant généré par leur pratique évoque parfaitement bien la dimension sensible du rapport qu'ils entretiennent avec l'environnement ferroviaire.

[...] peindre des trains, alors c'était déjà clairement le top. Parce que, oui c'est clair que ça flashe simplement plus. Tout ce qu'il y a autour, tu vois... [...] C'est comme si tu entres dans une autre sphère. [...] Avec ces rails et tout... tu dois tout espionner de plus près... [Quand tu peins un train] tu t'immerges comme dans un système. [...] Et c'est ça ce qui est le plus intéressant. Tu dois savoir quand, à quelle heure tout est mort, qu'il n'y a plus d'activité. Ou alors quand il y a de l'activité, pour que tu saches ensuite quand il y a une pause de vingt minutes et que là, rien ne se passe. Et ça rend alors la chose en quelque sorte intéressante. Mais ça prend aussi beaucoup de temps de voir ce qui peut merder avec le temps. Que simplement une pétée de temps passe ou que tu passes seulement du temps là-dessus. Pendant une période, j'ai juste simplement checké, peint... ouais encore un peu travaillé. J'ai simplement kiffé. T'es juste vraiment seulement dans ton propre monde. [...] Et donc justement, quand tu te faufiles là comme ça dans un dépôt, cette lumière, ce calme... [...]. Là, il y a toujours quelque part un chat, de l'agitation, une voiture, un cycliste, un piéton, des stores... [tandis que] là, tu plonges vraiment dans un truc et tu as ton calme. Mais tu sais qu'à tout moment, quelqu'un pourrait venir, éventuellement. Un Sécu ou un employé ou quelque chose... C'est pour ça que tu es toujours à l'affût, mais il y a un tel calme là-bas. Tu es sous-pression, mais intégré dans un calme. Je trouve ça magique et agréable. Tu n'as pas ça dans la rue, là-bas tu as simplement des montées d'adrénaline (ELVIS).

Le sens de l'orientation dans l'espace joue un rôle essentiel dans cet état d'éveil. Un petit détour vers les travaux sur la perception de l'espace des nomades Touareg s'avère instructif à ce sujet. À l'image de l'« état d'orientation » qui caractérise les rapports sensibles entretenus avec le monde par les nomades Touareg décrit par Edmond BERNUS, les adeptes du *trainwriting* sont amenés à apprendre à affûter leur sens de l'orientation s'ils veulent avoir le sentiment de bien maîtriser les sites qu'ils investissent.

Le nomade vit « en état d'orientation » : ses sens, toujours en éveil, lui permettent une lecture attentive et permanente de son environnement. Il se repère à des indices souvent imperceptibles : traces humaines ou animales le jour, étoiles dans ses randonnées nocturnes. Le nomade se situe à partir de son campement. Son territoire commence à sa tente et s'étend sur tout l'espace exploité où il se déplace. Ses itinéraires sont balisés de lieux dont les toponymes font référence à des traits remarquables – confluence, d'oueds, rochers, arbres, puits... (BERNUS 1995 : 44).

Si le nomade se situe à partir de son campement, l'adepte, lui, organisera ses activités translocationnelles en premier lieu à partir de sa « base territoriale », autrement dit là où se situent idéalement les territoires ferroviaires qu'il contrôlera et dont il connaîtra chaque recoin, chaque obstacle, chaque niche. Comme pour le nomade, il sera vital pour l'adepte du *trainwriting* de pouvoir bien se repérer au cours de ses

interventions et de savoir où s'aventurer lors de ses activités exploratrices ou face à une situation de devoir fuir en cas de poursuite par des chiens de garde, agents de la sécurité ferroviaire et/ou policiers, par exemple. L'environnement ferroviaire renferme de nombreux dangers (trafic ferroviaire, lignes électriques sous haute tension, sites chargés d'embûches naturelles, dispositifs de sécurité). Le risque d'exposition à ces dangers est davantage élevé selon où se trouvent les emplacements stratégiques (*spots*), où se situent les cibles que les adeptes ont pour objectif et les obstacles (murs, barrières, fil de fer barbelé, caméra de surveillance, détecteur de mouvements) à surmonter le long des parcours hors-pistes (zones non sécurisées le long des voies ferrées) qu'ils doivent emprunter. Ce n'est pas la même chose d'intervenir dans un tunnel de métro que dans un dépôt de trains en plein air. Mais le sens de l'orientation ne se limite pas à une faculté perceptive permettant aux adeptes de « sentir le danger ». Il leur permet aussi d'utiliser les propriétés de l'environnement ferroviaire en leur faveur, en les aidant par exemple à imaginer des plans d'action et élaborer des tactiques d'intervention. En effet, les fréquences, les tacts et les cadences de circulation et stationnement des rames au sein d'une ligne ferroviaire, notamment les heures de services des cheminots qui travaillent sur les sites exploités par les adeptes du *trainwriting* ainsi que tous les autres éléments susceptibles d'interférer dans l'organisation chronotopique de l'infrastructure vivante (vie matérielle et sociale) des systèmes ferroviaires constituent autant de paramètres circonstanciels qu'ils peuvent exploiter pour détecter une faille dans les systèmes qu'ils investissent.

Cependant, si idéalement comme les Touaregs les adeptes du *trainwriting* apprennent au cours de leur vie à vivre en constant état d'orientation, ce sens partagé que je leur attribue ne sera pas pareillement distribué. Tout comme il y a de « bons et de mauvais guides Touaregs » (BERNUS 1995 : 44), il y a des adeptes réputés d'être plus compétents que d'autres ; le fait de se savoir en présence d'un adepte compétent est rassurant pour un partenaire. Au cours des diverses interventions auxquelles j'ai participé, j'ai eu l'occasion de faire l'expérience de ce sentiment différentiel d'avoir l'impression d'être plus ou moins entre de bonnes mains avec les adeptes que j'ai eu la possibilité de suivre. Le sentiment d'être en présence d'un adepte compétent est très vite perceptible en observant sa manière de se comporter en particulier lors d'interventions qui ne se passent pas comme prévu. C'est d'ailleurs au cours de ce genre de situations que les adeptes peuvent faire leurs preuves et se forger une réputation pour le meilleur et le pire sur le plan du développement de leur renommée. À ce propos, je me souviens d'une expérience vécue sur le terrain tout à fait illustrative d'un adepte qui, à mes yeux, avait fait preuve d'une remarquable maîtrise lors d'une situation problématique que je décris dans la vignette ci-dessous.

Vignette 1 : Le « bon » et le « mauvais » chasseur de trains, ce qui fait toute la différence.

Ce jour-là, j'accompagnai HERMES, mon partenaire de terrain privilégié, et JULIO, son ami, sur le site d'un dépôt de trains, quelque part en Romandie, dans le cadre du déroulement d'une partie de chasse aux trains. JULIO avait organisé la partie en l'honneur d'HERMES, en visite chez lui. Mon partenaire de terrain privilégié m'avait proposé de l'accompagner en espérant que j'allais être suffisamment motivé à le suivre pour documenter l'action planifiée par JULIO, ce qui fut le cas.

Les deux amis appartenaient à des cercles de chasseurs de trains suisses *actifs* dans différentes régions du pays (Romandie pour JULIO et Mittelland pour HERMES). HERMES & JULIO se connaissaient depuis une année environ. Initialement, ils s'étaient rencontrés dans une auberge de jeunesse réputée pour sa fréquentation par des « touristes-graffeurs » venus de toute l'Europe. Le courant passa bien entre eux et depuis ils restèrent en contact, mais n'eurent jamais encore vraiment trouvé l'occasion de se visiter.

JULIO, qui n'avait pas revu HERMES depuis longtemps, fit le premier pas en invitant son ami à passer un week-end chez lui pour participer à une partie de chasse de trains, prévue dans un dépôt de trains, situé sur un site sous son influence. L'organisation de ce genre de rencontres qui engage des relations de réciprocité est très fréquente au sein du monde du *trainwriting*. Il permet de réaffirmer et consolider les liens d'amitié translocaux et transnationaux entre adeptes et les membres des collectifs (*crews* et cercles régionaux) auxquels les « adeptes-hôtes » et les « adeptes-invités » appartiennent. Pour HERMES, ce fut d'abord l'occasion de revoir un ami qu'il n'avait pas revu depuis longtemps et de participer à une partie de chasse de trains sur un terrain de chasse « exotique ». Le *spot* ciblé abritait des spécimens de trains différents de ceux qu'ils avaient l'habitude de chasser. Cette invitation se présentait à lui aussi telle une aubaine pour acquérir un nouveau trophée de chasse et ainsi compléter sa collection d'images de ses propres accomplissements graphiques. De mon côté, j'allais pouvoir rencontrer et discuter avec un membre du réseau d'interconnaissances de mon partenaire de terrain privilégié. Cet événement allait aussi me permettre de réaliser de nouvelles observations de terrain et produire des données visuelles inédites pour documenter ma recherche.

Une fois sur place le jour de l'intervention, l'action eut lieu tard dans la nuit, dans un dépôt situé à l'entrée de la gare de la ville de résidence de JULIO, le long d'une voie auxiliaire se trouvant au centre de plusieurs rangées de trains en stationnement. JULIO nous avait préalablement assurés qu'il avait choisi un emplacement tranquille dans le dépôt où nous serions imperturbables. L'endroit était faiblement éclairé par de hauts lampadaires dispersés le long des rangées de trains. Cependant, les prédictions de JULIO ne se réalisèrent pourtant pas. Une dizaine de minutes après que le duo, chacun dans son coin à quelques mètres d'écart, eut commencé à esquisser son propre lettrage sur la surface extérieure du même wagon, HERMES, réputé pour son sens de l'ouïe hyper développé, cessa brusquement de remplir son lettrage. J'étais moi-même situé entre les deux protagonistes de ma session photographique, à quelques pas

derrière eux, à peine confortable pour pouvoir juste prendre des photos de leurs accomplissements en cours de réalisation. Si le train, parké dans la rangée face à celui qu'HERMES & JULIO étaient en train d'embellir, couvrait nos arrières en faisant mur, il limitait à la fois notre champ de vision et de manœuvre le long de la piste entre les voies auxiliaires où nous étions positionnés. C'était comme si nous étions coincés entre deux grandes murailles d'environ trois mètres de haut et de plusieurs dizaines de mètres de long.

HERMES qui venait donc de cesser de peindre, non sans avoir jeté un bref coup d'œil des deux côtés de la piste, se retourna vers moi pour s'assurer que j'avais aussi perçu ses inquiétudes. Après un regard d'approbation mutuelle, il se baissa sous le train et se mit à plat ventre, histoire de vérifier si quelque chose se passait entre toutes les rangées de trains qui nous faisaient obstacle. Il se releva et se dirigea vers JULIO, à quelques mètres de lui. JULIO continuait de peindre comme si de rien n'était. En fait, il était tellement détaché, complètement plongé dans la phase finale du remplissage de son lettrage qu'il ne pouvait capter notre manège. HERMES l'interrompit de son « état de transe » en le secouant discrètement et lui chuchotant à l'oreille son sentiment d'inquiétude. À peine un instant plus tard, de nouveaux bruits accentuant la présence de personnes marchant le long des rangées de trains du dépôt se firent entendre de plus en plus clairement. À l'écoute, les pas sur le ballaste semblèrent se rapprocher dans notre direction.

Pareillement à HERMES, JULIO se baissa à la hauteur du sol et se coucha à plat ventre en regardant sous les rangées de trains qui nous entouraient dans toutes les directions possibles dans l'espoir de parvenir à déterminer la provenance des pas des personnes en marche et à les identifier. HERMES effectua les mêmes gestes en couvrant une autre zone à surveiller. JULIO qui avait repéré des mouvements de lumière provenant probablement d'une lampe de poche se leva et cria doucement : La sécu ! On se casse !!! ». Le temps de ranger l'aérosol dans son sac, il s'enfuit comme un rat le long de la piste sans se préoccuper du bruit généré par ses mouvements de panique avec les bonbonnes de spray dans son sac. La sécu nous a sûrement

repérés depuis cet instant tumultueux, c'est certain. « Mais quel idiot ce gars... !!! » me lança discrètement HERMES, apparemment très énervé par le comportement de son ami. Avant que je ne m'apprête moi-même sous la panique de ce boucan provoqué par JULIO à prendre mes jambes à mon coup et m'enfuir, HERMES, qui malgré son énervement semblait avoir gardé tout son clame, me tint le bras et me fit comprendre de le suivre discrètement. Bien que stressé, j'avais entièrement confiance en lui.

Après deux rangées traversées en passant sous les trains en stationnement, on finit par s'arrêter et dénicher un abri sous les roues d'un wagon. À partir de là, je comprends que nous avions intérêt à rester le plus silencieux possible. Cela n'empêchait pas les battements de mon cœur de battre à 100 km/h. Quelques minutes après, on voyait passer sur la piste, qui longe la rangée du train sous lequel on se cachait, plusieurs paires de jambes en marche tantôt dans une direction, tantôt dans l'autre. D'après ce que nous avons pu percevoir de notre cachette, ces jambes prirent effectivement la forme d'agents de sécurité. Ils sont à nos trousses. Ils pensent probablement que nous avons déjà fui le site, suite au vacarme de JULIO. Presque une heure d'attente et de surveillance après, le site sembla avoir regagné son calme. La sécu s'était apparemment retirée du site pour continuer sa ronde après avoir constaté le dégât commis sur la rame. HERMES, satisfait de la tournure des événements, désirait retourner sur le lieu du crime pour terminer son œuvre. Bien que l'idée

de rester encore un moment dans la gueule du loup ne m'ait pas enchanté autant que lui, je l'avais suivi. Il faut dire que je me voyais mal trouver la motivation pour sortir tout seul du site. L'opération de finalisation dura un peu plus de dix minutes. HERMES misa sur le fait que la sécu ne reviendrait pas. Il était convaincu qu'elle penserait que les auteurs du *graff* qu'elle venait juste de pourchasser n'oseraient s'exposer de sitôt sur le lieu du crime.

Un fois déguerpi du dépôt, nous rejoignîmes le domicile de JULIO, tout en espérant qu'il a vraiment pu s'échapper et qu'il est déjà rentré. Chez lui, nous fûmes soulagés de le revoir sain et sauf. Bien que content de retrouver son ami qui l'avait néanmoins laissé se débrouiller tout seul dans le dépôt, HERMES lui lança dans un ton persifleur : « Alors, c'est comme ça que tu traites tes invités ? La prochaine fois je viendrai seul, ça sera plus sûr et moins bruyant. Avec la putain de bruit que t'as fait, on a failli se faire prendre... ». Il l'acheva ensuite en ajoutant sur le même ton : « quand la sécu s'est cassée, je suis retourné et j'ai terminé mon panel. Mais t'inquiète... on a aussi pris des photos de ta pièce. On s'est dit que tu seras content d'avoir des beaux souvenirs de l'action » [sous-entendu sa pièce non terminée].

(Extrait adapté de mon carnet de notes ethnographiques)

Cette expérience m'a permis de prendre conscience d'une dimension essentielle de la maîtrise du *train-writing* et plus particulièrement de ce que j'associe au sens de l'espace, sens de la mobilité et sens de l'orientation : la capacité de rester calme et de garder le contrôle de la situation en tâchant de maintenir tous ses sens en éveil dans les situations de crises, de telle manière à parvenir à dompter le danger quand il se manifeste. Or, la situation telle que décrite dans cette vignette démontre que cette capacité de compétences technique et humaine ne va pas de soi comme l'attestent les réactions différentielles d'HERMES et de JULIO lesquels comptabilisent à peu près autant d'années de pratique.

1.2.9 Capital spatial, capital social, capital symbolique : capital chasseur

Dans le cadre de la pratique du *trainwriting*, le fait de savoir utiliser l'espace, savoir se déplacer, savoir circuler, savoir bouger en rythme et savoir voyager dans et avec l'environnement ferroviaire n'est pas socialement neutre. Si les valeurs attribuées à ces capacités sont largement partagées par un grand nombre d'adeptes, tel que témoigné par la fascination qu'ils ont à l'égard des images prolifiques circulant dans les circuits médiatiques spécialisés qui documentent et glorifient les prouesses de leurs pairs, les savoirs que supposent ces capacités sont non seulement inégalement distribués, mais aussi à la source d'enjeux de distinction sociale entre pairs. Comme le relève TARRIUS qui pointe sur les enjeux des usages de l'espace et les effets sociaux de la mobilité géographique dans ses travaux :

Se mouvoir, c'est traverser les hiérarchies sociales, c'est consommer symboliquement et factuellement du temps, de l'espace, c'est manifester symptomatiquement ses places : celles que l'on perçoit, celles que l'on occupe comme celles que l'on désire (TARRIUS 1989 : 135).

Cette proposition qui fait directement écho avec les aspirations existentielles des jeunes hommes en devenir et en quête de reconnaissance (identité masculine, visibilité, renommée, respect, grandeur, etc.) que j'ai pistés m'amène à introduire une nouvelle palette de notions, en commençant par celle de capital spatial. Élaborée par analogie avec la conception économique utilitariste de capital, la conception de la notion de capital spatial s'est développée à la suite des travaux de sociologues, tel que notamment BOURDIEU qui propose dans sa théorie des capitaux un système d'interprétation plus général de la conception classique de l'économie et des ressources qui sous-tendent l'idée de capital (LÉVY & LUSSAULT 2003 : 124-126). Dans leur dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Jacques LÉVY & Michel LUSSAULT envisagent le capital spatial comme une ressource cumulable et utilisable pour produire d'autres ressources. Ils relèvent ainsi de l'« ensemble des avantages qu'apporte la maîtrise d'un ensemble d'agencement géographique » (LÉVY & LUSSAULT 2003 : 124-126), tel que par exemple celui constitué par l'infrastructure ferroviaire. Selon cette approche, pratiquer les espaces urbanisés du point de vue des usages que les chasseurs de trains font de l'infrastructure ferroviaire contribue à la connaissance de l'environnement ferroviaire et favorise ainsi l'exploration de nouveaux terrains de chasse. La démonstration exposée dans la vignette précédente quant à la maîtrise du danger d'HERMES qui même dans un terrain étranger parvient à trouver ses repères me semble tout à fait illustrative des effets cumulatifs de la disposition d'un capital spatial que j'ai évoqué à travers les notions de « sens de l'espace », « sens de la mobilité » et « sens de l'orientation ». Selon cette logique, le capital spatial peut-être envisagé comme le savoir géographique résultant de l'expérience de la mise en pratique de compétences spatiales. D'un point de vue métaphorique, il fonctionne pareillement à une espèce de « clé passe-partout-tout-terrain » contextuellement et circonstanciellement ajustable qui serait capable de résoudre des problèmes spatiaux très divers.

Dans la mesure où en tant que capital spécifique, le « capital spatial », conformément à la théorie des capitaux de BOURDIEU (1979), favorise la production d'autres ressources, il peut servir à acquérir par exemple du capital social et capital symbolique pour ne citer que les autres types de ressources interrelationnelles prises en compte dans ma thèse.

Assimilable au capital spatial, il existe une multitude de manières de définir le capital social, le capital symbolique et le capital subculturel en sciences sociales. Adaptée de la théorie des capitaux de BOURDIEU, la conception du capital social peut grossièrement être envisagée comme la possibilité de tirer avantage de l'usage de ses réseaux sociaux (cercles de connaissances, groupes d'appartenance, etc.) pour en

retirer des ressources en tous genres. La croissance de son volume nécessite un travail d'instauration et d'entretien. Il peut se réaliser grâce « aux échanges » et se reproduire grâce à des « occasions de rencontres, de lieux, de pratique et du travail de sociabilité » (DURAND et al. 2002 [1997] : 271). Dans le monde du *trainwriting*, ce travail de sociabilité entre pairs est au fondement de ce que j'ai appelé l'institution « Action, Couch&Breakfast » (A, C&B), un vaste système territorialisé de réseaux de solidarité d'entraide mutuelle entre adeptes, de portée translocationnelle. La description de cette institution fait l'objet d'une autre partie. Le capital symbolique, quant à lui, peut se définir de manière générale comme la possibilité de tirer bénéfice de toutes sortes de ressources déjà en sa possession et reconnues dans un ou plusieurs domaine(s) particulier(s). BOURDIEU l'utilise aussi comme un terme fourre-tout pour évoquer sans distinction « notoriété », « honneur », « réputation », « considération », « grandeur », « valeur », « célébrité », « visibilité », etc. (HEINICH 2012 : 45), bref, tout ce qui a attiré à des formes de reconnaissance statutaire. Je les emploie pour faire allusion aux préoccupations carriéristes des adeptes en devenir, liées justement à la reconnaissance sociale entre pairs, autrement dit le *fame*, la réputation, la renommée, le respect et la crédibilité.

Dans le monde du *trainwriting* la production d'images photographiques et/ou filmiques documentant leurs performances spatiales et accomplissements graphiques fait partie intégrante de la pratique du *trainwriting*. Les productions visuelles des adeptes du *trainwriting* ont une durée de vie relativement courte. Le fait de photographier et filmer leurs propres performances graphiques et prendre des images de leurs « œuvres » éphémères permet aux adeptes de conserver des souvenirs de leur travail et de produire des collections visuelles inédites de leurs accomplissements tout au long de leur carrière. Les images produites et mises en circulations par leurs adeptes dans les réseaux de pairs fonctionnent comme des témoignages de la maîtrise de leur pratique. La capacité de produire des images de leurs performances graphiques et de les mettre en circulation dans des circuits médiatiques spécialisés (ouvrages, magazines, DVD, sites internet) à travers l'usage des moyens offerts par les technologies contemporaines de diffusion pour les exposer aux regards des membres de leur communauté de pratique ici et là-bas va de pair avec le développement de compétences spatiales. Le fait de produire des images inédites de leurs accomplissements témoigne de la maîtrise de leur pratique. Prendre en photo et filmer en toute discrétion leurs œuvres en circulation au « bon endroit » et au « bon moment », avant que le support original qui les expose ne finisse dans les ateliers de nettoyage, supposent des connaissances de terrain et du trafic ferroviaire poussées. De ce point de vue, les collections d'images dont disposent les adeptes matérialisent sans doute, de la manière la plus spectaculaire et esthétique, le volume et la qualité de leur stock de capitaux (capital spatial, capital social et capital symbolique). En regardant les collections d'images produites par leurs pairs, les adeptes expérimentés parviennent à savoir de qui ils sont et à qui ils ont affaire, autrement dit s'il s'agit de novices ou de chasseurs de trains chevronnés. Ce n'est pas pour rien que de nombreux adeptes sont fiers de me montrer leurs collections de trophées-visuels qui d'ailleurs pour eux fonctionnent tel un book de présentation de soi (TADORIAN 2009a). De ce qui précède, je propose d'utiliser indifféremment le terme de « capital chasseur » pour désigner l'ensemble des ressources spatiales, sociales et symboliques favorables à la progression d'une carrière d'un adepte du *trainwriting*, aussi bien sur le plan pratique que symbolique.

1.2.10 Économie du prestige et notion de *fame*

Les notions de « capital symbolique », « capital social », « capital spatial » et « capital chasseur », s'avèrent utiles pour décrire les enjeux symboliques, spatiaux, sociaux et subculturels qui sous-tendent les activités circulatoires translocationnelles des adeptes que j'ai pistés.

De manière générale, sur le plan théorique, la notion de capital suppose une vision du monde conçue comme un « marché des biens symboliques » (BOURDIEU 1971 ; 1994), pour le dire autrement un espace de positionnement social permettant aux acteur-trice-s, en fonction de certaines ressources symboliques dont ils/elles disposent, d'occuper des positions sociales plus ou moins avantageuses sur le plan de l'accès à d'autres ressources significatives. Selon cette approche, les enjeux sous-jacents aux activités translocationnelles des adeptes du *graff* sur trains peuvent ainsi être considérés à la lumière de ce que Joe AUSTIN envisage comme l'« économie du prestige » (AUSTIN 2001) dans son travail sur le *graff* sur trains en contexte new-yorkais à l'« ère pré-internet ».

Partant du constat que la pratique du *graff* sur trains permet à de jeunes personnes, défavorisées et confinées à l'intérieur des frontières de la vie sociale de leur quartier, d'acquérir une certaine reconnaissance sociale de portée translocale via l'usage de supports d'expression visuelle mobiles, l'auteur utilise cette expression pour expliquer les règles de l'allocation de la renommée au sein de la scène new-yorkaise à l'époque où internet n'existait pas encore.

A prestige economy refers to the cultural rules by which status is allotted among a group of individuals: how status is accumulated and lost; how it is created and promoted; how it circulates. In local neighborhoods, status was ideally equivalent to "respect" exchanged within a community of familiars. In the less bounded spaces where the new writers wrote their names, respect could not circulate in this way; familiarity was overwhelmed by anonymity. Respect had to take the more mediated but more widely circulated form of "fame" (AUSTIN 2001: 47-48).

Ces considérations sont très utiles pour distinguer la nature des statuts en jeu dans le monde du *train-writing*, selon que l'on considère un cercle de proches dont les membres entretiennent entre eux des relations sociales étroites comme dans le cas du collectif « local » constitué par mes partenaires de terrain privilégiés ou un réseau social de pairs plus large dont les membres ne se connaissent pas de vue. Dans le premier cas qui, contrairement à ce que laisse entendre AUSTIN, pourrait aussi concerner des collectifs translocationaux dont les membres sont supposés entretenir entre eux des liens familiers, l'attribution des statuts sociaux (accumulation, maintenance, création, promotion et mises en circulation) se fonde sur la valeur du respect mutuel. Le statut en jeu dans le deuxième cas où le genre de réseau considéré impliquerait des liens plus artificiels et anonymes, renvoie à ce que l'auteur désigne à travers la notion de *fame* :

"Fame" usually refers to the quality of renown attached to the spectacularly commodified personality – the star – that circulates through the commercial mass media. The body/face/persona/ as well the name of a famous person are made known through the arenas of popular or prestigious cultural performance, such as acting, music, politics, broadcasting law, sports, or modeling. Having witnessed these performances (or having read the publicity), an informed audience often comes to recognize the face of the famous star without recourse to the written name (AUSTIN 2001: 47-48).

Pour AUSTIN, classiquement, la notion de *fame* renvoie à la renommée du genre de celle dont jouissent par exemple les grandes stars et les personnalités médiatisées du milieu cinématographique, de la musique, de la politique, du sport, de la mode, etc., dont la célébrité populaire s'est construite à travers la médiatisation de leur performance par les circuits marchands des mass médias. Dans ce cas, la visibilité médiatique des célébrités – entendue comme leur apparition dans des images médiatisées par les moyens de diffusion contemporains, à savoir la télévision, les journaux, les magazines, les revues, et

internet, etc.) – commence avant tout par leur reconnaissance faciale. Le nom vient après. À ce propos, Nathalie HEINICH (2012 : 43-44) utilise la notion très intéressante de « capital de visibilité » pour évoquer le déséquilibre existant entre des personnalités qui sont reconnues par un grand nombre de gens qu'elles-mêmes ne connaissent pas et les autres individus qui reconnaissent sans être reconnus eux-mêmes. Cette dissymétrie entre le fait de pouvoir bénéficier d'une certaine reconnaissance sociale ou non est à l'origine de la création d'un « capital de visibilité » dont les détenteurs·trice·s constituent un groupe de personnes à part entière, depuis le « personnage » qui fait parler de lui dans le village jusqu'à la « star » mondialement reconnue, qu'elle associe à une nouvelle élite.

AUSTIN souligne encore que si la quête de la renommée (*fame*) des adeptes du *trainwriting* présente des airs de famille avec celles des grandes stars du showbiz, les deux situations ne sont en aucune façon équivalentes. Pour protéger leur vie privée, les grandes stars médiatiques dont leur visage est facilement reconnaissable sont amenées à limiter cette reconnaissance. Or, ce problème lié à leur statut peut constituer un frein à leur carrière puisque leur renommée dépend justement du lien entre leur reconnaissance physique et leur nom comme le mentionne AUSTIN.

Although the fame sought by writers bears a strong family resemblance to the star's state of being-known-in-public, the two are in no way equivalent. Stars whose faces are easily recognized in public may occasionally seek to limit that recognition in order to maintain some semblance of a private life, but their careers depend upon instant connection between their bodies and their names (AUSTIN 2001 : 47-48).

Dans le cas des adeptes du *trainwriting* en quête de reconnaissance, ce problème ne se pose pas en tant que tel puisque que le développement de leur renommée ne dépend pas de la fréquence de l'apparition de leur visage dans les espaces publics ou les médias, mais essentiellement de la prolifération de leurs productions visuelles sur les surfaces des trains et leur médiatisation sous forme d'images-témoignages (photographies et films) dans les circuits médiatiques spécialisés (ouvrages, magazines, journaux, vidéos, DVD, blogs, etc.). La possibilité de gérer une « double identité publique » leur permet, en dehors du cadre de la réalisation clandestine de leurs œuvres, de bouger et voyager plus ou moins aisément dans les espaces publics à visage découvert sans que cela n'affecte leur vie privée.

In order to have the kind of anonymity that allows them to travel unnoticed in shared public space, successful writers then and now must court a "doubled" public identity consisting of a well-known written name but an unknown face (AUSTIN 2001 : 47-48).

En fait, le problème de la gestion de leur renommée se pose autrement. La capacité de gérer « leur « double identité publique » ne se présente pas simplement comme une option supplémentaire par rapport à la grande star classique. Elle est vitale. Le dévoilement public de leur face en tant qu'auteur de *graff* clandestin sur trains pourrait être fatal tant sur le plan du développement de leur carrière d'adepte que de leur situation en générale. De plus, le fait de devoir mener une « double vie » n'est pas toujours vécu aisément par les adeptes du *trainwriting*. Le problème de devoir cacher son identité d'auteur de *graffs* se présente aussi bien chez les novices qui éprouvent le besoin de crier à tout le monde ce qu'ils sont et ce qu'ils ont fait que chez les adeptes qui bénéficient déjà d'une certaine renommée et souhaitent pouvoir dévoiler qui se cache derrière leur(s) pseudonyme(s).

Au-delà de ces différences, AUSTIN voit dans la pratique du *graff* sur trains une forme de réappropriation originale des techniques médiatiques de production de la renommée : « *We might say that the social concept of mass-mediated fame was “borrowed” (or stolen) by writers and subsequently transmuted into something new* » (AUSTIN 2001 : 47-48).

La majorité des travaux sur la pratique du *graff* sont fondés plus ou moins explicitement sur la théorie de la renommée sous-jacente à la notion d'« économie du prestige » que je viens d'explicitier en m'appuyant en particulier sur les travaux d'AUSTIN au sujet de la scène new-yorkaise. Selon cette théorie la quête de la renommée constituerait un facteur de motivation majeur de l'engagement des adeptes dans une carrière d'initié. Cette aspiration individuelle et collective expliquerait les raisons qui poussent les adeptes à prendre tous les risques que comporte leur pratique contraignante et dangereuse. L'importance du *fame* en tant que facteur de motivation ressort clairement chez ORION.

[...] J'ai l'impression que la seule chose honnête que chaque writer doit admettre sur la raison pour laquelle il peint, disons quand il est à un entre guillemets « haut » niveau ou qu'il le fait avec une telle obsession, c'est je dirais uniquement l'ego et le fame. Parce que rien d'autre ne peut être vrai, tu comprends. Et quand tu renonces à ta vie, ta vie citoyenne normale, entre guillemets, à cause du graffiti, c'est alors la seule chose qui d'une certaine manière me pousse à continuer. Et le fame, les gens pensent alors : qu'est-ce que tu veux avec le blabla ? Maintenant par exemple, ça me sert énormément. Grâce à mon fame, je peux pioncer [dormir] où je veux et je connais partout des gens et il y a des gens qui voudraient bien me rencontrer. Je reçois gratos [gratuitement] des habits et des choses [mon interlocuteur fait allusion à un sponsor] (ORION).

Si ORION situe au centre de ses motivations le besoin de satisfaire son *ego* et sa quête du *fame*, on comprendra toutefois que pour lui la renommée est aussi un instrument qui lui permet d'acquérir d'autres bénéfices, ce qui fait directement écho avec mes précédents propos sur les divers capitaux en jeu dans le monde du *trainwriting*. Cette *fame* lui permet par exemple de rencontrer plus facilement des gens intéressants, de profiter de leur hospitalité et ainsi de faciliter ses projets de séjours à l'étranger et d'obtenir des habits gratuitement (par *sponsoring* je suppose)³⁹. Mais son avis à propos de l'importance primordiale jouée par la quête du *fame*, n'est pas au cœur des aspirations de tous les adeptes que j'ai rencontrés. Si personne ne renie radicalement cet intérêt, ils seront nombreux à avoir évoqué d'autres préoccupations : « Clair que le fait d'avoir du *fame* c'est agréable, mais ce n'est pas tout ». La fascination pour l'environnement ferroviaire, le goût de l'aventure, de la débrouille, des voyages, de l'exploration et de la découverte du monde sont perçus comme des sources majeures de motivation, toutes aussi importantes que la quête du succès comme le laisse comprendre ELVIS dans sa dernière citation. De ce point de vue, les notions de capital spatial par contraste aux notions de sens de l'espace, de la mobilité et de l'orientation présentées précédemment reflètent bien ces deux facettes complémentaires des savoirs géographiques en jeu dans la pratique du *trainwriting*. La première révèle un rapport utilitariste à l'espace, la deuxième un rapport sensoriel.

³⁹ Par *sponsoring*, j'entends l'acquisition de soutiens financiers et médiatiques des acteur-trice-s subculturel-le-s par des promoteur-trice-s de produits labellisés branchés voyants dans certaines « scènes subculturelles » et ses représentant-e-s un moyen de promouvoir leurs propres produits en ciblant des marchés intéressants pour le faire.

1.3 *Au-delà des explications centrées sur la quête de la renommée : le postulat d'une écologie de prestige*

De ce qui précède, je déduis que les rapports pratiques et idéels que les adeptes entretiennent avec l'environnement ferroviaire et son « infrastructure vivante » relèvent donc autant de logique carriériste (quête de la renommée) qu'expérimentale et affective (quête psychogéographique ou poétique). Ce constat qui m'est apparu de plus en plus clairement dans le courant de la réalisation de mon terrain m'amène à étendre le champ de compréhension du principe de l'économie de prestige au cœur des modèles explicatifs de la majorité des travaux sur le sujet. Je propose ainsi d'inscrire plus profondément encore le schéma explicatif utilitariste des adeptes faisant de la quête de la reconnaissance sociale (visibilité, renommée, respect, mais aussi et encore comme je le montrerai dans le détail dans le développement de ma thèse, la masculinité) le principal enjeu explicatif du phénomène de la pratique du *trainwriting* dans un modèle de compréhension écologique. Autrement dit, je propose d'étendre l'usage des idées qui sous-tendent l'usage de la notion d'économie du prestige en proposant la notion d'« écologie du prestige » qui me semble plus fertile d'un point de vue ethnogéographique pour comprendre les styles d'habiter des adeptes du *trainwriting*.

Dans cette logique, je propose ainsi de concevoir les processus de production et conversion des savoirs géographiques en bénéfices symboliques supposés être à l'œuvre au cours du développement des carrières d'adeptes comme le résultat d'une « trans[-]action sociale » (SÉCHET et al. 2008 : 19) s'effectuant au travers des usages très particuliers de l'espace.

Si, comme le soulignent Raymond SÉCHET et ses collègues, l'idée de « transaction » est classiquement associée au monde de la finance (l'économie immobilière, par exemple) et donc « bien éloignée de l'univers des sciences sociales » (SÉCHET et al. 2008 : 24), mais utilisée dans son acception métaphorique pour désigner les arrangements sociaux et spatiaux (RÉMY et al. 1978 ; BLANC 1992) qui caractérisent certaines pratiques, elle permet de mettre en évidence les dimensions symboliques des activités collectives et échanges sociaux. Pour ne pas la confondre avec la conception économiste, j'ajoute un trait d'union entre le préfixe et le radical du terme transaction, ce qui donne « trans-action ». Employée dans ce sens métaphorique, en sciences sociales, la notion de trans-action peut ainsi être définie de manière générale comme « un processus qui comprend de l'échange et de la négociation, du rapport de force et de l'imposition » (AISLF 2007). En mettant en exergue la dimension symbolique de l'échange, la notion de trans-action permet de poser le constat d'un enjeu spatial entre différents individus/collectifs en interaction. Elle permet de penser la réciprocité et le rôle des différentes entités humains et non humains impliquées dans les arrangements sociospatiaux en jeu dans les situations étudiées. Par opposition à l'idée d'échange social, elle ne focalise pas uniquement sur les relations sociales qui interconnectent les personnes entre-elles par des liens de réciprocité, mais pointe également les contextes spatiaux (les localités et la matérialité des espaces sociaux) à partir desquels les échanges sociaux entre personnes et collectifs prennent place. Dans cette perspective, le caractère fondamentalement situé des échanges sociaux (les sites concrets où les activités sont ancrées et où ils sont réarrangés au cours des interactions) est le principal objet d'étude.

Appliquée au monde du *trainwriting*, elle permet ainsi de rendre compte des rapports d'alliances et rivalités dans les processus de territorialisation à l'œuvre dans la pratique du *graff* sur trains observés en situation. Si cette notion me semble particulièrement pertinente pour mettre en lumière l'« écologie du prestige » de la pratique du *trainwriting*, c'est parce qu'elle a le mérite de donner toute son importance à la spatialité de l'échange, de la relation, du lien, et donc à l'environnement dans et avec lequel les

interactions et les négociations entre pairs s'opèrent. Ainsi, les dynamiques trans-actionnelles à l'œuvre dans l'économie du prestige du *trainwriting* relèvent, selon moi, plus fondamentalement d'une « écologie » parce que les processus de production du capital spatial et de distribution de bénéfices symboliques que ces derniers mettent en jeu ne s'opèrent ni dans le vide ni n'importe comment. Ils s'effectuent par les moyens d'un « espace-médium » (« espace-ressource », « espace déjà-là »), autrement dit par l'usage créatif du potentiel offert par les « affordances » de l'environnement urbanisé et de son infrastructure ferroviaire. Posée ainsi, l'« écologie du prestige » du *trainwriting* fait écho avec la notion de « style d'habiter » introduite plus haut tout en me permettant de lui donner une nouvelle coloration. Plus loin, je montrerai pourquoi j'associe les « styles d'habiter » révélés par l'écologie du *trainwriting* à une forme de braconnage ou de parasitisme sociale et spatiale.

Si tous ces aspects relatifs aux « styles d'habiter » l'environnement urbain et son infrastructure ferroviaire, mis en perspective tout au long de ce chapitre, sont relativement bien documentés sur le plan visuel (médias populaires spécialisés tels ceux d'où je tire la plupart des images utilisées dans ce travail : ouvrages, magazines, DVD, sites internet, réseaux de partage de photos et vidéos, etc.), ils ont été peu théorisés par les auteur-e-s en sciences sociales et humaines. Les pages qui suivent visent à apporter un éclairage ethnogéographique sur ce point aveugle que je viens de commencer à mettre en lumière.

2. FONDEMENTS MÉTHODOLOGIQUES DE MON APPROCHE ETHNOGÉOGRAPHIQUE

Mes analyses de la pratique du *trainwriting* se fondent sur une enquête de terrain ethnographique (BEAUD & WEBER 2011) de type multi-site (MARCUS 1998 ; SALAZAR et al. 2017) dans son itinérance. La période de réalisation de mon terrain s'est déroulée entre la fin de l'année 2009 et la fin de 2015. Organisées depuis la Suisse – mon lieu d'ancrage académique et résidentiel – à partir d'où j'ai entrepris les premières prises de contact avec des *writers* spécialisés dans le *trainwriting* et débuté mon immersion dans la *scène du trainwriting*, mes investigations se sont étendues dans plusieurs régions de l'Europe. Pour mener à bien mon enquête, j'ai conçu mon terrain sur la base d'une démarche que j'associe à un « pistage ethnographique ». Cette démarche s'est nourrie de « ficelles »⁴⁰ que je tire de trois principaux chercheurs : Howard BECKER (2002), CLIFFORD GEERTZ (2003) et George MARCUS (1998).

Ma « proximité relationnelle » (géographique, sociale et culturelle) initiale avec l'univers du *graff* en Suisse et certains cercles d'adeptes que je fréquentais souvent en privé, bien avant d'avoir débuté mes premières recherches ethnographiques sur l'univers du *graff*, a favorisé l'accès à mon terrain⁴¹.

Dans ce chapitre, je décris les principes heuristiques de base qui sous-tendent la conception de ma démarche ethnographique. Je présente également les modalités d'entrée sur mon terrain ainsi que les conditions de négociation de l'accès à la vie sociale des membres du cercle des RAILERZ constituée autour des personnes que je considère comme mes « partenaires de terrain privilégiés ».

2.1 Une démarche de pistage ethnographique

Pour introduire les principes de ma démarche ethnographique, je propose de partir d'une définition générale de l'ethnographie. Comme le remarque Christian GHASARIAN (2002 : 14), classiquement et au sens large du terme, l'ethnographie, en tant que méthode de recherche en anthropologie et plus généralement en sciences sociales, renvoie très généralement à l'étude d'une « culture plus ou moins partagée par un groupe donné d'individus », telles les personnes regroupées autour de leur passion commune pour la pratique du *trainwriting* qui font justement l'objet de ma recherche. Si cette définition générale a le mérite de donner une première idée du sujet ethnographique – l'étude de quelque chose partagée par un groupe de personnes, dans mon cas une pratique, le *trainwriting* – elle n'en demeure pas moins floue quant au fait de savoir ce qu'il faut entendre exactement par le terme de « culture ». En effet, le caractère polysémique de son usage au sein des sciences sociales, rend l'utilisation de cette notion problématique (CUCHE 2004). Pour ma part, j'ai évité de l'employer en tant que telle sur le plan analytique en préférant définir les unités d'analyse de ma recherche sur la base de notion comme « pratique » ou « habiter », que j'ai déjà eu l'occasion de le décrire dans le chapitre précédent. Plus concrètement maintenant et toujours selon une définition présentée par GHASARIAN (2002), l'ethnographie, telle qu'elle a

⁴⁰ J'emprunte cette expression à Howard BECKER pour qui elle renvoie à un « truc simple » qui aide « à résoudre des problèmes de pensée, le genre de problèmes que les sociologues considèrent souvent comme des "problèmes théoriques" » (2002 : 23-24).

⁴¹ Par « proximité relationnelle », j'entends les rapports de familiarités que j'entretiens avec la vie sociale et culturelle de certains acteur·e·s de la scène suisse et européenne du *graff*. Ces rapports, qui dans mon cas existent bien avant d'avoir envisagé de mener des recherches sur l'univers du *graff*, se caractérisent donc par une proximité géographique, sociale et culturelle.

été définie supra, décrit deux aspects pratiques interdépendants de ce genre d'étude. D'une part, elle fait référence à un « processus » fondé sur l'immersion de l'enquêteur dans la vie de tous les jours des enquêtés, son observation et sa participation à leurs activités quotidiennes tout comme à sa documentation de leurs manières de vivre ensemble. Communément associé à l'« observation participante » par les chercheur-euse-s en sciences sociales, ce processus suppose la réalisation d'une enquête de terrain de plus ou moins longue durée comme le remarquent aussi Stéphanie BEAUD & Florence WEBER dans leur *Guide de l'enquête de terrain* (2011 : 5-6). D'autre part, la pratique ethnographique relève également d'un « produit » élaboré habituellement sous forme écrite (GHASARIAN 2002). Ce « produit » résulte d'un travail de collecte, d'organisation, d'interprétation et de mise en forme de données de terrain. Or, à mon sens, si ces deux aspects interreliés de l'approche ethnographique définissent bien la manière générale dont je conçois cette méthode de recherche, les principes heuristiques qui sous-tendent la pratique de l'enquête de terrain ethnographique varient considérablement d'une recherche à l'autre. Il convient donc de bien décrire la manière particulière dont j'ai envisagé mon travail de terrain.

Dans cette recherche, j'ai conçu mes activités sur le terrain comme un travail de « pistage ». Par cette idée, j'entends un ensemble d'opérations consistant à chercher, observer, traquer et décrypter des « traces » relevant des activités d'auteurs de *graffs* clandestins sur trains. Les traces que j'ai pistées relèvent autant d'actions passées que d'actions en cours de réalisation. Cette démarche suppose que les activités des adeptes du *trainwriting* pistés au cours de mes six ans de recherche constituent un monde d'indices et renvoient à une toile de significations partagées. Le principe de base de ma démarche de « pistage ethnographique » repose sur le repérage et le dépistage de « traces d'activités vernaculaires »⁴² plus ou moins in/visibles qu'il s'agit de faire transparaître, comme je me suis efforcé de le faire tout au long de ce texte justement : en cherchant, d'une part, à rendre compte des manières très spécifiques dont les personnes que j'ai pistées bougent très concrètement en rythme *dans* et *avec* les systèmes de l'infrastructure ferroviaire qu'elles investissent clandestinement et, d'autre part, à mettre en lumière la cartographie des territoires camouflés dessinée par leurs activités translocationnelles qui, de fil en aiguille, me sont apparus progressivement.

Ce principe fait écho à la démarche exploratoire du monde animalier privilégiée par le philosophe Baptiste MORIZOT qui, dans son livre *Sur la piste animale*, envisage le « pistage » comme une enquête sur l'« art d'habiter d'autres vivants » (MORIZOT 2018 : 10). Dans ce livre stimulant, l'auteur invite le lecteur à découvrir les manières particulières dont le loup, l'ours et la panthère « cohabitent » les espaces qu'ils investissent, tout en l'initiant à l'« art » du repérage et du décryptage des traces que ces « autres vivants » produisent sur leur passage. Bien que l'auteur ait appliqué sa démarche de pistage aux mondes des animaux, tels ceux des espèces en question, et que mon enquête porte sur les « styles d'habiter » révélés par une pratique partagée par des regroupements d'êtres humains, avec lesquels j'ai moi-même partagé une partie de leur quotidien pendant un certain temps, nos approches concordent sur le plan conceptuel : nous deux cherchons à travers les connaissances générées par le pistage à produire une nouvelle qualité de compréhension sur les phénomènes qui nous intéressent.

En fait, les principes heuristiques qui sous-tendent ma démarche de pistage ethnographique sont fondés sur des idées que je tire de trois principales approches ethnographiques complémentaires que je me propose de brièvement présenter ci-dessous.

⁴² Par cette expression, j'entends des activités propres à un regroupement partageant une pratique commune comme les adeptes du *trainwriting*.

2.1.1 Voir les adeptes du *trainwriting* comme des activités situées et observer comment ils agissent ensemble

Le premier principe heuristique cité est tiré de l'ouvrage *Les ficelles du métier*, d'Howard BECKER (2002 : 73-103). Il consiste à « voir les gens comme des activités ». Autrement dit il s'agit de « cesser de penser les types de gens comme des catégories analytiques en soi pour s'intéresser au contraire aux types d'activités auxquelles ils se livrent de temps en temps », cela en centrant l'analyse sur les situations dans lesquelles telles activités ont lieu (BECKER 2002 : 85 et 86).

Cette ficelle m'a sensibilisé au fait de privilégier dans mon travail de pistage ethnographique l'observation en situation des manières très concrètes dont les adeptes du *trainwriting* pistés « agissent ensemble » (BECKER : 90) et d'éviter de les analyser dès le départ à travers des types fondés sur des catégories sociales relevant, par exemple, de l'ethnotype, du sexe, de l'âge, de la profession ou encore de statuts du genre « artistes » ou « vandales » – pour faire directement le lien avec mon sujet de recherche – comme certains observateurs et observatrices en sciences sociales auraient tendance à le faire à tort du point de vue de ce principe. En effet, selon BECKER dont les travaux portent notamment sur la problématique de la déviance et qui s'appuie sur le cas de la distinction faite par certains chercheur-euse-s entre « déviants » et « non-déviants »⁴³ le problème réside dans le fait que :

[...] ce genre d'approche prend pour unité d'analyse une sorte de personne que l'on traite analytiquement comme si elle était effectivement le type ainsi défini, comme si elle n'était rien d'autre que cela, et comme si ce que les personnes de son genre font sont susceptibles de faire s'expliquait ainsi de manière causale par le type de personnes qu'elles sont. C'est ce que font les chercheurs quand ils utilisent des types psychologiques ou des types fondés sur certaines caractéristiques sociales – types de classes, types ethniques, types de sexes, types de professions, ou introvertis, extravertis, déviants et psychopathes (BECKER 2002 : 86).

Si cette façon de considérer les mondes sociaux n'est pas pertinente, c'est parce que comme le remarque encore BECKER (2002 : 86 et 87) : « il est très facile de constater que personne n'agit complètement comme l'exigerait le rôle que lui assigne son type. Les activités de chacun sont toujours plus variées et plus inattendues que ça ». Pour justifier ses propos, l'auteur ajoute ensuite « [...] parler de types de gens présuppose, de manière non fondée empiriquement, que les gens agissent systématiquement comme l'exige le type auquel ils appartiennent, que ce type soit de nature psychologique ou sociale ».

Ces considérations méthodologiques mises en lumière par BECKER visent à sensibiliser les chercheur-euse-s à la diversité des contextes au sein desquels les individus qu'ils étudient apparaissent, sous une forme ou une autre. Ils rejoignent la thèse défendue par BERNARD LAHIRE (2001) dans son ouvrage *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*, bien que cet auteur ait gardé une approche visant à définir ce que sont les individus, contrairement à BECKER qui, encore une fois, s'intéresse plutôt à ce qu'ils font ensemble. Selon LAHIRE :

⁴³ Autrement dit « entre les gens qui se conforment aux règles sociales existantes et ceux qui les enfreignent », comme le précise l'auteur dans le passage.

L'homme que les sciences humaines et sociales prennent pour objet est le plus souvent étudié dans un seul contexte ou à partir d'une seule dimension. On l'analyse en tant qu'élève, travailleur, consommateur, conjoint, lecteur, pratiquant d'un sport, électeur, etc. Or, dans les sociétés où les individus vivent simultanément et successivement des expériences sociales hétérogènes et parfois contradictoires, chacun est inévitablement porteur d'une multiplicité de dispositions, de façon de voir, de sentir et d'agir (LAHIRE 2001: quatrième de couverture).

Si dans ma recherche j'envisage principalement les individus que j'ai pistés en focalisant mon attention sur leurs expériences d'initiés à la pratique du *trainwriting*, contrairement aux prescriptions découlant de la thèse de l'hétérogénéité des univers de socialisation de LAHIRE, à l'image de BECKER je m'intéresserai à ces expériences non pas pour expliquer qui ils sont mais plutôt pour comprendre ce qu'ils font ensemble. Aussi, dans la mesure où ma recherche porte très spécifiquement sur les dimensions sociales et spatiales de l'organisation des activités circulatoires des adeptes du *trainwriting* que j'ai pistés en continu, me suis-je avant tout intéressé aux activités relevant de leur pratique, sans avoir initialement prédéfini une frontière fixe ou une hiérarchie entre celles qui s'y rapportent ou non. J'ai laissé cette frontière vivante se profiler par elle-même à travers mon travail de pistage.

Pour bien marquer textuellement l'intégration des principes heuristiques suggérés par BECKER dans mes analyses, j'ai ainsi privilégié l'usage de la notion d'« adepte du *trainwriting* » à celle de « *trainwriter* », lorsque je fais référence aux activités des personnes qui m'intéressent. En effet, le terme de *trainwriter* fait référence à une catégorie vernaculaire relevant d'un statut social dans la scène du *trainwriting*, tout comme les autres catégories d'appellation onomastique du genre, tels que *writer*, *graffiti-artiste*, *street-bombeur*, etc., mobilisées stratégiquement par les adeptes du *trainwriting* pour se reconnaître entre eux et se démarquer des « autres » – ceux qu'ils ne considèrent pas être *trainwriters*. Ainsi utilisé en tant que tel par les acteurs de la scène du *trainwriting*, ce terme révèle des dynamiques d'identification *in-group/out-group* comme je l'ai mis en lumière dans mon ouvrage sur les WARRIORZ (TADORIAN 2009a). Par contre, mon usage de la notion d'« adeptes du *trainwriting* » plus analytique est envisagée au même titre que BECKER conçoit l'expression « usagers de marijuana » dans ses travaux sur la déviance (2002:88), c'est-à-dire comme un « raccourci » pour parler, généralement et indifféremment, des rôles et statuts que les personnes que j'ai pistées s'(auto-)attribuent entre elles (« allié », « rival », « novice », « ancien », « king », « toy », « imposteur », « déviant », « délinquant », « artiste », etc.), et de leurs activités consacrées plus ou moins habituellement ou régulièrement à la pratique du *trainwriting*.

2.1.2 Suivre les activités circulatoires des adeptes du *trainwriting*

Extrait de l'article de George MARCUS (2010) consacré à la démarche de l'ethnographie multisituée, le deuxième principe heuristique que j'ai mis en œuvre au cours de la réalisation de mon terrain consiste à tracer des manifestations de processus sociaux, culturels, économiques et politiques translocaux et transnationaux en jeu dans les phénomènes étudiés à travers plusieurs sites. Dans mon cas, il s'agissait de pister les traces des activités circulatoires des personnes que j'ai pistées en continu et durablement. L'objectif de la démarche étant de saisir comment se déploient les « relations, connexions et associations » (MARCUS 2010 : 373) complexes entre ici et là-bas dans lesquelles s'imbrique leur « pratique translocationnelle », telle que je l'ai définie ultérieurement en présentant la double perspective sur laquelle se fonde

mon cadre théorique⁴⁴. MARCUS distingue plusieurs techniques de pistage caractéristiques de l'ethnographie multisite dont je me suis inspiré pour aiguïser mon regard sur les activités circulatoires des adeptes du *trainwriting*. L'auteur les synthétise ainsi : « suivre les individus » ; « suivre les objets », « suivre les métaphores » ; « suivre les intrigues, les histoires ou les allégories » ; « suivre des vies : la biographie » et finalement ; « suivre les conflits ». L'ajustement de ces techniques à mon sujet d'étude s'est avéré très utile pour penser les activités circulatoires des personnes que j'ai pistées au-delà de leurs déplacements purement physiques et pour cartographier la portée symbolique de leurs territoires translocationaux.

Comme le remarque MARCUS (2010 : 384), « les ethnographies multisituées définissent leurs objets d'études à l'aide de techniques ou de modalités différentes ». De mon côté, pour souligner le caractère spécifique à la fois « mobile » et « itinérant » de la mise en œuvre de l'ethnographie multisituée, je privilégie l'expression de terrain ethnographique « multisite dans son itinérance ». Cette formulation évite de confondre mon approche avec celle qui caractérise les terrains de type « multicontextuel » où le rôle de la mobilité n'est pas vraiment pris en compte dans l'analyse multilocale (SALAZAR et al. 2017). Sur le plan empirique, ma démarche « multisite dans son itinérance » se distingue ainsi de la grande majorité des auteur-e-s d'études plus classiques, portant sur les « scènes subculturelles » juvéniles tel le monde du *trainwriting*, qui ont la plupart du temps limité leur champ d'investigation géographique au contexte de manifestation locale des phénomènes étudiés. Ma démarche « multisite dans son itinérance » se démarque aussi des travaux de chercheur-euse-s telle Nancy MACDONALD (2001) qui, dans le cadre de sa recherche ethnographique sur la construction de la masculinité au sein de l'univers du *writing*, a concentré uniquement son attention sur la manifestation du phénomène en question au sein des *scènes new-yorkaise* et *londonienne*, sans chercher explicitement à tracer des interconnexions translocationales entre ces deux terrains d'investigation ou avec d'autres *scènes*. Autrement dit elle a étudié ces deux contextes en faisant comme s'ils s'inscrivaient dans des îlots isolés du reste du monde. Or, le monde du *trainwriting* constitue un ensemble d'espaces sociaux constitués par un réseau d'acteurs entretenant entre eux des liens translocationaux.

Il en va de même de ma première recherche sur la spatialité des membres du cercle des WARRIORZ qui ne s'était pas directement concentrée sur la dimension translocationale de leur pratique, quand bien même j'aurais considéré dans mes analyses une variété de sites concrets (un *graffiti shop*, un dépôt de train, un *hall of fame* et un magazine régional spécialisé dans la documentation des graffiti) (TADORIAN 2009a).

Sur le plan purement topographique, ma démarche « multisite dans son itinérance » m'a amené à suivre les déplacements des personnes que j'ai eu l'opportunité de pister dans divers sites, villes, pays et régions en Europe. Dans le prochain chapitre, je présenterai de manière plus concrète les zones géographiques où se sont concentrées mes investigations sur le terrain ainsi que la démarche qui m'a permis de définir les échelles d'analyses pour cartographier la géographie des activités circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés du point de vue de leurs représentations spatiales.

44 Cf. chapitre 1.

2.1.3 Décrypter les activités circulatoires des adeptes du *trainwriting* comme un système de symboles

L'approche herméneutique de CLIFFORD GEERTZ incarnée dans son fameux texte sur la « description dense » (GEERTZ 2003) renvoie au troisième principe heuristique que j'ai suivi pour interpréter et expliquer les activités circulatoires des adeptes que j'ai pistés.

Pour cet auteur et pour BECKER d'ailleurs aussi, le travail de l'ethnographe consiste à comprendre et décrire les activités des personnes étudiées en tâchant de mettre en lumière les significations qu'elles leur attribuent. Mais tandis que le premier auteur insiste davantage sur comment il faut observer les phénomènes étudiés (« voir les gens comme des activités pour comprendre comment ils agissent ensemble »), le deuxième pointe primordialement sur comment il faut interpréter et décrire les observations de terrain. En effet, GEERTZ suggère de penser le comportement des personnes comme des « manifestations culturelles » (GEERTZ 2003), c'est-à-dire des actions codifiées, donc chargées de significations et dont le sens profond s'articule dans un « système symbolique en acte, partagé et agi en commun » (GEERTZ 2003). Pour être comprises, ces traces de vie nécessitent d'être décryptées comme un texte.

Pratiquer l'ethnographie, c'est comme essayer de lire (dans le sens de « construire une lecture de ») un manuscrit étranger, défraîchi, plein d'ellipses, d'incohérences, de corrections suspectes et de commentaires tendancieux, et écrit non à partir de conventions graphiques normalisées mais plutôt de modèles éphémères de formes de comportement (GEERTZ 2003 : 214).

En cherchant à mettre en lumière ce qui se joue derrière les inscriptions clandestines des adeptes du *trainwriting* et les activités circulatoires de ceux que j'ai pistés, c'est bien ce principe heuristique que j'applique à ma démarche ethnographique. Cette approche m'a ainsi fourni un cadre d'analyse pour décrypter mes observations de terrain. Elle suppose que les systèmes symboliques considérés sont « intelligibles » et « descriptibles » aussi bien pour les acteurs sociaux qui auront appris à les lire et à les utiliser au cours de leur socialisation que pour les ethnographes qui s'y intéresseront et chercheront à en rendre compte. Selon l'approche ethnométhodologique de Harold GARFINKEL (1967) et comme le souligne très justement Lorenza MONDADA :

[...] ces propriétés exprimant l'idée que l'intelligibilité d'une situation, d'un événement ou d'un phénomène est liée au fait que les pratiques qui l'accomplissent sont organisées de façon descriptible pour les acteurs concernés renvoie à la notion d'« accountability » (MONDADA 2000 : 29).

Dans cette perspective, l'étude des systèmes symboliques exige donc d'apprendre à voir la manière dont les acteurs sociaux les manifestent et à interpréter la façon dont ils les utilisent en situation, ce qui nécessite de vivre pendant une certaine durée avec eux.

Les « *insider researchers* » – comme moi-même – qui étudient des mondes qui leur sont plus ou moins familiers ne sont pas épargnés par cet apprentissage, autant riche que leurs connaissances acquises préalablement au cours de leur socialisation au sein de ces mondes. Ces systèmes connaissent des variations d'un cercle d'adeptes à l'autre et se transforment aussi avec le temps. Du point de vue des activités discursives par exemple, les codes d'expression varient considérablement d'une scène régionale à l'autre. À Biel/Bienne, par exemple, ville moyenne en Suisse qui se démarque par son bilinguisme (suisse-romand et suisse-allemand), les expressions vernaculaires dérivées de l'anglais-américain (contexte d'émergence historique et foyer de diffusion primaire de la pratique), et celles utilisées par les adeptes francophones

ou germanophones dans leur langue maternelle respective ne sont pas similaires. Par ailleurs comme je l'ai déjà suggéré dans l'introduction, les « règles du jeu » de la pratique du *trainwriting* se transforment au fil du temps. Par exemple, depuis le développement des vagues de politiques sécuritaires, les stratégies d'infiltration des sites investis par les adeptes du *trainwriting* ont passablement changé. Par ailleurs, la translocalisation de la pratique induite par le développement des services de transports et technologies de la communication et des médias a aussi contribué à modifier les habitudes de ces adeptes. De même que je le montrerai dans le prochain chapitre, dans mon cas la première phase des activités menées sur mon terrain a principalement consisté à remettre à jour mes connaissances basiques du monde du *trainwriting*. Avant de passer au troisième chapitre, j'aborderai encore les conditions d'accès particulières à mon terrain en vue de discuter des implications méthodologiques liées à mon statut d'*insider* en position de chercheur justement.

2.2 Modalités statutaires d'entrée sur le terrain : un statut de chercheur en position d'*insider*

Comme mentionné dès le début de ce travail⁴⁵ les rapports de proximité sociale, culturelle et spatiale qui me lient avec le phénomène que j'étudie remonte à mon enfance, autrement dit à bien avant d'avoir commencé ma formation académique et entrepris mes premières recherches sur l'« univers du *writing* ». Les recherches menées par des ethnographes qui étudient les pratiques de milieux auxquels ils appartiennent en tant qu'*insider* sont apparentées à ce que certain-e-s chercheur-euse-s désignent par l'expression « *insider research* » (HODKINSON 2005 ; MACRAE 2007). Cette particularité qui fait écho avec ma propre situation m'a amené à concevoir les modalités statutaires d'entrée sur mon terrain par le terme de « chercheur en position d'*insider* ». Toutefois, d'un point de vue ethnographique, la notion d'*insider* classiquement définie par opposition à celle d'*outsider* fait l'objet d'importantes controverses en sciences sociales, comme l'a mis en lumière Alain MÜLLER dans un article qui fait le point sur la question (MÜLLER 2015). Sans revenir sur les développements de ce débat scientifique qui met en jeu notamment la conception de la frontière qui sépare la dichotomie *insider/outsider* établie par les ethnographes qui mobilisent ces catégories pour décrire le statut qu'ils occupent par rapport à leur sujet de recherche comme dans ma situation, je me propose de clarifier ce que j'entends par « statut de chercheur en position d'*insider* ». Pour ce faire je spécifie dès maintenant les formes et degrés de proximité que j'ai entretenus avec l'« univers du *writing* », en tant qu'*insider*, avant la réalisation de mes recherches et en revenant brièvement sur des éléments significatifs relatifs à mon histoire personnelle, exposée sous forme de récit autobiographique dans le préambule.

Dans le préambule j'évoquais déjà la fascination que j'éprouve à l'égard des *graffitis* qui remonte à ma plus jeune enfance. Si je me souviens d'avoir réalisé mes premiers *tags* clandestins à l'aérosol en 1986, c'est dans le courant des années 1990 que ma passion pour le *writing* s'éveille. Entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, je rencontre des acteurs importants de la *scène suisse du writing*. Je perfectionne mon style, expérimente divers contextes d'action et intègre divers noyaux durs de cercles de *writers* établis dans la région où je domiciliais. Je me spécialise dans le *hall of fame* et fonde différents *crews* avec des pairs. Entre-temps, je commence des études et réalise mes premières recherches ethnographiques sur l'« univers du *writing* ». Pour mon mémoire de licence, je m'intéresse à la scène

45 Voir Préambule.

du *graff* de la région avoisinant ma ville de résidence, sur la base d'une ethnographie des pratiques spatiales d'un cercle de *writers* basés à Bienne que j'avais l'habitude de fréquenter à l'époque, à savoir les WARRIORZ. Au cours de cette recherche, je suivais en particulier la vie sociale de ceux parmi eux qui sont spécialisés dans la pratique du *trainwriting* et m'intéressais à l'organisation locale de leurs activités spatiales. En résumé, lorsque je commence mes premières recherches sur la *scène du writing* en contexte biennois, je faisais moi-même partie des acteurs qui la constituent et par conséquent doté d'un bagage d'*insider* à faire valoir au préalable sur mon terrain, d'où un « capital subculturel ». Par *insider* et « capital subculturel » (THORNTON 1995), je renvoie à ma proximité sociale, culturelle et spatiale avec le milieu du *graff*, autrement dit aux rapports de familiarité que j'ai entretenus et entretiens toujours avec l'univers symbolique du *writing* en général et plus particulièrement avec les membres de mon propre cercle de connaissances dont j'ai étudié les activités. Cette première enquête ethnographique m'a donné la possibilité d'approfondir mes connaissances scientifiques du fonctionnement de la *scène suisse du trainwriting*. Elle m'a aussi permis de développer mon réseau de connaissances de personnes spécialisées dans la pratique du *trainwriting* et d'établir des liens de confiance avec certains. Dans le prochain point, je montrerai comment ces acquis ont été fort utiles pour l'accès à mon terrain.

2.3 Conditions d'accès à mon terrain

Mon statut de chercheur en position d'*insider* s'est avéré un atout pour entrer sur mon terrain et m'immerger dans la vie sociale d'un cercle d'adeptes. Il est relativement difficile d'approcher des regroupements d'adeptes du *trainwriting* pour un « inconnu », qu'il soit d'ailleurs lui-même un adepte ou non. Le caractère illicite et réprimé de la pratique rend les adeptes extrêmement méfiants à l'égard de ceux qui s'appliquent à les approcher et qu'ils ne connaissent pas personnellement. Cette méfiance m'est parue particulièrement prononcée chez les membres du noyau du cercle des RAILERZ dont je me suis efforcé de suivre en continu leurs activités sur plusieurs années, autrement dit ceux avec lesquels j'ai partagé le plus de temps et de moments intimes et que je considère de ce fait comme des « partenaires de terrain privilégiés ». Cela n'a rien de surprenant lorsque l'on sait qu'au sein de la scène européenne, la Suisse – à l'instar des régions de l'Europe du Nord, tels la Scandinavie et le Royaume-Uni, où l'on applique une politique de « tolérance zéro » vis-à-vis des auteur-e-s de *graffs* clandestins – a la réputation d'un pays *hardcore* du point de vue des dispositifs mis en œuvre pour lutter contre la prolifération des *graffs*. Les plus soucieux restent extrêmement discrets sur leur occupation en lien avec leur passion pour le *trainwriting*, même face à leurs pairs quand ils ne les connaissent pas ou peu et ne leur inspirent pas confiance. En effet, mes partenaires de terrain privilégiés ne discutent pas de leur pratique avec n'importe qui. Ils évitent même aussi d'en parler dans un contexte inadéquat. Dans mon cas, plusieurs éléments relatifs à ma proximité relationnelle initiale avec la scène suisse du *graff* ont sans aucun doute facilité mes démarches de prise de contact avec mes partenaires de terrains privilégiés, grâce auxquels j'ai découvert des facettes de la pratique du *trainwriting* qui m'étaient inconnues avant de les rencontrer et de pouvoir suivre leurs activités translocationnelles.

Lorsque je les ai rencontrés vers la fin de l'année 2009, ils œuvraient alors ensemble pour promouvoir la renommée du G.U.K. (alias THE GETTING-UP KREW), un groupe (*crew*) qu'ils avaient fondé ensemble au début de l'année 2008. Ainsi que je le montrerai ailleurs, l'acte de fondation de ce *crew* inaugure, selon mes recherches documentaires, la période de « règne » des RAILERZ alors en pleine phase émergente. À la source du développement de ce « cercle social » relativement élastique et rassemblant des associés dévoués quasi entièrement à la pratique du *trainwriting* alors en plein essor, mes partenaires de terrain

privilegiés d'alors formaient un petit « noyau social » plus ou moins stable constitué de trois amis de presque même âge – ELVIS (24 ans), FORCE (23 ans) & HERMES (24 ans) qui paraissaient inséparables. Lorsque je commençai à m'immerger dans leur vie sociale d'initié, un quatrième associé – PACO (27 ans) – plus âgé, mais moins expérimenté, traînait de temps en temps avec eux. Mais n'ayant pas entretenu avec lui des liens aussi intimes que ceux noués avec le trio, je ne le considérais pas comme un « partenaire de terrain privilégié », mais simplement un « partenaire de terrain », à l'instar d'autres associés qui ont rejoint à un moment où un autre le cercle des RAILERZ. Dans la partie méthodologique, cette nuance terminologique est explicitée davantage. Je reviendrai ailleurs plus systématiquement sur les conditions d'émergence du noyau dur du cercle des RAILERZ depuis ses prémices (courant de l'année 2008) jusqu'au moment des manifestations des premiers signes de son éclatement, observés à la suite de tensions idéologiques interpersonnelles émergentes entre mes partenaires de terrain privilégiés, juste quelques semaines avant que je ne termine la phase de réalisation de mon terrain (courant de l'année 2015).

Dans le point qui va suivre, je mets en lumière les éléments qui ont contribué à faciliter mon travail d'immersion au sein de la vie sociale de mes partenaires de terrain privilégiés, tout en soulignant de manière critique les aspects contraignants relatifs à ma proximité relationnelle initiale avec la scène suisse du *graff* car le statut d'*insider* n'a pas que des avantages.

2.3.1 Sur la piste de la marque « G.U.K. » : découverte d'un cercle d'adeptes du *trainwriting*

Les deux vignettes ethnographiques (vignettes 2 et 3) qui suivront ont pour objectif de rendre compte des conditions de mon accès au terrain. La première des deux met en lumière les conditions initiales relatives à l'accès à mon terrain. D'une part, elle raconte comment je m'y suis pris concrètement pour remonter jusqu'aux auteurs de la signature G.U.K. dont sa prolifération m'avait tapé à l'œil. D'autre part, elle narre aussi comment je suis entré en contact avec lesdits auteurs. La seconde vignette expose les circonstances qui m'ont permis d'accéder aux profondeurs de la pratique du *trainwriting*, suite à ma participation à une « tournée graffitis », organisée par les membres du groupe G.U.K. en question qui entre-temps étaient devenus mes partenaires de terrain privilégiés.

Vignette 2 : Sur la piste de la marque G.U.K.

Peu de temps avant de me lancer dans l'élaboration de mon projet de thèse, entre la fin des années 2009 et 2010, des *graffs* qui fleurissaient autour de moi sur les chemins par où je passais habituellement lors de mes déplacements ici et là-bas, avaient attiré mon attention. À l'époque, je bougeais fréquemment dans l'ensemble de la région du plateau suisse et du Mittelland. La plupart du temps je me déplaçais à pied et en transports publics. Titulaire d'un « abonnement général », je pouvais parcourir assez « librement » et « simplement » l'ensemble du réseau ferroviaire

suisse, et, au cours de mes excursions, m'adonner à ma pratique de prédilection qui consiste à chercher, observer et voir défiler les *graffs* et les *tags* autour de moi. Les inscriptions qui réussissaient alors à capter toute mon attention se distinguaient facilement des autres *graffs* et *tags* identifiables et visibles tout alentour. Elles se composaient d'une suite d'initiales de plusieurs lettres dont l'ensemble faisait référence à ce qui s'est avéré être l'abréviation du nom d'un groupe d'adeptes du *graff* (*crew*) visiblement en phase d'ascension. Il s'agissait du *crew* THE GETTING-UP KREW (G.U.K.). Je n'avais auparavant jamais entendu parler du nom de ce *crew*. Les traits

stylistiques des productions graphiques affiliées au nom de ce groupe ne me permettaient pas vraiment d'établir des connexions entre les « œuvres » d'autres regroupements d'adeptes actifs que je connaissais à l'époque. Je n'avais aucune idée de qui pouvait bien être derrière ce nouveau groupe dans le paysage de la scène suisse du *graff*. Ce qui était certain, c'est que les personnes qui signaient avec le sigle G.U.K. n'étaient de loin pas des novices. Le style des lettrages et la technique d'exécution de leurs productions graphiques montraient nettement qu'ils avaient un bagage de quelques bonnes années d'expérience. Aussi, vu l'importance du nombre considérable de trains recouverts de *graffs* renvoyant à leur étendard que je voyais circuler dans le trafic au cours de mes voyages en train des derniers mois, il me semblait alors clair que leurs auteurs se vouaient à la pratique du *trainwriting*.

Mais, ce n'est pas tant le style des lettres qui me fascinait le plus, mais plutôt la rapidité avec laquelle leurs marques proliféraient sur mon passage dans les espaces publics. En quelques mois, la marque distinctive des membres de ce groupe s'était multipliée à une vitesse telle que je n'en avais même jamais observé auparavant avec d'autres inscriptions du genre. Au moment de rédiger mon projet de thèse, les griffes du collectif G.U.K. commençaient à se répandre le long de tous les trajets que je suivais d'habitude et même bien au-delà (dans les rues des villes que j'avais coutume de fréquenter, le long des voies ferrées traversées par les lignes que j'empruntais, sur certains trains que je prenais où que je voyais en gare en attendant mes correspondances, et même dans des lieux improbables, isolés des grands centres urbains, par où il m'arrivait de traverser quand je partais en randonnée avec ma copine). C'était à se demander qui de nous en réalité poursuivait les pas de l'autre : les auteurs de ces *graffs* qui faisaient désormais partie intégrante du paysage de mon espace de vie ou serait-ce plutôt moi obsédé par le pistage de leurs traces sur mon chemin. Quoi qu'il en soit, il fallait trouver un moyen de remonter jusqu'à eux pour les rencontrer, leur parler de mon projet de thèse que je venais d'engager et leur demander de m'aider à me rapprocher de la *scène européenne du trainwriting*. J'étais optimiste ; même si depuis la fin

de la réalisation de mes premières investigations sur le phénomène des *graffs* en 2007, j'avais pris certaine distance avec le milieu du *graff* et perdu de vue les dernières progressions de la *scène suisse du trainwriting*, la grande majorité des membres du cercle des WARRIORZ, avec lesquels je traînais de coutume s'étaient entre-temps aussi retirés de ce milieu, laissant leur place à la relève.

C'est ce que j'ai constaté lorsque j'ai essayé de reprendre contact avec les personnes avec lesquelles je m'entendais le mieux pour avoir de leurs nouvelles et obtenir des renseignements sur le groupe émergeant G.U.K. La plupart d'entre eux m'ont fait savoir qu'ils n'étaient plus actifs, et ne sont donc pas en mesure de m'aider dans mon travail de « pistage ethnographique ». En fait, parmi toutes les personnes du cercle des WARRIORZ avec lesquelles j'ai réussi à reprendre contact depuis que je me suis distancé de la scène du *graff*, ERGON était le seul qui avait apparemment encore gardé des liens avec des acteurs du milieu. Il était en contact direct avec les nouvelles générations émergentes d'adeptes du *trainwriting* de sa région de résidence dont notamment les « jeunes » qui ont succédé au règne de ses contemporains, les WARRIORZ, après la dissolution du noyau dur de ce cercle, à la suite du retrait de ses membres. J'avais de la chance dans mes démarches de pistage puisque ERGON connaissait bien les fondateurs du G.U.K. comme je l'ai appris au cours d'une rencontre avec lui qui s'est déroulée en 2009 dans le courant du mois de novembre.

Durant notre conversation, il me devenait de plus en plus clair que les fondateurs de ce *crew* n'incarnaient en fait personne d'autre que la « relève des WARRIORZ », leurs aînés. Dans le courant des années 2000, à l'époque où les WARRIORZ étaient encore *actifs*, HELVIS, FORCE & HERMES se profilaient encore que comme des *petits* pour les membres du noyau dur de ce cercle de connaissances avec lesquels je traînais. Parmi leurs aînés WARRIORZ, I-MAN & GANESCH étaient ceux avec qui les petits entretenaient les liens les plus intimes. Leurs aînés les avaient pris sous leurs ailes. Ce sont eux qui les ont initiés à la pratique du *trainwriting* et appris à chasser sur les domaines de chasse occupés par les

WARRIORZ. Entre temps, les *petits* avaient « grandi » et repris le contrôle des domaines de chasse sous l'influence de leurs aînés après leur retraite, dans le courant de la fin des années 2000. Selon ERGON, le trio régnait en maître sur de nombreux domaines de chasse de la région du Mittelland depuis 2008. Je pris conscience, au cours de ma conversation avec ERGON, que par le passé j'étais déjà entré en contact avec l'un ou l'autre du trio. À l'époque, quand je fréquentais le cercle des WARRIORZ, je passais souvent le samedi après-midi dans un *graffiti shop* où ordinairement ils se rejoignaient pour s'échanger des informations et préparer des plans d'action. Je me souviens que des petits fréquentaient aussi ce magasin qui servait en quelque sorte de « QG » aux membres du noyau dur des WARRIORZ. C'est donc dans ce shop que j'avais déjà eu l'occasion de rencontrer ELVIS, FORCE & HERMES pour la première fois. En ces temps-là, les échanges étaient discrets entre les petits, qui venaient au magasin et les aînés qui communément se retrouvaient pour s'approvisionner en couleurs aérosol, bavarder entre eux, s'échanger les dernières nouvelles, planifier des actions, accueillir des adeptes-touristes ou autres. Les rapprochements entre le trio et ceux qui deviendront leurs mentors I-MAN & GANESH ont dû avoir lieu dans le courant de la période où j'ai commencé à me distancer du milieu à la fin de l'année 2007. ERGON m'avait promis de faire le nécessaire pour que je puisse rencontrer l'un ou l'autre des fondateurs du groupe.

Moins d'une semaine après l'entrevue, ERGON me fait savoir qu'HERMES serait prêt à me rencontrer pour discuter de ma recherche. Le rendez-vous avec mon nouvel interlocuteur est fixé dans un bistrot. Je reconnus HERMES alors que je ne l'avais plus croisé depuis des années. Il semble tout autant ravi de me revoir que moi. Après avoir échangé quelques formules de politesse comme il se doit, je lui explique les motivations qui m'amènent vers lui. Je lui présente ainsi mon projet de recherche et lui pose des questions sur le « vitalisme » actuel de la *scène suisse et européenne du trainwriting*. Je me permets de lui demander s'il était d'accord de m'introduire dans son cercle d'amis de sorte que je puisse suivre en continu les activités circulatoires des membres de son *crew*, en Suisse et à l'étranger. Mais HERMES ne

semble guère enthousiaste à l'idée de mon projet d'étude et de ma demande. Il me fait comprendre que le *trainwriting* relève d'un style de vie qui se vit : « [...] Je te respecte. Tu fais partie des anciens. Je suis honoré que tu t'intéresses à moi. [...] Mais le *trainwriting* ce n'est pas quelque chose qui s'étudie. Il se vit » (HERMES, notes de terrain, novembre 2009).

Malgré ses réticences, il accepte de me mettre en contact avec les trois autres membres de son groupe dont ELVIS et FORCE que j'avais aussi eu l'occasion de croiser à l'époque du règne des WARRIORZ dans les mêmes circonstances que lui. PAKO m'était en revanche tout autant aussi inconnu qu'il l'était pour ERGON. Une confidence révélée lors de cette première rencontre avec HERMES par rapport à son ressenti à mon égard m'a permis, ce jour-là, de mieux cerner ce que je représentais pour lui : « Si j'accepte de t'aider ce n'est pas tant pour ta recherche, mais par rapport à ce que tu représentes pour moi. Je sais qui tu es. Tu as entraîné avec les WARRIORZ et tu as écrit un livre sur le *graff*. Je te fais confiance ! » (HERMES, notes de terrain, novembre 2009). Avec cette remarque, j'ai pris conscience que mes expériences d'*insider* et que mon statut d'ancienneté venaient de jouer en ma faveur sur le plan de l'ouverture de l'« accès à mon terrain », comme d'ailleurs cela avait été aussi le cas avec ma recherche précédente sur les WARRIORZ. En effet, pour les WARRIORZ, je représentais aussi un *ancien (old-school)*, étant donné que mon inscription dans la *scène suisse du graff* était bien antérieure à la leur comme beaucoup me l'avaient fait remarquer au cours des entretiens que j'ai réalisés avec certains d'entre eux (TADORIAN 2009a : 46-47). Cette ancienneté ne s'exprime pas seulement au niveau des époques différentielles de nos moments réciproques d'initiations à l'univers du *graff*, mais aussi sur le plan de nos âges. J'avais en moyenne plus de cinq ans de différence d'âge comparativement aux membres du noyau dur des WARRIORZ et plus de dix ans avec les fondateurs du G.U.K.

(Extrait adapté de mon carnet de notes ethnographiques)

Mais, l'événement de ma recherche que je considère comme le moment décisif marquant l'« entrée dans les profondeurs de mon terrain » survient dans le cadre d'un concours de circonstances que je décris dans la vignette ci-après :

Vignette 3 : Un concours de circonstances opportun.

Au début du printemps de l'année 2010, HERMES m'informe qu'il envisageait d'organiser, l'été à venir, une tournée européenne en train, autrement dit un interrail. Il avait prévu d'entreprendre ce voyage avec FORCE & ELVIS. PAKO, le quatrième membre de leur crew, avait déjà planifié autre chose pour cet été. Plusieurs mois s'étaient écoulés depuis ma première rencontre avec HERMES. Aussi, jusqu'à ce moment, avais-je eu le temps de réaliser une première série d'entretiens formels avec tous les membres du groupe, ainsi que de me rapprocher de leur vie sociale, en passant plusieurs soirées avec eux. Depuis cette phase initiale de rapprochement, je rêvais d'une telle opportunité.

Mais lorsque je demande à HERMES s'il était d'accord que je les accompagne durant cette tournée, sa réponse est catégorique : « Pas cette fois. Nous sommes déjà trois. Une autre fois quand on sera moins ». À quatre, cela risquait en effet de rendre le déroulement logistique de l'organisation de leur voyage plus contraignant, notamment en ce qui concerne les moyens d'hébergement. Plus le nombre de personnes intégrant l'équipage est important, moins de chance ont les membres de l'équipe de pouvoir bénéficier d'un gîte chez des locaux. Qui aurait les moyens d'accueillir et de s'occuper de quatre personnes ? Il était donc exclu, à ce stade, que je puisse les accompagner. Mais derrière ces explications tout à fait compréhensibles, je comprends aussi qu'HERMES souhaite éviter de m'avoir dans ses pattes. Il n'est encore jamais parti en voyage avec ELVIS & FORCE. Cette tournée est l'occasion pour lui de vivre cette expérience, selon moi.

Peu de temps cependant avant la date à laquelle les trois compagnons avaient convenu leur départ ensemble en tournée, j'apprends qu'HERMES y a

subitement renoncé. Démotivé complètement par la réception recommandée d'une lettre officielle, l'invitant à comparaître devant le tribunal régional dans le cadre d'une procédure pénale dirigée contre lui au sujet d'une affaire qui l'accuse d'être l'auteur de dommages à la propriété par graffitis sur des trains. Quelques jours plus tard, j'apprends qu'ELVIS y renonce aussi à ce voyage. Encore en formation et vivant avec peu de moyens financiers, il avait mal estimé son budget vacances. Ce n'est pas tant le prix du billet pour voyager en train qui l'en abstient. HERMES pourtant est en contact avec des personnes susceptibles de leur fournir très facilement et à tout moment des vrai-faux tickets « InterRail Global Pass », à moindre prix. ELVIS ne peut tout simplement pas se permettre de partir en vacances au détriment de ses jours de congé qui lui assureraient éventuellement un soutien financier. Il se résout de profiter de ce laps temps estival et de le sacrifier pour gagner un peu d'argent en s'engageant dans un « petit boulot » d'étudiant, comme il le faisait parfois lors de précédentes vacances.

C'est donc à la suite de ces circonstances que FORCE, se retrouvant tout seul, me propose de l'accompagner en tournée. Au moment de me faire cette proposition, il me lança ironiquement : « [...] comme ça j'aurai quelqu'un qui pourra faire des photos à ma place [sous-entendu que pour avoir le privilège de l'accompagner, il m'incombera de faire des photos de ses actions] » (FORCE, notes de terrain). Sans réagir à ce commentaire, je fais savoir que je suis plus que ravi par sa proposition et tout excité à l'idée d'entreprendre ce voyage en sa compagnie. Comble de l'histoire, quelques jours plus tard, lors d'un souper organisé chez FORCE en vue de préparer la tournée, j'apprends qu'ERGON participera également au voyage. En ce temps-là, ERGON ne faisait pas encore partie du groupe G.U.K. Comme il s'entendait merveilleusement bien avec FORCE, ce dernier l'avait invité à nous rejoindre. Se

craignait-il peut-être déjà ou ne se réjouissait-il plus à la perspective d'une tournée tout seul pendant un mois avec un gars comme moi qu'il ne connaissait pas très bien ? Au moment de partir en tournée, nous formions donc une équipe de trois. Prenant au sérieux ce que FORCE avait sous-entendu le jour où il m'avait proposé de l'accompagner, je me mis d'accord avec les deux, que mon rôle, durant la tournée, se limiterait à la documentation visuelle de leurs actions. Je prendrai des images destinées principalement à documenter mon travail et veillerai à établir des plans sans dévoiler aucunement la moindre de leur identité personnelle (soit les parties du corps facilement reconnaissables : visages à découvert ; tatouages exposés sur l'une ou l'autre partie de la surface de la peau). Ils pourraient

obtenir des copies des photos qui les intéressent pour leur usage personnel (y compris pour leur mise en circulation dans les réseaux de pairs et leur publication sur des sites ou dans des magazines spécialisés, comme ils le font d'ordinaire avec leurs propres collections d'images). En occupant ce rôle « improvisé » de documentariste que j'ai continué d'exercer jusqu'à la fin de ma recherche, je devenais en quelque sorte un témoin de leurs expériences de vie et un garant de leur patrimoine éphémère.

(Extrait adapté de mon carnet de notes ethnographiques)

La profonde sympathie ressentie mutuellement au cours de cette tournée ainsi que les liens de confiance constitués lors des situations d'épreuves rencontrées, tout au long de notre itinéraire de route furent décisifs pour mon immersion en cours au sein de la vie sociale des membres du groupe G.U.K. Après avoir entendu par FORCE & ERGON les récits de notre voyage, HERMES, ELVIS & PAKO commencent à me manifester une plus grande confiance. Je pris conscience de ce ressenti quand HERMES & FORCE notamment se mirent à m'appeler de plus en plus fréquemment de leur propre initiative pour passer des moments conviviaux ensemble durant la semaine et le week-end. Auparavant, c'était surtout moi qui devais faire l'effort de joindre les uns ou les autres de l'équipe pour pouvoir les rencontrer. Par ailleurs, depuis que je documente les activités des membres du G.U.K. et autres partenaires d'action, je fais transiter des images entre eux. Je prends l'initiative d'organiser des rencontres d'échanges d'images avec eux et les autres personnes de leur entourage qui souhaitent se procurer des copies pour compléter minutieusement de pièces manquantes à leurs collections de trophées visuels. Par ce rôle improvisé de documentariste photos de leurs productions visuelles que je continuerai d'entretenir jusqu'à la fin mon enquête, je m'étais donc créé une position stratégique dans leur réseau d'interconnaissances. Je pris l'habitude de porter en permanence un appareil photo sur moi, lors de mes propres déplacements quotidiens pour être certain, au cas où j'apercevrais sur mon chemin des clichés d'œuvres toutes fraîches en circulation, de pouvoir les *klipser* avec toutes les précautions que cette activité à risque suggère, tel que décrit dans le récit de l'histoire de mon arrestation à la gare de Neuchâtel en 2004 dans le Préambule. Prenant connaissance de mes activités consacrées à la documentation de trains recouverts de *graffs*⁴⁶, de plus en plus d'adeptes du *trainwriting* issus de l'entourage des membres des G.U.K. me sollicitaient pour savoir si j'avais vu leurs *panels* dans le circuit ou une photo à leur filer de leurs œuvres qu'ils n'avaient pas eu le temps de capter

⁴⁶ Récemment, j'ai appris qu'il existe un terme anglophone issu de l'époque des pionniers et remis à l'ordre du jour au sein de la scène européenne et suisse en particulier pour parler de ce genre d'activité consacrée à la recherche des trains investis par les auteurs de *graffs* et tags ferroviaires. Il s'agit de l'expression *benching*. Selon les porte-paroles de cette pratique, il exprimerait l'« art d'observer des trains » recouverts. Je renvoie aux deux films documentaires de Monty NIELSEN (1999 et 2018) à qui l'on doit d'avoir remis à jour ce terme et la pratique à laquelle elle renvoie et à son site accessible depuis l'adresse : <https://www.benchingthemovie.com/>, (consulté, le 1^{er} février 2019).

en image. Ces fréquentes interactions au sein du cercle d'adeptes entourant les membres des G.U.K. me permirent d'être plus ou moins au courant de leurs dernières actions et contextes de leur déroulement, autrement dit au cœur de leurs activités d'initiés. Je savais ainsi plus ou moins régulièrement qui peignait avec qui, où, dans quels domaines ferroviaires et dans quelles circonstances et aussi qui rivalisait avec qui.

2.3.2 Limites de mon accès au terrain

Ma proximité relationnelle entretenue avec les membres du noyau dur des RAILERZ révéla des limites sérieuses à l'accès à mon terrain que je n'avais pas pris en considération dans mes démarches de rapprochement de la vie sociale des G.U.K. C'est au cours de la réalisation d'un entretien avec ORION, membre d'un groupe rival des G.U.K. que je réalisai ces limites. La vignette ci-dessous met en scène ce moment d'élucidation.

Vignette 4 : Dans la gueule du loup !

Tout comme pour les membres du noyau dur du cercle des RAILERZ, c'est par l'intermédiaire d'une connaissance issue de mon réseau personnel (autre qu'ERGON) que je parviens à entrer en contact avec ORION, un adepte du *trainwriting* anciennement établi en Suisse et dont la renommée subculturelle s'étendait bien en dehors de la scène suisse. Cela faisait plusieurs années qu'il avait quitté la Suisse et s'était établi quelque part en Amérique latine. J'avais entendu par une source de mon réseau de connaissances personnelles, qu'il reviendrait en Europe à l'occasion du vernissage d'une exposition de ses œuvres dans une galerie en Allemagne et qu'il prévoyait un détour par la Suisse avant son retour outre atlantique. A côté de ses activités de *trainwriter*, il peignait des toiles destinées à être exposées et vendues sur le marché de l'art. J'ai cherché à profiter de cette occasion pour trouver un moyen d'entrer en contact avec lui avant l'exposition et d'organiser un entretien en face à face avant qu'il ne soit plus atteignable. Le médiateur qui a bien voulu me mettre en contact avec lui, me fit savoir qu'il accepte de me voir et m'invite à le rencontrer dans un squat où vivent des amis faisant partie du même *crew* que lui. Avant de quitter la Suisse, il avait lui-même habité dans ce squat.

Le déroulement formel de l'entretien se passe très bien. Une fois l'enregistreur éteint, nous continuons de discuter dans la bonne humeur jusqu'à ce que l'ambiance se crispe brusquement à l'instant même où j'énumère une liste de personnes avec lesquelles j'avais déjà réalisé des entretiens. Il souhaite savoir qui avait déjà participé à ma recherche avant lui. Peu conscient à ce moment des grandes tensions existantes entre les membres de son groupe d'appartenance et certains membres du cercle des RAILERZ, je commence à citer naïvement le nom de mes partenaires de terrain privilégiés, pensant lui accorder une faveur en lui démontrant que j'ai rencontré d'autres personnalités de renom au sein de la scène suisse du *trainwriting*. Mais, juste après avoir prononcé le nom de mes partenaires de terrain privilégiés, je prends progressivement conscience que quelque chose semble ne plus jouer. Je m'interromps aussitôt et essaie de comprendre ce qui a pu provoquer, ce que je perçois alors sur les traits de son visage comme une indignation. Avant que je ne parvienne à saisir moi-même ce qui a bien pu le faire changer aussi brusquement de mine, il me fait savoir que je venais de l'offenser en lui cachant mes contacts avec les membres du noyau dur des RAILERZ : « ses pires ennemis » (ORION, notes d'entretien). ORION paraissait vraiment furieux. ORION me fait savoir que par principe, il considérait les personnes qui traînent avec ses « ennemis » comme des ennemis. Selon son raisonnement, je personnalisais donc un ennemi. Je suis

embarrassé par la situation que je viens d’amorcer et le fait d’avoir manqué de professionnalisme en compromettant dans mon acte l’anonymat et la confidentialité de mes partenaires de terrain privilégiés. Il paraît tout aussi embarrassé que moi. Le long silence qui suit ses explications trahit nos états d’âme. Il ne finira pas par expliciter les conséquences qu’il devait tirer du principe qu’il prétendait suivre. Il attend probablement que je dénoue pour lui le dilemme auquel je venais de le confronter. Je reste calme mais cela ne m’empêche pas de me projeter des films inquiétant en imaginant les pires scénarios. Les membres de son groupe avaient en effet la réputation d’être ultra susceptibles. Ils pouvaient facilement devenir violents en cas d’irritation. J’avais entendu à leur sujet des histoires angoissantes, redoutables à propos de règlements de compte. Va-t-il me chasser hors de son squat, pensais-je ? M’infliger une sanction ? Avertir ses potes de la présence d’un imposteur au sein de leur demeure ?

J’essaie de me contenir en saisissant l’occasion du silence qui a précédé ses dernières paroles pour tenter de reprendre la situation en main. Après avoir respiré un bon coup, je décide de me rapprocher de mon interlocuteur, le fixe fermement et réplique d’un ton, à la fois ironique et sérieux, quelque chose comme : « Ouais... si je te comprends bien tu devrais me chasser hors de chez toi maintenant que tu sais que je fréquente les RAILERZ, et à coup de batte... non ? Soudain comme par miracle, la situation se normalise et la crise se dissout. Si je ne craignais plus pour ma vie dans la partie de l’entretien qui suivit ce moment de renversement de la situation, l’ambiance générale s’était crispée. Le ton de notre conversation avait pris une coloration moins vive et spontanée.

(Extrait adapté de mon carnet de notes ethnographiques)

En fait, ce genre de difficultés que je ne considérais pas avant d’avoir vécu cette situation est pourtant bien connue dans la littérature ethnographique portant sur des contextes d’étude impliquant des acteur·trice·s au sein d’un milieu d’interconnaissances qui entretiennent entre eux des rapports antagonistes (méfiance, concurrence, rivalité) comme dans le monde du *trainwriting*.

Ainsi et de manière générale, il est indéniable que mes atouts initiaux par rapport à ma proximité relationnelle avec l’univers du *graff* et de mes expériences d’*insider* au sein de la scène suisse ont largement favorisé à faciliter l’accès à mon terrain. Cependant, il s’est avéré aussi que les relations privilégiées que j’ai développées avec les membres du noyau dur du cercle d’adeptes du *trainwriting* ont paradoxalement contribué à limiter cet accès également.

Dans le chapitre qui va suivre, je présente les techniques de recherche et outils d’analyses que j’ai mobilisés au cours de mon enquête de terrain ethnographique.

3. TECHNIQUES DE RECHERCHE ET OUTILS D'ANALYSE

Le cheminement méthodologique de mon enquête ethnographique a été marqué par quatre principales phases incluant chacune d'elle, tout au long de la réalisation de mon terrain, des moments plus ou moins intensifs de « participation » aux activités de la vie quotidienne des membres du cercle d'adeptes dans lequel je me suis immergé ainsi que d'« observation » de leurs activités en situation. Dans le cadre de la première phase, j'ai préparé mon « retour sur le terrain » en occupant la plus grande partie de mon temps à remettre à jour mes connaissances de base sur le monde du *trainwriting* et plus particulièrement l'actualité concernant la *scène* suisse et européenne. Lors de la deuxième phase, j'ai focalisé mon attention sur les activités de circulation « translocationnelles » des acteurs masculins de la *scène* suisse et pisté les traces d'adeptes appartenant à des regroupements locaux actifs et réseautés bien au-delà de leur pays d'origine. Cette phase m'a permis de remonter jusqu'au noyau dur du cercle des RAILERZ. Une fois parvenu à gagner leur confiance au cours de la troisième phase, j'ai commencé à suivre en continu leur vie de tous les jours et de les accompagner lors de leurs participations à des *actions* graffitis qui se sont déroulées aussi bien à l'intérieur des frontières de leur « base territoriale » depuis où ils ont l'habitude d'organiser leurs plans qu'en dehors de celles-ci, dans le cadre de leurs entreprises d'excursions, de séjours ou de tournées graffitis en Suisse et à l'étranger, par exemple. Après avoir exploré « de l'intérieur » certaines routes qu'ils suivent usuellement et découvert l'étendue des territoires circulatoires au sein desquels ils bougent dans le cadre de leur pratique, j'ai cherché lors de la quatrième et dernière phase de mon étude à établir une cartographie sociale de la spatialité de leurs activités circulatoires en Suisse et en Europe. Tout au long de ces quatre phases, j'ai consulté une grande variété de sources documentaires et convoqué diverses techniques d'enquête de terrain ethnographique grâce auxquelles je suis parvenu à générer une multitude de données riches et abondantes.

Dans ce chapitre, je présente ces techniques, décris les conditions de leurs mises en œuvre et mets en perspective les modalités de leur valorisation textuelle.

3.1 Méthodologie d'enquête de terrain et sources des données

Les données sur lesquelles se fonde ma recherche ont été générées à partir d'une combinaison de plusieurs techniques d'enquête de terrain.

3.1.1 Recherche documentaire : textes, images et films

Dans le chapitre précédent j'ai expliqué déjà qu'après avoir réalisé mon terrain sur le cercle des WARRIORZ, j'avais pris certaines distances avec le monde du *trainwriting*. Il a fallu ainsi que je commence par me remettre à jour sur l'actualité de la scène suisse du *trainwriting* et m'informer plus généralement encore sur la scène européenne. Pour effectuer cette remise à jour, j'ai mené une recherche documentaire au cours de laquelle j'ai rassemblé des documents textuels et visuels (images et films) provenant de sources hétéroclites dont une grande partie sont d'origine « indigène »⁴⁷.

Il convient de préciser dès maintenant que les divers types de documents que j'ai rassemblés et consultés (textes, images et films) tout au long de mes recherches documentaires n'ont pas véritablement fait l'objet d'une analyse approfondie. Leur valeur réside avant tout dans les savoirs contextuels qu'ils contiennent. Ces savoirs que j'ai accumulés tout au long de ma recherche s'avèrent indispensables pour mettre à jour mes connaissances basiques de la scène suisse du *trainwriting* et pour suivre l'actualité de la scène européenne.

3.1.1.1 Recherche documentaire en ligne

Ainsi, j'ai débuté ma recherche en consacrant une grande partie de mon temps à naviguer sur le web pour trouver des sites d'éditeurs, basés en Suisse et ailleurs en Europe, dédiés à la documentation du monde du *trainwriting*.

Parmi les sites que j'ai fréquentés plus ou moins régulièrement figurent 14K.ch (site suisse)⁴⁸, Allcityblog.fr (site français)⁴⁹, streetfiles.org et ilovegraffiti.de (sites allemands)⁵⁰. Le site d'hébergement de vidéo et de média social Youtube m'a été aussi d'une grande utilité pour visionner des séquences animées de films produits par des adeptes du *trainwriting* eux-mêmes pour documenter leurs accomplissements graphiques ici et là-bas et les diffuser ensuite sur la toile via ce genre de plateformes de partage en ligne. Les sites d'informations dédiés à l'univers du graffiti urbain, tels ceux que je viens de citer rassemblent beaucoup d'informations écrites et audio-visuelles intéressantes sur l'actualité internationale du monde du *trainwriting*. De nombreux adeptes du *trainwriting* y ont recours pour s'informer et communiquer entre eux.

⁴⁷ Par ce terme j'entends très généralement l'ensemble des documents produits par les acteurs du monde du *trainwriting* dans le cadre de leurs activités et que j'ai consultés : autobiographies, journaux intimes, correspondance, notes de réunion, enregistrement de meetings, tracts, affiches, flyers, photographies, vidéos, documents officiels, documentation administrative, budget, dessin, croquis, schémas, plans, etc. Dans le cas évoqué, il s'agit de film documentaire autoproduit.

⁴⁸ Site édité par une/des personne-s basée-s en suisse et accessible depuis l'adresse <https://www.14k.ch/>.

⁴⁹ Site édité par une/des personne-s basée-s en France et accessible depuis l'adresse <http://www.allcityblog.fr/>.

⁵⁰ Sites édités par une/des personnes basée-s en Allemagne et accessibles depuis les adresses <http://streetfiles.org> et <http://ilovegraffiti.de/>. Le premier des deux sites référenciés a disparu entre temps.

Depuis le site 14K, par exemple, il est possible de consulter et télécharger en version pdf tous les numéros du magazine suisse 14K⁵¹. Les numéros du magazine contiennent des interviews, des portraits, des reportages et des images en lien avec l'univers du *graff*. Selon l'un de ses initiateurs (DEVI)⁵² avec lequel j'ai eu l'occasion de réaliser un entretien, il s'agit de l'une des premières revues en Europe à avoir commencé à documenter sous cette forme médiatique la scène suisse, européenne et internationale du *graff* et plus particulièrement du *trainwriting*. La revue compte quarante-huit numéros parus entre les années de 1988 et 1997. Depuis la diffusion de sa dernière édition papier, le magazine n'existe plus en tant que tel. En effet, le projet de documentation initial 14K s'est métamorphosé en site accessible depuis l'adresse 14K.ch justement. Cette transformation du support médiatique qui marque le projet documentariste du magazine 14k suit la tendance générale quant au processus de dématérialisation de l'information des espaces médiatiques incarnés par le passage à l'« ère du digital », dès la fin des années 1990 dans la plupart des pays occidentaux.

Pour me familiariser avec les caractéristiques techniques de l'infrastructure du réseau ferroviaire suisse, les informations contenues sur les sites des plus importantes compagnies du réseau ferroviaire suisse (CFF et BLS)⁵³ m'ont été aussi d'une aide très appréciable. Les plans d'horaires des trains et cartes du réseau ferroviaire que ces sites rendent accessibles au public, par exemple, m'ont servi de supports pour établir des cartes mentales avec mes partenaires de terrain privilégiés et mieux formaliser leurs logiques circulatoires. Les informations que contiennent des blogs nourris par les recherches de documentation de fans du rail (« ferrovipathe » ou « railfan » et « trainspotter » en anglais) passionnés du monde des trains m'ont été aussi d'un appui considérable pour me documenter sur l'organisation et le fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire.

Pour compléter mon travail de mise à jour sur le web et me rapprocher un peu plus de la vie sociale en ligne du monde du *trainwriting*, j'ai créé plusieurs comptes personnels sur des plateformes de partage d'informations, photos et vidéos, telles que « Facebook », « Flickr » et plus tard « Instagram »⁵⁴ à travers lesquelles j'ai pris contact avec des adeptes. Ces outils de mise en réseau sont appréciés par de nombreux adeptes du *trainwriting* parce qu'ils leur permettent non seulement de communiquer entre eux assez facilement d'un endroit à l'autre du globe (surtout lorsqu'ils sont en déplacement), mais aussi de stocker et mettre en circulation les collections d'images (photos et films) qu'ils produisent eux-mêmes pour documenter leurs styles de vie et faire diffuser dans leurs réseaux de pairs leurs « trophées visuels ».

⁵¹ L'adresse de la page du site depuis où il est possible de consulter et télécharger tous les numéros du magazine 14K est la suivante : <https://www.14k.ch/category/about/14k-magazines/>.

⁵² Voir tableau de l'illustration 4.

⁵³ Cf. <https://news.sbb.ch/> (site de la compagnie des chemins de fer fédéraux suisses, CFF) et <https://www.bls.ch/fr> (site de la compagnie des chemins de fer Lötschbergbahn, Berne-Lötschberg-Simplon en fusion avec la compagnie des transports régionaux du Mittelland, BLS).

⁵⁴ Instagram apparaît officiellement en octobre 2010. Mes partenaires de terrain privilégiés et se familiarisèrent avec cette plateforme que deux ans plus tard, soit vers le début de l'année 2013.

Dans la mesure où les informations et les images que les adeptes-utilisateurs-abonnés s'échangent entre eux via ce genre de plateformes se rapportent à des activités illicites, nombreux sont ceux parmi eux, comme mes partenaires de terrain privilégiés, qui utilisent de « faux comptes » avec des profils anonymes afin de garantir leur sécurité et protéger leur anonymat en ligne. Ils échappent par ce procédé au filet des brigades spécialisées dans la lutte contre les graffitis qui fréquentent aussi ce genre de plateformes, à la recherche d'indices leur permettant de remonter jusqu'aux auteurs anonymes des graffitis qu'ils essaient d'attraper.

Si la plupart des abonné-e-s adeptes recourent aux options de filtrage pour restreindre l'accès au portail de leurs espaces virtuels personnels à d'autres utilisateurs et utilisatrices qu'ils sont certains de connaître, de nombreuses informations et images diffusées sur ces sites restent facilement accessibles au public, ce qui font de ces plateformes virtuelles des sources de données ethnographiques visuelles inédites pour ma recherche. En effet, la majorité des images qui ponctuent mon texte proviennent du téléchargement de documents imagés opérés depuis les bases de données de comptes d'utilisateurs et utilisatrices de ce genre de plateformes (surtout Instagram) auxquelles quiconque peut accéder sans autre. Pour des raisons de confidentialité que j'exposerai de manière plus détaillée dans le prochain chapitre, il m'a paru plus sûr de travailler avec des documents visuels disponibles en ligne et accessibles au grand public, plutôt que d'utiliser mes propres collections d'images que j'ai moi-même prises en photo lors de mon terrain, en mon rôle improvisé de documentariste-photographe négocié avec mes partenaires de terrain privilégiés, comme je l'avais prévu initialement.

Il convient de préciser que l'usage que je fais de ces documents visuels dans mon texte ne se réduit pas uniquement à de simples fins illustratives puisqu'elles participent pleinement de l'argumentation. Leur mise en perspective dans mon texte se présente en quatre volets sous forme de figure. Le premier volet concerne le titre de la figure, le deuxième se rapporte à la mise en cadre du document visuel correspondant à la figure, le troisième fait référence à la source d'où je tire le document visuel de la figure et le quatrième laisse place à un commentaire. Ce commentaire se compose de trois types d'informations : (i) une description de ce qu'on peut lire et voir sur le document visuel (texte, image, films, etc.) ; (ii) une mise en contexte du document à partir des informations auxiliaires dont je dispose ; (iii) une interprétation de ce que je peux déduire du document en lien avec ma problématique de recherche.

Mes recherches documentaires en ligne m'ont de même permis de trouver des articles de presse récents et moins récents en rapport avec le monde du *trainwriting* et ainsi de constituer un corpus rassemblant des informations qui donnent une idée générale de la perception du phénomène au sein du monde de la cité et de son ampleur en Suisse et en Europe.

3.1.1.2 Recherche documentaire dans des graffiti shops

Pour enrichir mon travail de documentation sur le monde du *trainwriting* et le rendre plus vivant, je me suis également rendu dans divers *graffiti shops* en Suisse. Ces magasins spécialisés ne se limitent pas seulement à la vente des couleurs et autres types d'accessoires conçus spécialement pour la réalisation de graffitis (aérosols, buses, marqueurs et encre). La majorité de ces *graffiti shops* mettent aussi en vente sur leurs étalages divers types de média sur l'univers du graffiti. En fouillant sur place parmi les objets médiatiques exposés sur ces étalages, j'ai découvert des ouvrages, revues et DVD inédits sur le monde du *trainwriting* qui sont d'ordinaire plus difficiles d'accès sur le web et dans des librairies. La visite de ces *shops* m'a donné l'occasion de découvrir et consulter sur place des nouveaux ouvrages spécialisés

dans la documentation des graffitis urbains et surtout les derniers numéros de magazines régionaux dédiés aux œuvres produites par des adeptes du *trainwriting* ou DVD. Ce genre de médias abondent en effet d'informations très riches sur le monde du *trainwriting*. Les éditoriales, les reportages ainsi que les images et les interviews exclusifs contenus dans les magazines de graffitis (*mags*) sont particulièrement de véritables « pépites » sur le plan ethnogéohistorique.

Il convient de remarquer que le rôle de ces magasins ne se réduit pas à leur fonction de points de vente. Ils sont aussi des sites de rencontres stratégiques entre pairs. Les acteurs et actrices des *scènes* locales (*Lokals*) où ces magasins sont établis s'y retrouvent pour s'échanger des nouvelles, prévoir des actions, régler leurs différends ou encore accueillir des « adeptes-touristes » (*Touris*) en voyage (TADORIAN 2009a : 79-82). Pour les *Touris* qui se rendent dans une localité qu'ils ne connaissent pas, les *graffiti shops* – pour autant qu'il en existe au moins un à proximité du lieu où ils ont décidé de stationner – fonctionnent comme un office du tourisme. Ces *shops* sont des endroits stratégiques auprès desquels ces voyageurs peuvent obtenir de précieuses informations par les gérants ou par les « adeptes-locaux » qui les fréquentent. Avec un peu de chance, les *Touris* pourront établir des liens de confiance avec des *Lokals*, voire bénéficier de leur aide. Lors de mes visites, les conversations informelles menées avec les gérants de ces magasins et les clients (*Lokals* et *Touris*) m'ont été très utiles pour m'informer non seulement sur l'actualité de la *scène* suisse du *trainwriting*, mais aussi sur son passé (présentation de trophées visuels des dernières actions réalisées par untel, éclatement de querelles entre pairs, règlement de compte entre rivaux, arrestation d'un adepte, arrivées d'étrangers, histoire orale du développement de la scène, etc.)

3.1.1.3 Consultations d'actes judiciaires

Parmi les autres types de sources qui se sont avérées importantes pour ma recherche documentaire figurent entre autres les actes judiciaires de personnes qui ont été directement impliquées dans des affaires pénales en lien avec la réalisation de graffitis illicites, comme ce fut mon cas. Les informations contenues dans ces documents officiels et institutionnels m'ont permis par exemple de mieux comprendre les stratégies de traçage des auteurs de graffitis mises en œuvre par les brigades de lutte contre les graffitis pour combattre la prolifération des *graffs* et *tags* sur trains notamment : collaboration policière intercantonale et internationale ; prise en photo systématique des graffitis ; création d'une base de données pour leur classement ; analyse graphologique et comparaison stylistique des inscriptions entre elles ; consultation de médias populaires spécialisés dans la documentation des graffitis comme des magazines, des sites web ou des DVD ; fréquentation en civil de graffiti *jam* pour repérer des indices ; fichage des personnes soupçonnées d'être auteurs de graffitis ; mise sur écoute téléphonique ; filage et observation des portes d'entrée de *graffiti shops* ; perquisition aux domiciles des prévenus et de leur conjointe dans la mesure du possible ; récolte d'empreintes digitales et d'échantillon d'ADN ; planification d'embuscades menées sur des sites stratégiques comme les dépôts de trains pour surprendre les auteurs en flagrant délit ; etc. La prise de conscience de l'existence de toutes ces mesures de lutte contre les auteurs de graffitis m'a permis de mieux me rendre compte de la pression psychique que peuvent être amenées à vivre les personnes qui s'engagent dans une carrière de *trainwriters*. Au sein des membres du cercle d'adeptes que j'ai pistés, cette pression est incarnée par la figure du *para* (diminutif de paranoïaque). Ils emploient cette notion pour qualifier un adepte qui à leurs yeux manifeste une attitude hyper-stressée lors de l'accomplissement d'une action graffiti et/ou un sentiment général d'anxiété et d'inquiétude abusive. Si dans les conversations entre pairs cette figure est évoquée avec humour, le

stress latent généré par la peur d'être pris en flagrant délit lors d'une action ou d'être un jour démasqué par les forces de l'ordre est pour certains une source de trouble anxio-dépressif majeur. Les concernés parlent très peu de leur souffrance. Lorsque j'ai cherché à en parler avec certains interlocuteurs, ce sujet de conversation a été évité.

Cette figure m'a permis aussi de mieux comprendre les enjeux que représentent les savoirs pratiques développés et échangés par les adeptes du *trainwriting* entre eux. D'un point de vue méthodologique, elle m'a aidé à mettre en œuvre des procédures de protection des données approfondies tel qu'on le verra dans le chapitre 5. Parmi les documents judiciaires que j'ai rassemblés et consultés se trouvaient mes propres actes en rapport avec l'histoire de mon arrestation, dont j'ai présenté un épisode en guise d'ouverture de mon préambule. Je reviendrai sur le dénouement de cette affaire dans le chapitre 4 pour discuter de considérations éthiques.

3.1.1.4 Élaboration d'un référentiel historique et spatial des origines mythologiques du monde du *trainwriting* et du développement de la pratique en contexte européen et suisse

Au-delà de son utilité purement informative, les données issues des diverses sources documentaires écrites, audio-visuelles et orales que j'ai rassemblées, consultées et classées⁵⁵ m'ont aidé à esquisser un cadre référentiel géohistorique des origines du monde du *trainwriting* et du développement de la pratique en contexte européen et suisse, en particulier. J'ai élaboré ce cadre sur la base d'un ajustement sur mesure du modèle de la « matrice historique et spatiale » de Guy DI MÉO.

[...] l'idée de matrice historique et spatiale nous renvoie aux tendances lourdes d'une époque et d'un espace (territoire). Elle résulte d'un mélange d'événements, de circonstances et d'actions concrètes dont certains traits (marques et traces) affectent durablement l'espace et les représentations, l'imaginaire des sociétés locales. Une telle matrice forme le creuset daté et situé dans lequel se configure, pour l'époque en question, le rapport des sociétés à l'espace. Une matrice historique et spatiale est donc un entremêlement, un croisement de temps et d'espace qui donne naissance à des réalités sociales relativement homogènes, marquées d'une même tonalité. Une matrice génère des sociétés, des pratiques, des modes de pensées et de faire. L'espace matricielle se nourrit aussi de dynamiques importées : migrations, réception de capitaux et de courants d'idées extérieurs, inscriptions dans des systèmes économiques exogènes, etc. Une matrice (on devrait parler d'image matricielle, réservant le terme de matrice au déroulement des différentes images du film territorial) figure une époque d'une durée très variable : de quelques décennies à quelques siècles. Mais l'époque seule se réfère trop à la temporalité. La matrice, au contraire parle des espaces, pays et continents dans lesquels elle s'inscrit. Chaque matrice, ramenée à un espace et une époque, constitue une sorte d'image fixe et datée. Pour restituer la géohistoire sociale, à la fois passée et actuelle d'un territoire, il convient d'enchaîner et de dérouler ces images afin de libérer leur mouvement (métaphore cinématographique) [...] Ce qui frappe, c'est qu'une image matricielle n'efface jamais totalement celle qui la précède. Elle en conserve des traces, des marques qui persistent dans sa propre image, et que l'on retrouvera, peut-être, dans celles du futur (DI MÉO 2014 : 68-69).

⁵⁵ Parmi les types de sources consultées figuraient : des articles de presse, magazines, ouvrages, sites internet, films documentaires, reportages journalistiques et aussi entretiens avec acteur·e·s du monde du *trainwriting*.

Ainsi, m'appuyant sur les informations véhiculées dans les diverses sources que j'ai consultées, j'ai envisagé la restitution de la géohistoire (l'auteur du modèle dont je me suis inspiré parle de « géohistoire sociale ») passée et contemporaine des origines mythologiques du monde du *trainwriting* et du développement de la pratique du *trainwriting*, en contexte européen et suisse plus particulièrement, en cherchant à identifier les grandes tendances et changements des diverses époques qui ont imprégné la mémoire collective des adeptes que j'ai pistés.

L'intervalle de temps pris en considération dans mon référentiel s'étend de l'époque que j'ai associée aux prémices de la tradition du *writing* qui, selon les versions du mythe d'origine les plus répandues, remonte en tout cas du début du 19^e siècle jusqu'à l'époque contemporaine du développement de la pratique du *trainwriting*, m'arrêtant aux années 2010, décennie où s'est déroulée la plus grande partie de mon terrain.

D'un point de vue géographique, l'« image matricielle » qui découle de mon découpage géohistorique met en rapport des situations événementielles se rapportant aux contextes nord-américain et européen (Europe du Nord et de l'Ouest). Pour des raisons pratiques, j'ai structuré cet intervalle de temps en trois époques principales distinctes qui se suivent chronologiquement, mais à des rythmes différenciés. Le passage d'une époque à l'autre marque l'entrée dans une « nouvelle ère » du développement de la pratique du *trainwriting*. La première prend en considération une période qui s'étend du début du 19^e siècle au début des années 1960. Cette époque correspond à ce que je considère comme l'« Époque des précurseurs », c'est-à-dire au contexte de développement des formes d'expressions prototypiques dont seraient issues celles qui sont associées à la tradition du *writing* par ses porte-paroles. La deuxième qui renvoie à l'« époque des pionniers » débute au milieu des années 1960, période où les premières formes d'inscriptions directement associées à la tradition du *writing* auraient fait leur apparition et se seraient développées en devenant des genres originaux en soi. Cette époque dure jusqu'aux années 1980, lorsque ces formes commencent à s'établir dans certaines galeries d'art contemporaine et se répandre outre-Atlantique, au-delà des frontières de leurs foyers d'origine, notamment dans les grandes villes de l'Europe du Nord et de l'Ouest dont la Suisse. La troisième époque, quant à elle, marque la période où la pratique du *trainwriting* commence à se spécialiser et devenir un domaine de compétence distinct au sein des membres de la « communauté imaginée des *writers* » dans la plupart des grandes villes européennes. Cette époque que j'associe à « l'époque des spécialistes » intègre la période allant du début des années 1990 à la fin des années 2010 et marque ce que je considère comme le passage de l'« ère classique » de la pratique du *trainwriting* à l'« ère moderne », c'est-à-dire une phase d'établissement généralisé dans le monde du *trainwriting* alors en pleine émergence, de la mobilité géographique comme valeur de principe. Pour affiner le cadre référentiel de la géohistoire du monde du *trainwriting*, j'ai divisé chaque époque en plusieurs sections spatiotemporelles significatives.

Dans mon découpage, j'ai aussi cherché à faire apparaître les multiples « cohortes intergénérationnelles » de *writers* spécialisés dans la pratique du *trainwriting* qui se sont succédé les uns après les autres dans le courant de ces grandes périodes au sein de la scène suisse. Le terme de « cohorte » renvoie initialement à une unité militaire de l'Empire romain à l'époque classique. Dans le langage courant, il se réfère à la notion de « bande » ou de « groupe » (GALLAND 2004 : 107). Pour ma part, je l'utilise en m'inspirant des travaux des démographes et historiens pour lesquels cette notion désigne « un ensemble d'individus qui ont vécu un événement semblable durant la même période de temps » (*ibid.* : 108). Les historiens, comme Norman B. RYDER (1965) par exemple, considèrent en particulier les « cohortes de naissance » qui présentent pour eux une « forte homogénéité » et se distinguent catégoriquement des personnes nées plus tôt ou plus tard (GALLAND 2004 : 108).

Transposant cette manière de définir des générations historiques fondées sur la date de naissance, je l'emploie pour ma part en considérant les diverses époques au cours desquelles les membres de la communauté de la pratique qui m'intéressent ont été initiés en supposant que ces moments sociaux constituent ce que Olivier GALLAND (2004 : 110), qui reprend les termes de Pierre FAVRE (1981), appelle : « un “événement fondateur” au contact duquel une génération “est censée forger son identité, éprouver sa contemporanéité, s'approprier son temps, y sourcer une mémoire collective” ». GALLAND (2004 : 110) laisse encore entendre que « pour constituer un véritable sentiment de contemporanéité », la puissance de l'événement fondateur est primordiale, ce qui est bien le cas pour la majorité des personnes que j'ai pistées. En effet, le moment d'initiation à la pratique du *trainwriting* constitue pour eux non seulement un référentiel de contextualisation géohistorique du déroulement de leur carrière, mais aussi un élément de positionnement interpersonnel et intercollectif.

Les expressions *oldschool* et *newschool* fréquemment prononcées par les adeptes du *trainwriting* pour se reconnaître et se positionner entre eux expriment le rôle joué par le moment d'initiation dans les perceptions interindividuelles et intercollectives du sentiment de contemporanéité. Selon les périodes d'initiation des membres d'un regroupement, untel parmi eux peut donc être à la fois aîné de quelqu'un, cadet ou encore contemporain de quelqu'un d'autre. Ces rapports intergénérationnels s'affirment dans les termes *vieux, ancien, oldschool, jeune, petit, toy* ou encore *de la même génération que* et *de la même époque que*. Succinctement, par « cohortes intergénérationnelles », j'entends donc une classe d'adeptes qui ont été initiés à une même époque. Mes recherches documentaires ont révélé que le temps moyen qui caractérise la période de passage d'une nouvelle cohorte à l'autre s'étend approximativement à cinq ans, ce qui correspond à un modèle idéal-typique de deux cohortes pour chacune des décennies prises en compte, soit six au total dans l'intervalle de temps considéré. Le repérage de ces cohortes et règnes est le fruit d'un travail de mise en perspective de mes recherches documentaires, identifiés sur la base de la consultation de médias sur le graffiti produit en Suisse (magazines et ouvrages documentaires) et fondées en collaboration avec des adeptes et ex-adeptes du *trainwriting* établis en Suisse.

En fait, pour mettre à jour ces classes de cohortes, j'ai élaboré dans un premier temps une liste de tous les noms d'adeptes du *trainwriting* et de groupes d'adeptes qui apparaissent sur les images publiées dans les diverses revues et sites graffitis spécialisés dans la documentation d'œuvres produites par des adeptes affiliés à la scène suisse que j'ai consultés. Dans un deuxième temps, je me suis intéressé à la fréquence d'apparitions de ces noms en fonction de l'année de la publication du média dans lequel ils apparaissent. Je suis parti du principe que la date de réalisation des œuvres dans ces médias correspond plus ou moins à une ou deux années près (avant) à la date de publication. Dans le cas des rubriques consacrées à des rétrospectives, je me suis fié aux dates disponibles qui figuraient parfois dans les œuvres. Dans le cas contraire, j'ai essayé d'obtenir de personnes du milieu de l'aide pour la datation des réalisations. Lorsque cette attribution de date m'a semblé trop difficile, j'ai décidé d'ignorer l'objet. En observant mes listes, j'ai constaté qu'environ chaque cinq ans de nouveaux noms apparaissent et d'autres disparaissent quand bien même certains continueraient d'apparaître. En croisant ces observations avec mes connaissances de base et celles de personnes issues du milieu, j'en ai déduit qu'au sein du monde du *trainwriting* les cohortes intergénérationnelles d'adeptes au sein de la scène suisse du *trainwriting* se sont approximativement succédé dans des intervalles de temps qui s'alignaient grossièrement à chaque cinq ans et que le passage d'une cohorte à l'autre marque un changement de règne. En superposant ce résultat avec les quatre intervalles de temps définissant mon découpage de l'histoire de la scène suisse du *trainwriting*, j'ai ainsi pu relever huit classes de cohortes intergénérationnelles idéal-typique qui se sont succédé tout au long des quatre grands moments du développement de cette histoire.

Ces cohortes sont marquées par le « règne » d'un ou plusieurs cercles d'adeptes (alliés ou rivaux) selon l'étendue de l'espace géographique pris en considération. À l'échelle de la scène suisse de la région du Mittelland, et selon le découpage géohistorique que je propose, le « règne des RAILERZ », par exemple, se situe entre la deuxième moitié des années 2000 (phase de constitution du noyau dur) et la deuxième moitié des années 2010 (phase de dissolution du noyau dur, liée à des tensions internes), autrement dit entre les IV^e et les VI^e cohortes intergénérationnelles. Le « règne des WARRIORZ », cercle prédécesseur de celui des RAILERZ, se situe quant à lui entre la deuxième moitié des années 1990 et la deuxième moitié des années 2000, c'est-à-dire de la II^e à la IV^e cohorte intergénérationnelle. Il s'agit d'un point de vue purement « local ». La définition des classes de cohortes en rapport avec le découpage historique proposé est à voir en tant qu'une première ébauche. Celle-ci est conçue tel un cadre de référence spatial, temporel et social général destiné à mieux situer le contexte de réalisation de ma recherche en rapport avec les divers événements auxquels je fais référence. Une étude historiographique plus approfondie et systématique serait nécessaire pour renforcer sa cohérence aussi bien à l'échelle de l'histoire de la scène suisse qu'européenne. La structure du découpage proposée doit être pensée comme un modèle idéal-typique. Les bordures du tableau marquent le passage d'une période à l'autre et sont réalisées de manière fluide. Elles ne signalent donc pas de ruptures nettes.

Au final, ma proposition de découpage géohistorique m'a amené à élaborer une « image matricielle » que j'ai représentée à travers le tableau suivant :

Illustration 2 : Tableau représentant l'« image matricielle » de la géohistoire de la pratique du *trainwriting*.

Époque	Section spatio-temporelle	Cohorte intergénérationnelle	Remarques	Périodes de réalisation de mes enquêtes de terrain (antérieures et actuelles)
I. Début du 19^e – début des années 1960 : «Époques des précurseurs» (Ère classique)	Début du 19^e siècle : Les « monikers », les hobos et la figure légendaire de JAMES J. KILROY	Début du 19^e siècle – début du 20^e siècle : Précurseurs du <i>writing</i> et de la pratique des <i>graffs</i> sur trains [Précu.]		
	Début du 20^e siècle : Le « graffiti territorial », la figure des gangs latino-américains et le cholo-style des Chicanos			
II. Début du 19^e – début des années 1960 : «Époques des précurseurs» (Ère classique)	Milieu des années 1960 et début des années 1970 : Le premier foyer d'origine de Philadelphie et la figure légendaire de CORNBREAD	Milieu des années 1960 – début des années 1980 : Pionniers nord-américains de la tradition du <i>writing</i> et des <i>graffitis</i> sur trains [Pi.U.S.]		
	Années 1970 : Le foyer d'origine de New York et la figure légendaire de TAKI 183			
	Fin des années 1970 – début des années 1980 : Le Bronx, la Zulu Nation, le <i>hip-hop</i> et la figure légendaire d'AFRICA BAMBATAA			
	Milieu et fin des années 1980 : Diffusion de la tradition du <i>writing</i> et de la pratique du <i>graffiti</i> sur trains dans les grandes villes de l'Europe du Nord et de l'Ouest dont la Suisse	Milieu des années 1980 : Pionniers européens de la tradition du <i>writing</i> et des <i>graffitis</i> sur trains [Pi.EURO.]	Ma découverte de l'univers des <i>graffs</i> et initiation personnelle à la pratique du <i>writing</i>	
III. Début des années 1990 à la fin des années 2010 : «Époque de la spécialisation de la pratique du <i>graff</i> sur trains» (Ère moderne)	Années 1990 : Spécialisation et territorialisation de la pratique du <i>trainwriting</i>	1990 – 1994 : Apparition des I ^{er} Cohortes intergénérationnelles de <i>writers</i> spécialisés dans la pratique du <i>trainwriting</i> en Suisse [I ^{er} Co.]		
		1995 – 1999 : Émergence des II ^{es} Cohortes intergénérationnelles de <i>trainwriters</i> en Suisse [II ^e Co.]		
	Années 2000 : Systématisation et translocalisation des activités circulatoires des adeptes du <i>trainwriting</i>	2000 – 2004 : III ^e Cohorte intergénérationnelle de <i>trainwriters</i> en Suisse et en Europe [III ^e Co.]	Développement du règne des WARRIORZ	
		2005 – 2009 : IV ^e Cohorte intergénérationnelle de <i>trainwriters</i> en Suisse et en Europe [IV ^e Co.]	Dissolution du noyau dur des WARRIORZ Constitution du noyau dur du cercle des RAILERZ	
	Années 2010 : Médiatisation, popularisation, artification des œuvres de certains <i>trainwriters</i>	2010 – 2014 : V ^e Cohorte intergénérationnelle de <i>trainwriters</i> en Suisse et en Europe [V ^e Co.]	Développement du règne des RAILERZ	
		2015 – 2019 : VI ^e Cohorte intergénérationnelle de <i>trainwriters</i> en Suisse et en Europe [VI ^e Co.]	Dissolution du noyau dur des RAILERZ	

* Période de réalisation de ma recherche antérieure au travail de thèse (travail de mémoire de licence).

** Période de réalisation de cette recherche (travail de thèse).

Dans le cadre de cette recherche, la grande majorité de mes observations de terrain ont été réalisées essentiellement au cours de la cinquième période, autrement dit entre 2009 et 2015. Toutefois, mes analyses suivent des pistes que j'ai ouvertes dans le cadre de la réalisation de recherches de terrain antérieures, c'est-à-dire dans le courant de la troisième et la quatrième période. Par ailleurs, ces analyses ont également été imprégnées d'expériences personnelles qui remontent bien avant d'avoir entrepris des recherches sur le phénomène. Je relève encore que le développement de mon intérêt personnel pour les *graffs* et les *tags* remonte bien avant l'époque où j'ai commencé à étudier l'univers du *writing*. Mon initiation à cette pratique date de la deuxième période, ce qui dans l'ensemble m'a permis personnellement de voir se développer sous mes propres yeux une longue période de la géohistoire du *trainwriting* et de vivre les changements qui ont marqué les transitions d'une décennie à l'autre.

3.1.2 Entretiens compréhensifs

En vue de comprendre le vécu des expériences carriéristes des adeptes du *trainwriting* et saisir les rapports qu'ils entretiennent avec la mobilité géographique, j'ai réalisé des entretiens individuels en face à face en privilégiant une démarche compréhensive (KAUFMANN 2014). Pour mener à bien mes entretiens et parvenir à un « point de saturation » des données (GLASER & STRAUSS 1967), trois séries d'entretiens se sont révélées nécessaires. La première série se caractérise par la réalisation d'entretiens exploratoires.

Ces entretiens avaient pour objectif de compléter et perfectionner mon travail de mise à jour de mes connaissances sur le monde contemporain du *trainwriting* ainsi que de faire émerger des thèmes de discussion, susceptibles de faire l'objet d'un questionnement plus approfondi au moment de réaliser la deuxième série. Ces entretiens se sont déroulés dès le début de la réalisation de mon étude, parallèlement à mes premières recherches documentaires. Les données générées par ces entretiens m'ont aidé à confectionner une grille d'entretiens structurée en sept principaux thèmes destinés à saisir des informations générales sur les dynamiques de constitution des espaces sociaux de mes répondant-e-s, tout comme leurs manières de bouger en rythme dans et avec les trains. Les questions portaient sur : (1) leur profil sociodémographique ; (2) le contexte de découverte de l'univers des *graffs* et des *tags* ; (3) les conditions de leur initiation à la pratique du *trainwriting* ; (4) les conditions d'apprentissage des « règles du jeu » de la pratique et du développement de leurs savoirs géographiques ; (5) leurs expériences de voyages *graffitis* ; (6) leurs rapports aux médias (images, magazines spécialisés, internet, DVD, etc.) ; (7) le vécu de leur carrière d'initié et la perception de leur situation présente (moment de la réalisation de leur entretien) et ; (8) leur aspiration carriériste.

Pour obtenir des informations plus précises sur la configuration géographique et sociale des territoires circulatoires de ceux parmi lesquels j'ai eu l'occasion de suivre leurs activités circulatoires de plus près, j'ai organisé une troisième série d'entretiens. Les canevas des guides d'entretiens élaborés pour mener à bien mes entretiens figurent dans la partie Annexes.

3.1.2.1 Technique d'échantillonnage par boule de neige

Mes interlocuteur·rice·s ont été approché·e·s en suivant le principe de la technique d'échantillonnage par « boule de neige » (VANDERSTOEP & JOHNSON 2009). J'ai ainsi réalisé mes premiers entretiens en consultant d'abord des personnes (femmes et hommes) plus ou moins engagées dans la vie sociale de l'univers du *writing*, établies en Suisse et issues de mon propre réseau d'interconnaissances. Parmi ces personnes figuraient notamment des « ex-adeptes » du *trainwriting* dont j'avais pu suivre les activités lors de ma précédente recherche sur les WARRIORZ. Cette démarche m'a permis de rencontrer des membres du réseau de contacts de mes connaissances directes, démarche qui s'est révélée être avantageuse dans l'élaboration de liens de confiance avec les nouveaux interlocuteur·rice·s que j'ai connu·e·s par ce biais-là. Nombreux sont ceux et celles parmi ces interlocuteur·rice·s à m'avoir confié hors entretien que sans ce lien de confiance, ils et elles n'auraient en effet jamais accepté autrement de tenir un entretien avec moi. Par ce cheminement interpersonnel, j'ai ainsi eu la possibilité de remonter aux membres de plusieurs réseaux d'interconnaissances de personnes plus ou moins actives au sein de la scène suisse et européenne du *trainwriting* ou qui entretiennent des rapports de proximité plus ou moins proches avec le milieu. Après un certain temps, j'ai de plus en plus cherché à limiter mes prises de contact au gré de mes rencontres avec des personnes spécialisées dans la pratique du *trainwriting*. Au cours de cette étape pour diversifier mon échantillon d'adeptes du *trainwriting*, j'ai veillé à réaliser des entretiens approfondis avec des *trainwriters* qui ont été initiés à différentes époques de l'histoire du développement de la scène suisse du *trainwriting*. Je n'ai pas eu l'opportunité de rencontrer des *anciens* dont l'initiation remonte avant la deuxième période de mon tableau.

3.1.2.2 Données quantitatives sur l'échantillon et éléments qualitatifs sur le profil sociodémographique des personnes interviewées (interlocuteur·rice·s)

Dans l'ensemble, j'ai réalisé une cinquantaine d'entretiens avec trente-deux personnes plus ou moins proches de la *scène du writing*. Cinq personnes parmi elles n'ont aucune expérience dans la pratique du *trainwriting*. En moyenne, les entretiens ont duré entre 1 h 30 et 3 h 30 (durée des enregistrements).

Illustration 3 : Tableau des indications générales sur l'échantillon.

Nombre total d'entretiens réalisés au cours des trois séries	N = 50
Nombre de personnes interviewées	N = 32
Nombre de personnes interviewées avec plus ou moins d'expérience dans la pratique du <i>trainwriting</i>	N = 28
Nombre de transcriptions	N = 50
Durée moyenne des entretiens (enregistrements)	Dm = entre 1 h 30 et 3 h 30

Situation résidentielle, situation socioprofessionnelle, âge, genre, appartenance sociale, origine culturelle et citoyenneté. Sur les 32 personnes interviewées vingt-sept résidaient en Suisse dans des cantons aussi divers que Berne, Soleure, Zurich, Argovie, Bâle-Ville et Vaud. La grande majorité des entretiens ont eu lieu à leur domicile, ce qui m'a permis de découvrir leur mode et situation de résidence (location, collocation, squat, en couple avec conjoint-e, en famille, chez les parents ou l'un des parents dans le cas où la mère et le père vivaient séparément). Les cinq interlocuteur-trice-s restant résidaient dans des villes situées dans des pays relativement proches de la Suisse : un à Lille (France), un à Cologne (Allemagne), trois à Bruxelles (Belgique). Les entretiens menés avec ces personnes ont été réalisés dans le cadre de mes déplacements en dehors de la Suisse. A l'instar du premier groupe ces interviews ont été réalisés au lieu de leur domicile.

La grande majorité de mes interlocuteur-trice-s sont de jeunes hommes majeurs, entre 21 et 44 ans, (29 hommes et 3 femmes)⁵⁶. De leur situation socioprofessionnelle variée, la plupart vive d'un revenu tiré d'une occupation professionnelle. Selon les données relatives à la situation de leurs parents, mes interlocuteur-trice-s sont en grande majorité issu-e-s de la classe moyenne. Du point de vue de leur nationalité, ces personnes sont citoyennes de leur pays de résidence.

Illustration 4 : Tableau des indications générales sur le profil sociodémographique de mes interlocuteur-trice-s.

Base résidentielle	Suisse (cantons de Berne, Soleure, Zurich, Argovie, Bâle-Ville, Vaud) = 27 France (Lille) = 1 Allemagne (Cologne) = 1 Belgique (Bruxelles) = 3
Situation résidentielle	Appartement locatif individuel = 8 Appartement locatif avec conjoint-e-s = 5 En famille avec enfant-s = 3 Appartement collocatif = 13 Squat = 1
Sexe	Hommes = 29 Femmes = 3
Moyenne d'âge	Ma = Entre 21 et 44 ans
Situation socioprofessionnelle	En formation (CFC, maturité professionnelle, université) = 6 Salarié-e-s = 12 Indépendant-e-s = 9 Sans emploi = 5
Domaine d'occupation professionnelle	Académique (HES, Universités) = 4 Santé = 2 Industrie, Construction = 11 Restauration = 1 Vente = 1 Architecture = 1 Arts visuels = 11 Culture = 1
Milieu social d'appartenance	Classe moyenne

⁵⁶ Pour le cas des personnes avec lesquelles j'ai réalisé plusieurs séries d'entretiens, les données relatives à l'âge reflètent la situation au moment de la première saisie.

Données complémentaires. Le tableau, ci-dessous, complète les indications concernant les informations mentionnées précédemment. Il expose la liste de toutes les personnes interviewées et rencontrées dans le cadre de la réalisation de mes entretiens formels. Les noms auxquels renvoient ces personnes sont fictifs. J'ai fixé ces noms de manière arbitraire.

Illustration 5 : Tableau liste des personnes interviewées en rapport avec leur âge, sexe, citoyenneté, lieu de résidence.

Profil des interviewé-e-s résidant en Suisse ⁵⁷	
AFRINE (entretien réalisé avec enregistreur)	30 ans, femme, suisse/italienne, Berne, ne se considère pas comme <i>trainwriter</i>
BEAT* (entretien réalisé avec enregistreur)	27 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
BECK (entretien réalisé avec enregistreur)	39 ans, homme, suisse, Berne, ne se considère pas comme <i>trainwriter</i>
ORION* (entretien réalisé avec enregistreur)	25 ans, homme, suisse/bolivien, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
BUSTER* (entretien réalisé avec enregistreur)	38 ans, homme, suisse, Soleure, se considère comme <i>trainwriter</i>
CASSIUS* (entretien réalisé avec enregistreur)	27 ans, homme, suisse/italien, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
COBRA* (entretien réalisé avec enregistreur)	29 ans, homme, suisse, Bâle, se considère comme <i>trainwriter</i>
DEVI* (entretien réalisé avec enregistreur)	44 ans, homme, suisse/italien, Zurich, se considère comme <i>trainwriter</i>
ELVIS* (entretien réalisé avec enregistreur)	24 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
ERGON* (entretien réalisé sans enregistreur)	33 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
FORCE* (entretien réalisé avec enregistreur)	23 ans, homme, suisse, Argovie, se considère comme <i>trainwriter</i>
GANESH* (entretien réalisé avec enregistreur)	33 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
HAMED* (entretien réalisé sans enregistreur)	21 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
HERMES* (entretien réalisé sans enregistreur)	24 ans, homme, italien, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
I-MAN* (entretien réalisé avec enregistreur)	32 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
JIMI* (entretien réalisé sans enregistreur)	34 ans, homme, suisse, Vaud, se considère comme <i>trainwriter</i>
JULIA* (entretien réalisé avec enregistreur)	33 ans, femme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
KAIDSCHOOL (entretien réalisé avec enregistreur)	34 ans, homme, suisse, Vaud, ne se considère pas comme <i>trainwriter</i>
KEITH* (entretien réalisé avec enregistreur)	35 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
KOPA* (entretien réalisé avec enregistreur)	35 ans, homme, suisse, Zurich, se considère comme <i>trainwriter</i>
LION* (entretien réalisé avec enregistreur)	35 ans, homme, suisse, Bâle, se considère comme <i>trainwriter</i>
METAL* (entretien réalisé avec enregistreur)	25 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
PAKO* (entretien réalisé avec enregistreur)	27 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
RICO* (entretien réalisé avec enregistreur)	21 ans, homme, suisse/brésilien, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
SONOR* (entretien réalisé avec enregistreur)	32 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
VITA* (entretien réalisé avec enregistreur)	33 ans, homme, suisse, Zurich, se considère comme <i>trainwriter</i>
WILLY* (entretien réalisé avec enregistreur)	30 ans, homme, suisse, Berne, se considère comme <i>trainwriter</i>
Profil du répondant résidant en France	
LUC* (entretien réalisé avec enregistreur)	31 ans, homme, français, Lille, ne se considère pas comme un <i>trainwriter</i>
Profil de la personne répondante résidant en Allemagne	
BENS* (entretien réalisé avec enregistreur)	32 ans, homme, allemand, Cologne, se considère comme <i>trainwriter</i>
Profil des interviewé-e-s résidant en Belgique	
FRESH (entretien réalisé avec enregistreur)	? ans, homme, belge, Bruxelles, ne se considère pas comme <i>trainwriter</i>
ALICE* (entretien réalisé avec enregistreur)	? ans, femme, belge, Bruxelles, se considère comme <i>trainwriter</i>
LORD* (entretien réalisé avec enregistreur)	? ans, homme, belge, Bruxelles, se considère comme <i>trainwriter</i>

* = Interlocuteur-ric-e-s avec expérience dans la pratique du *trainwriting* qui se considèrent comme *trainwriters*.

⁵⁷ Les données relatives au profil socio-démographique des personnes listées correspondent à leur situation au moment de la réalisation de leur premier entretien.

Présentation générale de mes partenaires de terrain. Dans la précédente liste, CASSIUS (27 ans, CH, [II^eCo.]), ELVIS (24 ans, CH, [IV^eCo.]), ERGON (33 ans, CH, [I^eCo.]), FORCE (23 ans, CH, [IV^eCo.]), HAMED (21 ans, CH, [V^eCo.]), HERMES (24 ans, It, [IV^eCo.]), METAL (25 ans, CH, [III^eCo.]), PAKO (27 ans, CH, [IV^eCo.]) & RICO (21 ans CH/BR, [VI^eCo.]) relèvent des membres qui ont fait partie du cercle des RAILERZ dont j'ai pisté les activités translocationnelles contrairement à toutes les autres personnes que j'ai rencontrées ponctuellement à un moment ou un autre de ma recherche. Parmi ces membres, je distingue le trio ELVIS, FORCE & HERMES qui sont devenus mes « partenaires de terrain privilégiés » parce que d'une part c'est avec eux que j'ai passé le plus de temps et que d'autre part c'est à travers eux que j'ai rencontré les autres membres du cercle des RAILERZ et que j'ai immergé la scène active du *trainwriting*, en contexte européen. Pour des raisons expliquées ultérieurement, j'ai envisagé ce trio comme le « noyau dur » du « cercle » des RAILERZ. Sur le plan de leur affiliation générationnelle, ELVIS, FORCE & HERMES ont été initiés à la pratique du *trainwriting* au même moment et dans les mêmes circonstances tel que je le montrerai ailleurs. Du point de vue du découpage de la géohistoire de la pratique du *trainwriting* que j'ai proposé précédemment, ils descendent de la IV^e cohorte intergénérationnelle ([IV^eCo.]). Ils ont donc été initiés au *trainwriting* à un stade avancé de ce que je tiens pour l'« ère moderne de la scène européenne du *trainwriting* » où la mobilité géographique, c'est-à-dire le fait de voyager représentait déjà une valeur de principe. Au moment où j'ai commencé à traîner avec le trio, les voyages graffitis étaient fort répandus et les tournées interrail en Europe déjà très populaires au sein du monde du *trainwriting*. D'ailleurs, pour mes partenaires de terrain privilégiés, voyager, participer à des interrails, explorer le réseau ferroviaire européen et conquérir ses systèmes métropolitains, documenter visuellement leurs expéditions, produire des témoignages photographiques et filmiques inédits de leurs actions, visiter des pairs, faire la connaissance de nouvelles personnes et faire la fête, faisaient partie des aspirations qui comptaient le plus dans leur projet carriériste. Cette aspiration pour le *trainwriting*, partagée par la majorité des personnes que j'ai rencontrées, transparait bien chez FORCE, en particulier, qui en me décrivant ce qu'il associe au voyage m'explique pourquoi le fait de voyager est quelque chose d'important pour lui :

Parce qu'on voit toujours de nouvelles choses, on fait connaissance de nouvelles personnes, on peut maintenant peindre de nouveaux modèles de trains. Mais c'est aussi lié avec sinon des vacances, donc quand tu vas quelque part où il y a une plage, et bien on ne va pas seulement peindre, mais aussi chiller sur la plage ou faire la fête et tout (FORCE).

Autrement dit, la pratique du *trainwriting* représente pour lui mais donc aussi pour la grande majorité des personnes que j'ai connues un moyen pratique et sympathique de concilier une passion vécue avec une aspiration existentielle, c'est-à-dire : à la fois peindre des trains et découvrir le monde.

3.1.2.3 Représentativité des données sociodémographiques

À la base, ma démarche méthodologique n'a pas été conçue dans l'objectif d'obtenir un échantillonnage représentatif de la population qui compose le monde du *trainwriting*. Il n'empêche, qu'en mettant en perspective le profil sociodémographique des adeptes que j'ai interviewés, et plus généralement encore de la grande majorité de ceux et celles que j'ai connu-e-s à un moment ou un autre de ma recherche, en dehors du cadre formel de la réalisation de mes entretiens, les traits de caractères sociaux et culturels généraux qui ressortent de ce travail de profilage sociologique correspondent aux grands traits de caractère identifiés dans la plupart des recherches contemporaines sur le sujet, à l'image, par exemple, des travaux de Nancy MACDONALD (2001, 2016). Cette auteure retient deux principales caractéristiques pertinentes : l'âge et le sexe. En effet, la pratique des *graffs* et plus particulièrement du *trainwriting*

engage principalement des jeunes hommes, bien qu'il semble, comme je le montrerai dans le chapitre 7 consacré à la description du profil des personnes que j'ai rencontrées depuis l'avènement du Web et des réseaux sociaux en ligne, que de plus en plus de jeunes femmes s'y intéressent. Je montrerai aussi que contrairement aux stéréotypes véhiculés dans certains médias populaires, les critères relatifs à la provenance de la classe sociale et de l'ethnicité sont moins pertinents.

3.1.2.4 Analyse de contenu thématique de type inductif

Mon corpus de données empiriques rassemblant mes transcriptions d'entretiens a été traité à partir d'une analyse de contenu thématique. Cette analyse a été opérationnalisée en mettant à l'œuvre un principe de codage inductif effectué manuellement. Le procédé consistait à répertorier les thèmes émergeant de la (re-)lecture de mes transcriptions d'entretiens dans un carnet de notes ad hoc. Ensuite, il s'agissait de nommer, classer et hiérarchiser ces thèmes sous forme de codes et familles de codes en les visualisant, grâce à l'élaboration de cartes heuristiques. Le contenu thématique des parties, des chapitres et des paragraphes qui appuient le développement des idées qui fondent ma thèse, a été structuré sur la base de ces cartes heuristiques.

3.1.3 Méthodes ethnographiques mobiles

L'usage des techniques de recherche décrites dans ce point concerne essentiellement la phase de ma recherche lorsque je commençai à suivre de près, sur plusieurs années d'affilée, les activités circulatoires translocationnelles des neuf membres du noyau dur du cercle des RAILERZ que je viens de présenter. Ma volonté de saisir en situation leurs manières très particulières de bouger en rythme dans et avec l'infrastructure ferroviaire s'est concrétisée en mettant en œuvre des méthodes de recherche associées dans la littérature académique contemporaine aux « méthodes mobiles » (BUSCHER et al. 2011; CRESSWELL 2012a; SALAZAR et al. 2017). Ces techniques de recherche se distinguent des autres méthodes ethnographiques plus conventionnelles en ce qu'elles visent explicitement à saisir les phénomènes de mobilité (FINCHAM et al. 2010), sans oublier de prendre en compte les mouvements stationnaires, arrêtés, bloqués ou interrompus (ADEY & ANDERSON 2011) tout comme l'immobilité (BISSELL 2007; CRESSWELL 2012 a; DAHINDEN 2010). Les techniques de pistage ethnographique en mouvement des activités circulatoires des adeptes du *trainwriting* que j'ai mobilisés dans ma recherche sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Illustration 6 : Tableau des techniques de pistage ethnographique.

Techniques de pistage ethnographique	Objectifs
Traquer les marques éphémères d'auteurs de <i>graffs</i> et de <i>tags</i> en marche (à pied ou en train) le long des voies de communication (le long des principales lignes de trains traversant la « base territoriale » de mes partenaires de terrain privilégiés en particulier).	Suivre le développement de leurs marques dans l'espace et le temps et repérer parmi ces dernières les signatures de mes partenaires de terrain privilégiés en vue de me faire une idée de l'étendue géographique de leurs actions.
Passer des journées et nuits entières à trâner avec mes partenaires de terrain (week-end, vacances).	Découvrir les lieux où ils ont l'habitude de se retrouver entre eux pour planifier des parties de chasse aux trains sur les sites ferroviaires qu'ils occupent. Comprendre comment ils surveillent les domaines de chasse qu'ils cherchent à contrôler et à protéger de la convoitise d'autres membres de regroupements d'adeptes actifs dans le voisinage de la zone qu'ils considèrent comme leur « base territoriale ».
Accompagner mes partenaires d'enquête lors de parties de chasse organisées dans la zone de leur « base territoriale ».	Suivre en direct le déroulement de toutes les étapes d'une action graffiti qui a lieu sur des terrains qu'ils connaissent bien.
Participer à des voyages graffiti (excursions, séjours et tournées graffiti) en compagnie de mes partenaires de terrain.	Observer en situation comment ils s'organisent très concrètement au cours de ce genre d'événements.
Réaliser des notes de terrain sensibles en situation de voyage par courrier électronique et postal que je me suis envoyé à moi-même.	Sécuriser mes données par l'établissement d'une auto-correspondance postale plus ou moins régulière.
Rencontrer les membres du réseau de contacts directs de mes partenaires de terrain, là où ils résident.	Questionner les membres du réseau de contacts directs de mes partenaires de terrain sur les rapports qu'ils entretiennent avec ces derniers ;

Au cours de la période de mon pistage des activités circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés, j'ai eu l'opportunité de participer à une multitude d'actions *graffitis* (de parties de chasse aux trains) et d'observer en situation dans le cours de leurs actions une grande variété d'événements situationnels. Le tableau ci-dessous donne un aperçu des divers événements auxquels j'ai participé.

Illustration 7 : Tableau des événements situationnels ayant fait l'objet d'observations approfondies (contextes événementiels, moyens de transport utilisés et fréquences).

Contexte événementiel	Localisation	Principaux moyens de transport utilisé	Fréquence	Durée de l'événement
Actions graffiti (à l'intérieur de la « base territoriale » de mes partenaires de terrain privilégiés)	Suisse, région du Mitteland	À pied, vélo, voiture, bus, train	20 actions	De quelques heures à 1 journée
Excursions graffiti	Suisse, en dehors de la région du Mitteland et régions frontalières entre la Suisse, Allemagne et la France	Train et voiture	10 excursions	1 à 2 journées
Séjours graffiti	Villes situées en dehors de la Suisse	Avion, train, tram, métro, voiture	10 séjours	De 2 à 5 jours
Tournées graffiti	Diverses régions de l'Europe	Train et voiture	2 tournées traversant diverses régions de l'Europe	De 3 à 4 semaines

3.1.3.1 Analyse situationnelle

L'analyse des données issues de mes observations de terrain se fonde sur une approche situationnelle. Effectuée à l'échelle interactionnelle, l'approche situationnelle est une méthode ethnographique qui fait de la situation son unité d'analyse centrale. Michel AGIER (2015), qui s'appuie sur les travaux initiés par les anthropologues africanistes de l'École de Manchester au Rhodes-Livingstone Institute dont ceux notamment de J. Clyde MITCHELL (1987), met en avant la fécondité de cette approche pour l'enquête de terrain en contexte urbain. AGIER résume ci-après le principe de cette démarche :

Cette approche s'abstient, par décision de méthode, de faire intervenir le caractère structurel/institutionnel des relations observées. C'est l'observation des phénomènes à l'échelle interactionnelle qui doit permettre de repérer les contraintes réelles de l'ordre social englobant (AGIER 2015 : 76).

Selon cette approche qui m'a permis d'opérationnaliser le « point de vue du sens pratique du rat des villes » que précédemment j'ai déjà présenté, il serait, par exemple, totalement réducteur d'envisager la dimension de la légalité dans ma recherche uniquement sur le plan de la contrainte ainsi qu'on pourrait l'imaginer a priori⁵⁸. En effet, cette dimension inhérente à la pratique du *trainwriting* peut en réalité autant agir telle une source profonde de découragement que de stimulation sur les comportements des adeptes du graffiti clandestin sur trains. La légalité fait partie des « règles du jeu » de la pratique du *trainwriting*, elle est une dimension essentielle du cadre socio-spatial dans lequel les adeptes interagissent ensemble. La grande majorité des individus qui s'engagent dans une carrière d'adepte du *trainwriting* agissent en toute connaissance de cause. Ils savent très bien que la pratique de leur passion pour les *graffs* sur trains est interdite par la loi et peut faire l'objet de sanctions plus ou moins sévères. Ils apprennent cela bien avant de réaliser leurs premières œuvres clandestines. S'ils ont conscience de cette dimension contraignante et intrinsèque à leur pratique, ils savent paradoxalement aussi que les *kings* du *trainwriting* qu'ils vénèrent tirent une grande part de leur renommée (*fame*) des risques pris en exerçant sur des terrains d'actions réputés « difficiles » (*hardcore*), tant sur le plan de leur accessibilité que celui de la légalité.

Aux yeux des membres du noyau dur du cercle d'adeptes que j'ai suivis, les systèmes métropolitains des villes des pays de l'Europe du Nord (Royaume-Uni ou pays scandinaves) font partie des contextes qu'ils considèrent « difficiles à peindre » (*hardcore*). Mes partenaires de terrain privilégiés leur collent cette étiquette parce que les cadres légaux des pays du nord de l'Europe se distinguent des autres régions par l'application d'une politique de « tolérance zéro »⁵⁹ à l'égard des auteurs de graffitis clandestins. Les sanctions appliquées par les systèmes juridiques en vigueur dans ces pays sont bien connues pour leur extrême sévérité contrairement aux pays de l'Europe du Sud, tel l'Italie par exemple considéré plus *easy* de ce point de vue. Les services de sécurité des compagnies ferroviaires des pays du nord de l'Europe sont aussi réputés pour détenir des dispositifs de surveillance sophistiqués (vidéosurveillance, détecteur de

⁵⁸ Par légalité, j'entends donc les cadres légaux en vigueur dans divers contextes nationaux en matière de lutte contre la prolifération des *graffitis* et des sanctions pénales infligées à leurs auteurs.

⁵⁹ Incarnée par le modèle de mise en œuvre de la politique sécuritaire de la ville de New York dès les années 1994, sous l'influence de son maire Rudolph GIULIANI, la politique de « tolérance zéro » renvoie à un régime de sanctions qui vise à punir sévèrement les infractions. Elle repose sur un principe de raccourcissement maximal du délai entre le constat du délit et la réponse pénale. L'expression « tolérance zéro » suggère que nulle infraction ne peut être tolérée et qu'il n'y a aucune circonstance atténuante. Les pays de l'Europe du Nord sont réputés pour appliquer cette doctrine dans leur programme de lutte contre les *graffitis* illicites.

mouvements, garde-chasse). Lorsque FORCE, un de mes trois partenaires de terrain privilégiés, est rentré d'un bref passage de quelques jours à Londres, emportant avec lui une « précieuse » série de trophées du métro de la ville – alias « the City of Paranoia »⁶⁰ – qu'il s'est empressé, lors d'un souper auquel j'ai été convié, de montrer fièrement à ses « partenaires du crime » absents de ce bref séjour londonien, j'ai observé dans le regard et les paroles de ses équipiers une grande admiration pour les « exploits » de leur « vaillant » collègue, FORCE, qui avait réussi à accomplir une mission crainte par de nombreux RAILERZ : « *peindre le LONDON Underground* ».

Ainsi, du point de vue de l'objectif de la caméra d'action de l'analyse situationnelle incarné par le « point de vue du sens pratique du rat des villes » que j'ai adopté dans ma recherche⁶¹, ce ne sont pas les obstacles (sociaux, matériels, légaux, etc.) en tant que tels qui déterminent les contraintes situationnelles des acteur·trice·s engagé·e·s dans une situation, mais plutôt les limites qui découlent de ce que ces personnes font avec ces contraintes au cours de leurs interactions et de la façon dont elles le font. Dans cette logique ce genre d'éléments cadres, comme la légalité est d'abord un « potentiel » avant de se révéler, selon les circonstances dans une situation donnée observée, comme une limite ou au contraire une ressource pour l'action. En fait, pour saisir du point de vue d'une approche situationnelle ce qui se joue concrètement pour les acteur·trice·s engagé·e·s dans une situation considérée : « il faut mettre tout le poids de l'analyse sur le contexte interactionnel plutôt que le *background* des individus engagés dans la situation [...] » (MITCHELL 1987, cité par AGIER 2015 : 76). D'un point de vue pratique, l'idée de cette démarche consiste pour l'ethnographe à isoler intellectuellement une situation événementielle concrète du terrain pour en faciliter son analyse dans sa cohérence. Dans mon cas, j'ai choisi de décrire et problématiser selon ce principe des situations se rapportant, par exemple, à des actions, des excursions, des séjours et tournées graffitis. Selon MITCHELL (1987), la cohérence analytique relative à la définition d'une situation au moment de l'isoler s'établit en croisant deux niveaux de compréhension. Le premier renvoie à celui du « sens partagé » (*shared meaning*) émis par les acteur·trice·s engagé·e·s dans la situation considérée (sens « emic », par contraste au sens dit « etic » qui renvoie dans le jargon de la littérature anthropologique aux catégories analytiques utilisées par les chercheur·euse·s). Pour les adeptes que j'ai suivis, les actions, excursions, séjours et tournées graffitis sont des événements situationnels emblématiques de leur vie d'adeptes, ce qui garantit déjà la mise en œuvre du principe relatif au premier niveau de compréhension. Le deuxième niveau nécessaire pour la définition d'une situation se rapporte aux éléments cadres à l'intérieur desquels les interactions sont identifiées et localisées. Dans mon cas, si je prends l'exemple d'une situation engageant les protagonistes de mon enquête dans une action graffitis se déroulant dans le cadre d'une tournée interrail, les éléments structurels et institutionnels propres au fonctionnement des systèmes du réseau ferroviaire qui participent de l'infrastructure mobilière urbaine européenne peuvent être considérés comme des composantes significatives du cadre de la situation en question.

60 J'emprunte ce surnom donné à la ville de Londres (The City of Paranoia) au titre d'une vidéo documentaire sur la scène londonienne du *trainwriting*. Réalisée par des acteurs importants de cette scène, cette vidéo-documentaire rassemble de nombreuses séquences d'actions *graffitis* filmées en direct. Le film commence avec un texte défilant sur l'écran qui pose d'emblée le décor du contexte de travail des chasseurs de trains locaux tel qu'il est. Le texte semble confirmer la réputation de ville hardcore dont Londres jouit au sein de la scène européenne du *trainwriting* : « [...] Graffiti costs the rail firm over 5 million pounds in direct costs alone each alone year. The BTP (British Transport Police) maintains a database that holds over 1 900 Tags, each unique to an individual vandal. In 2008 the BTP sent 669 suspects to court, an increase of 16 % on 2007 figures. LONDON is one of the most watched cities in the world, with over 7 000 monitoring police CCTV camera and an unknown amount of private cameras. The average citizen can be caught up to 300 times a day on CCTV during their daily journey. Our story begins here... [l'histoire des protagonistes des scènes d'actions défilant dans les séquences du film] » (City of Paranoia 2011). La vidéo est disponible en ligne sur Youtube à l'adresse <https://www.youtube.com/watch?v=p3FtoktTuag>, (consulté le 07.08.18).

61 Cf. chapitre 1.

Selon l'approche interactionniste d'Erving GOFFMAN, plus commune dans les sciences sociales que l'approche situationnelle, la notion de cadre occupe aussi une place centrale dans l'analyse d'une situation sociale à l'échelle interactionnelle. Cet auteur envisage le cadre des interactions sociales à travers toute une série de métaphores dont celle du théâtre (1973). Du point de vue de perspective comme le synthétise très bien David LE BRETON dans un ouvrage qui décrit les caractéristiques de l'approche dramaturgique de GOFFMAN, le monde social est étudié :

[...] comme un spectacle des apparences mené par des acteurs et actrices en représentation, soucieux de tenir leur rôle sans fausse note et de contribuer à la tâche commune de produire des prestations cohérentes, toujours dans la crainte de perdre la face ou de la faire perdre à l'autre (LE BRETON 2008 [2004] : 102).

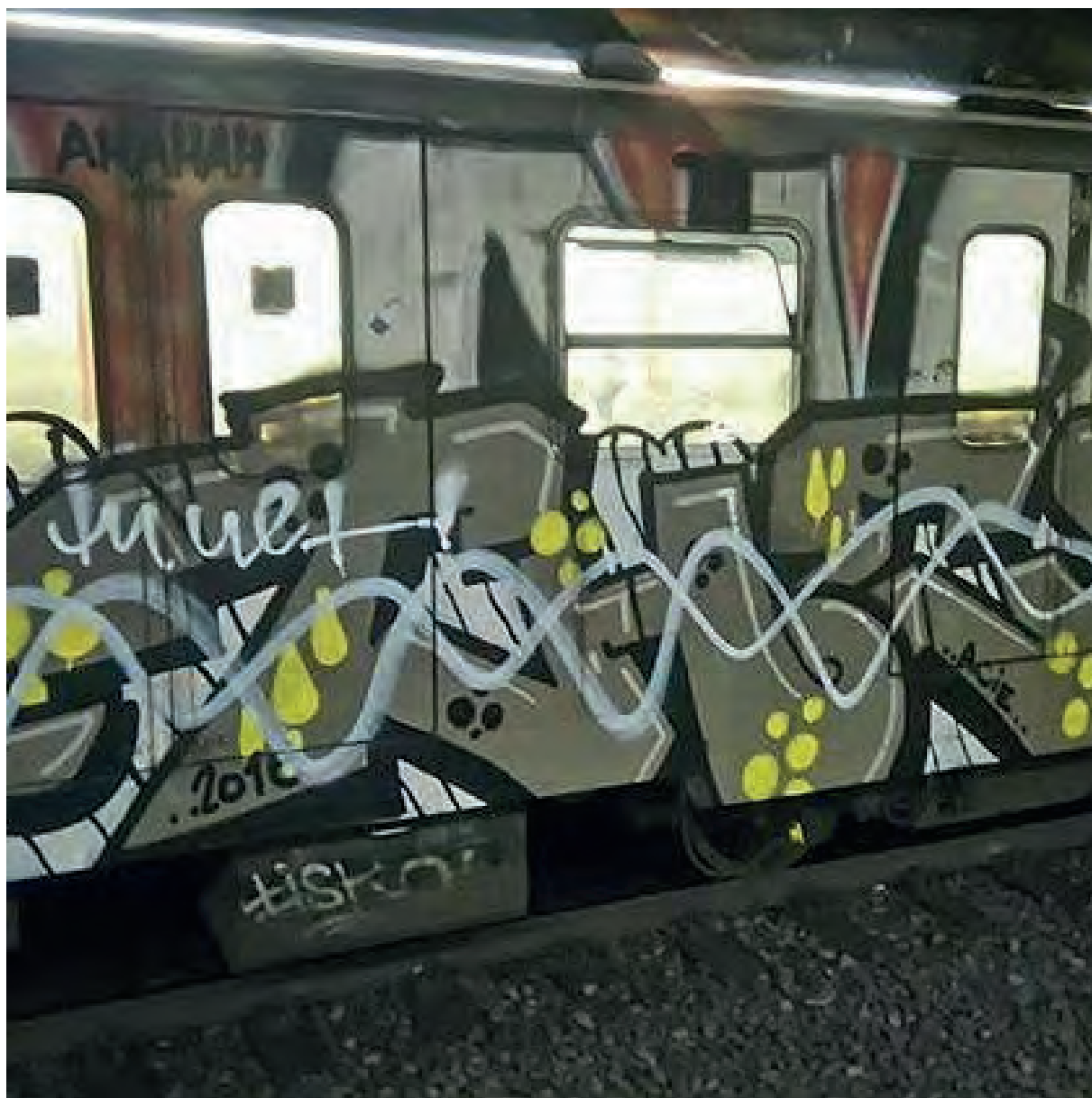
Mais pour AGIER (2015 : 78) qui fait le lien entre l'approche situationnelle de MITCHELL qu'il défend et la perspective interactionniste dramaturgique de GOFFMAN, l'approche du premier auteur apporterait « quelque chose de plus » que celle du deuxième. AGIER reproche à GOFFMAN de ne donner ni une définition « emic » (catégories utilisées par les acteurs sociaux) ni « etic » (catégories analytiques utilisées par les chercheur-euse-s) de la situation par son utilisation du langage et du masque du théâtre dans sa description des rites de la vie quotidienne (NIZET & RIGAUX 2005 : 19-47).

C'est lui-même qui propose des métaphores, telles celles du théâtre comme grille d'analyse pour saisir les interactions :

[...] dans la description des ritualisations mineures d'Erving GOFFMAN la « scène », le « décor », les « coulisses », les « acteurs », les « rôles », et jusqu'à la « représentation » et au « public », sont dans l'usage de GOFFMAN des notions métaphoriques de bout en bout, qui finissent par rendre opaque le sens partagé dans la situation effectivement vécue (AGIER 2015 : 78-79).

Toutefois, mon étude s'appuie autant sur l'approche situationnelle telle qu'elle est conçue par MITCHELL que la perspective théâtrale de GOFFMAN. Le regard dramaturgique que je porte sur mes propres situations d'enquête n'est en aucun cas compromis par la critique d'AGIER adressée à GOFFMAN. En effet, à l'instar de la métaphore de la chasse que je privilégie dans ma recherche pour penser une facette importante de l'ethnogéographie du monde du *trainwriting* du point de vue des adeptes que j'ai pistés, la métaphore théâtrale est tout aussi proche des représentations que mes partenaires de terrain privilégiés se font de leur monde en rapport à la perception des intrigues qu'ils vivent entre pairs. Mes partenaires de terrain privilégiés perçoivent, par exemple, les histoires qui se trament derrière les conflits de rivalités qu'ils entretiennent avec leurs rivaux tantôt comme un drame, tantôt comme une comédie. La spoliation de terrains de chasse et le sentiment d'avoir subi un outrage sont autant de motifs susceptibles d'entraîner des guerres interpersonnelles ou intercollectives entre adeptes. La mise en scène de ces guerres peut prendre l'allure de deux types d'affrontements. Ces affrontements se règlent en général soit sous forme de « défis honorifiques » (LEPOUTRE 2001 [1997] : 397-422), soit sous forme de bagarres. Dans le cas des défis symboliques, les affrontements se traduisent en guerres graphiques. L'enjeu pour les protagonistes en rivalité consiste de part et d'autre à *crosser*, *toyer* ou carrément recouvrir une partie des œuvres de leurs adversaires en vue de ternir leur image de marque et ainsi porter atteinte à leur réputation.

Illustration 8 : Image exemple d'affrontement graphique.



Source : tirée de Instagram, « graffiti. beefs » (<https://www.instagram.com/p/BdfNDfnhwTC/?taken-by=graffiti.beefs>) [téléchargement effectué le 12.09.18].

L'image est tirée d'une collection de photographies disponibles en ligne sur le compte d'un-e abonné-e Instagram. Le nom du compte de l'utilisateur s'intitule « graffiti. beefs ». Le terme « beef » tel qu'il est employé par l'utilisateur renvoie à l'expression « to be in beef with ». Très courant dans l'argot du monde du rap, elle signifie avoir des ennuis avec quelqu'un. L'abonné-e fait savoir que la collection d'images sur son site est ainsi dédiée au thème des « petites guerres » entre adeptes du *graffiti*. La collection d'images de l'abonné-e regroupe en effet de nombreuses illustrations de graffs toyés ou crossés. L'image sélectionnée met en scène un *panel* composé par les lettres T.H.E sur un wagon du métro de Rome recouvert par une wave line signée par « MUEH ». Selon la conversation entre les commentateurs de la photo, il s'agirait d'une attaque lancée par « MUEH » envers le groupe « THE », un *crew oldschool* de Rome. En faisant des recherches sur google, je comprends que MUEH renvoie au *blaze* d'un adepte établi à Rome. Il s'agirait donc d'une guerre opposant des adeptes locaux de Rome. La conversation ne permet pas de savoir quels ont été les motifs qui ont amené MUEH à crosser avec une wave line le *panel* représentant le groupe « THE ».

Dans les cas des affrontements de type bagarres, les règlements physiques entre opposants peuvent être ultra-violentes. Qu'ils soient symboliques ou physiques, ces affrontements mettent en jeu la construction, la consolidation, la défaite et la sauvegarde de la réputation des uns et des autres. Du point de vue de l'analyse interactionniste de GOFFMAN, la règle du maintien de la « face » exprime plus généralement cet enjeu de la réputation. La face est ce que GOFFMAN définit comme l'image qu'un sujet met en jeu dans une interaction donnée. Il définit ainsi cette notion : « [...] la valeur sociale positive qu'une personne revendique effectivement à travers la ligne d'action que les autres supposent qu'elle a adoptée au cours d'un contact particulier » (GOFFMAN 1974 : 9).

Les métaphores du théâtre, de la chasse et de la guerre que je viens d'évoquer ne sont de loin pas les seules métaphores utilisées par mes partenaires de terrain privilégiés pour exprimer des aspects de leur monde, et ne sont donc pas non plus les seuls référents pertinents pour définir le cadre de mes situations de terrain d'un point de vue situationnel. Plus loin, au moment de décrire les techniques textuelles de mise en récit dont je me suis inspiré, je préciserai alors le statut heuristique que je leur accorde et de mettre en lumière la vision viriliste du monde du *trainwriting* qu'elle révèle.

3.1.3.2 Analyse chronotopique de sites ferroviaires et rythmanalyse d'événements situationnels

Pour affiner ma compréhension ethnographique des activités en situation de mes partenaires de terrain privilégiés et saisir au plus près de leurs vécus les manières très particulières de bouger en rythme dans et avec les systèmes infrastructurels du réseau ferroviaire au cours de leurs actions, je ne me suis pas contenté de suivre comme seulement une ombre (CZARNIASWSKA 2007) le déroulement de leurs activités situées et à observer les « détails » (PIETTE 1996) de leurs gestes en action graffitis. J'ai également cherché à imiter leur comportement et mettre en œuvre certaines de leurs techniques de chasse.

La compréhension du fonctionnement du réseau ferroviaire et la maîtrise du comportement des systèmes qui le composent sont des enjeux « cruciaux » pour les novices qui s'engagent dans une carrière d'adepte du *trainwriting*. L'acquisition de cette maîtrise implique l'apprentissage de savoirs géographiques et le développement d'un certain sens pratique de l'espace et de la mobilité. La mise en acte de ces savoirs et ces sens se rapportent, par exemple, à la capacité à lire stratégiquement les plans du réseau ferroviaire et l'horaire du trafic des systèmes qui l'animent. Elle concerne aussi les techniques de localisation des parkings de trains (*yards*), d'infiltration des espaces fermés des sites ferroviaires et d'exploration de chemins improvisés et hors-pistes qui mènent à l'entrée des *yards*. Les compétences qui découlent du développement de ce genre de techniques de chasse nécessitent une certaine expérience pratique du terrain. Chez les débutants cette expérience s'acquiert notamment par l'imitation du comportement d'adeptes plus expérimentés. Elle s'obtient aussi par un travail continu d'observation et de surveillance systématiques des terrains de chasse ciblés. Idéalement le repérage des lieux se fait depuis ce que je désigne des « *spots* panoptiques » qui donnent à voir le système espionné des emplacements stratégiques à partir d'où les chasseurs peuvent guetter, d'une part, les allées et venues des flottes de trains qu'ils convoitent et, d'autre part, les activités du personnel des compagnies ferroviaires qui travaillent sur place (cheminots, conducteurs de train, police ferroviaire, etc.).

Illustration 9 : Image exemple de spot panoptique.



Source : tirée de Instagram, « bern_intplaygrnd » (<https://www.instagram.com/p/OC1-McKUwa/?taken-by=internalterr0r>) [téléchargement effectué le 12.09.18].

L'image est tirée d'une collection de photographies disponible en ligne sur les pages personnelles du compte d'un utilisateur-trice de la plateforme Instagram, apparemment établi à Stockholm, en Suède. L'abonné-e possède sur son compte de nombreuses photos de ce genre qui documentent les activités d'adeptes du *trainwriting*. L'image sélectionnée met en scène une personne en position accroupie et en train d'observer depuis un emplacement en surplomb (un spot panoptique) ce qui se passe au-dessus d'une palissade qui donne sur ce qui pourrait être un parking de trains.

En vue de mieux saisir comment mes partenaires de terrain privilégiés parviennent à synchroniser leurs actions avec le comportement de l'infrastructure vivante des systèmes du réseau ferroviaire qu'ils investissent, j'ai cherché à multiplier mes présences lors des missions de reconnaissance que certains parmi eux avaient l'habitude de mener au quotidien, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur de leurs terrains de chasse. Après avoir gagné assez de confiance en moi en apprenant à développer l'acuité de mes sens et contenir les effets du taux d'adrénaline provoqués par le fait de jouer à l'espion, j'ai commencé tout seul, par mes propres moyens, à mener des sessions de repérage des lieux à proximité des terrains de chasse occupés par mes partenaires de terrain privilégiés. En réfléchissant a posteriori sur les données de terrain générées par mes activités ethnographiques de repérage des lieux menées dans le cadre de ces sessions d'observation, j'ai appliqué implicitement et naïvement des techniques d'enquête qui se rapprochent

de la rythmanalyse. Cette technique renvoie aux travaux initiés notamment par Henry LEFEBVRE (1992) qui se veut, selon les termes de Maïe GÉRARDOT qui commente son approche dans un article qui la synthétise, un « outil d'exploration critique des temps et des espaces sociaux » (GÉRARDOT 2007). LEFEBVRE définit le travail du rythmanalyste comme suit :

[...] il écoutera le monde, et surtout ce qu'on nomme dédaigneusement les bruits, qu'on dit sans signification, et les rumeurs, pleines de signification et enfin il écoutera les silences. Il observe le mouvement, la mobilité et l'immobilité, les associe à des sons, des pratiques, des corps, des gestes et des individus, pour expliquer le fonctionnement des lieux. Il est le pilier sur lequel repose la rythmanalyse. En retrait du monde, il doit oublier son propre rythme. Son corps perçoit et reçoit des rythmes, mais il ne les mesure pas directement, les mesures devant être indépendantes : « quand les rythmes se vivent, ils ne s'analysent pas (LEFEBVRE 1992 : 34).

Cette définition fait donc écho au travail qui découle de mes sessions de repérage chronotopique au cours desquelles je passais donc tout mon temps à observer des sites ferroviaires – que mes partenaires de terrain privilégiés avaient l'habitude d'investir – dans l'intention, notamment, de traquer dans les systèmes ferroviaires les déplacements et les stationnements des flottes de trains, les voir passer, les attendre venir, les regarder partir, les monter, les filer et les photographier. Cette démarche m'a amené à mieux comprendre les trajectoires effectuées par ces flottes dans les circuits des systèmes du réseau ferroviaire qu'elles parcourent et ainsi de mieux saisir les cadences qui animent le rythme du trafic ferroviaire que tout chasseur de train qui se respecte à intérêt de connaître. Mon apprentissage du comportement du système ferroviaire m'a permis de décoder la chorégraphie des activités circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés, autrement dit de mettre à jour comment ils bougent ensemble en rythme avec les trains qu'ils chassent. Pour faire apparaître visuellement les logiques circulatoires sous-jacentes aux activités « translocationnelles » de mes partenaires de terrain privilégiés, j'ai utilisé des moyens cartographiques et infographiques.

3.1.3.3 Journal de terrain

Durant tout le déroulement de ma recherche, j'ai tenu un journal de terrain (BEAUD & WEBER 2011 : 78-81) dans lequel j'ai régulièrement consigné des notes relatives à la progression de ma recherche. Le corpus de notes qui constitue ce journal est composé d'un ensemble de cahiers et de feuilles volantes dans et sur lesquels j'ai noté, jour après jour, dans un style télégraphique des informations de natures très différentes. Ces notes se rapportent, par exemple, à : des impressions personnelles, des comptes-rendus d'observations de terrain, des suivis d'intrigues entre adeptes, des notices m'invitant à creuser des idées sur des thèmes particuliers, des définitions de notions et de concepts, des réflexions théoriques et méthodologiques, des ébauches d'analyse et des esquisses infographiques réalisées à main levée. J'ai ordonné ces divers types de notes en trois grandes catégories : notes d'observations ou descriptives (NO), notes théoriques ou mémo (NT) et notes méthodologiques (NM) (SCHATZMAN & STRAUSS 1973). J'ai effectué ce classement en utilisant les codes « NO », « NT » ou « NM » en marge des passages.

3.1.4 Représentations cartographiques

Pour donner une forme topographique à mes considérations socio-spatiales, établir des représentations visuelles des territoires circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés et faire apparaître l'organisation géologistique de leurs activités translocationnelles (localisation de leur « base territoriale », des membres de leurs réseaux de connaissances en Suisse et Europe, des villes visitées et trajectoires effectuées dans le cadre des séjours et tournées qu'ils ont effectués depuis le début de leur carrière d'initié), j'ai utilisé divers outils cartographiques : cartes mentales, cartes officielles de systèmes ferroviaires (cartes du réseau ferroviaire, plans du trafic ferroviaire de certaines régions, plans de métro) et logiciels cartographiques (« Carto.Metro », « openrailwaymap », « Google Earth » et « Google Street View », etc.). Ces outils m'ont facilité à réaliser des cartes sociales et spatiales de l'étendue des territoires circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés. Les données générées par la réalisation de ces cartes m'ont aussi permis de localiser la zone où ils situent leur « base territoriale » et ainsi de localiser le point d'origine à partir duquel ils s'orientent dans l'espace géographique. Ce point crucial qui m'a servi pour révéler les logiques circulatoires souterraines à leur déplacement me fut dévoilé lorsque je leur avais respectivement demandé de me montrer comment ils lisent les cartes du réseau ferroviaire suisse et européen. La vignette ci-dessous décrit l'événement initial qui m'a aidé à localiser la « base territoriale » des RAILERZ. Au moment de la révélation, j'effectuai un entretien avec ELVIS. L'échange eut lieu chez lui dans sa collocation.

Vignette 5 : Les tracés imaginaires d'ELVIS et ce qu'ils révèlent de la spatialité des RAILERZ.

Dans un entretien informel très révélateur que je mène avec ELVIS à son domicile (collocation), alors qu'il est en train de me décrire sa vision de son territoire de chasse il cesse brusquement de parler, me fait signe de patienter un petit instant, le temps de récupérer de ses affaires dans sa chambre une carte CFF du réseau ferroviaire suisse en vue d'illustrer ses propos. Les cartes locales du trafic ferroviaire suisse (cartes du réseau national, cartes des réseaux régionaux, cartes des réseaux d'agglomération) et les plans d'horaires des trains (arrivées et départs) leur servaient de moyens de repères pour planifier leurs actions et s'orienter dans les portions du réseau national qui les intéressent (trafic national, régional et d'agglomération). J'ai constaté que tous possédaient des copies de cartes de ce type. Chez certains lors de mes visites à domicile, j'ai pu remarquer qu'ils les avaient même affichées dans leurs chambres ou dans leurs toilettes. L'entretien se déroule dans la cuisine. Quelques minutes plus tard, il revient avec

un air satisfait, le plan en main il s'empresse de le déplier dans toute sa largeur et l'étala sur la surface de la table, à ma portée, et vient se tenir juste en face de moi, son index pointé sur une portion du plan, donnant sur le centre de la région du Mittelland pour m'indiquer l'étendue de son territoire de chasse. (Voir illustration 10 page suivante)

À cet instant, je commence à observer son doigt en suivant méticuleusement ses moindres mouvements et les traces des « lignes imaginaires » (Ingold 2011) qu'il dessine en l'air, si bien que je vois progressivement dans mon esprit se profiler de façon inédite des éléments significatifs de la « carte mentale » de son territoire d'action. L'opération se développe en deux temps.

Dans le premier temps, ELVIS commence par tirer, à quelques centimètres du niveau du plan, plusieurs lignes « invisibles » faisant transparaître l'un après l'autre trois petits cercles autour des gares de trois villes voisines. En croisant ces indications avec mes connaissances de base au sujet du cercle des RAILERZ,

je comprends très vite que les localités encadrées correspondent aux « gares voyageurs »⁶² des villes « A », « B » et « C » où résident mes partenaires de terrain privilégiés et que les cercles délimitent les sites ferroviaires qu'ils ont l'habitude d'investir. Au moment de terminer de tracer le troisième cercle, il dit : « Ici c'est chez nous, c'est là que je peins la plupart du temps avec mes potes (ELVIS, Notes de terrain) ». Les figures ci-dessous retracent étape par étape le tracé imaginaire effectué par ELVIS à travers ses gestes. Pour des raisons de confidentialité évidente, j'ai figuré ces étapes par des croquis. (Voir illustration 11, croquis n°1 page suivante)

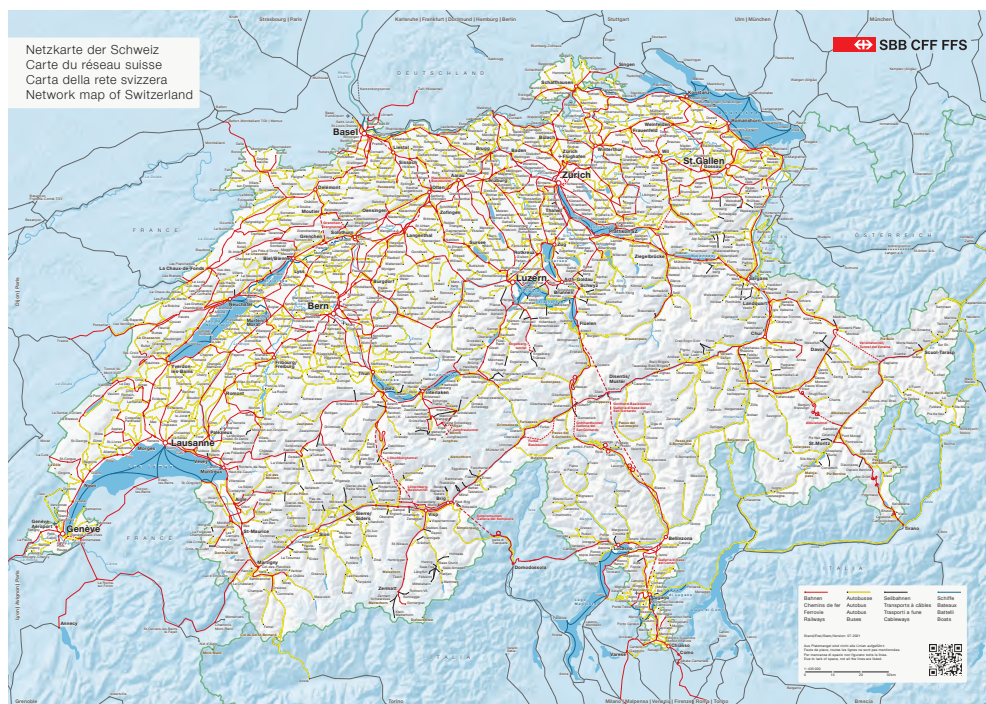
Ensuite, dans un deuxième temps, il continue son dessin dans l'air en traçant plusieurs fois d'affilée une courbe fantôme en forme d'ellipse englobant les trois cercles qui entourent les gares des villes A, B et C qu'il venait de dessiner et qui est toujours

présente dans mon esprit. (Voir illustration 12, croquis n°12 pages suivantes)

Pendant l'exécution de son tracé elliptique exécuté plusieurs fois de suite en continu, il complétait ses explications pointant son index : « C'est exactement dans cette zone qu'on bouge le plus... C'est là que se trouvent nos yards, nos spots... Ici c'est notre territoire si on veut... c'est notre base ! » (ELVIS, Notes de terrain). En prenant au mot et à la trace les indications d'ELVIS, j'en déduis donc qu'il considère la zone multipolaire définie autour des gares des villes A, B et C qu'il vient de faire apparaître comme la « base territoriale » de son cercle. (voir illustration 13, croquis n° 3 pages suivantes)

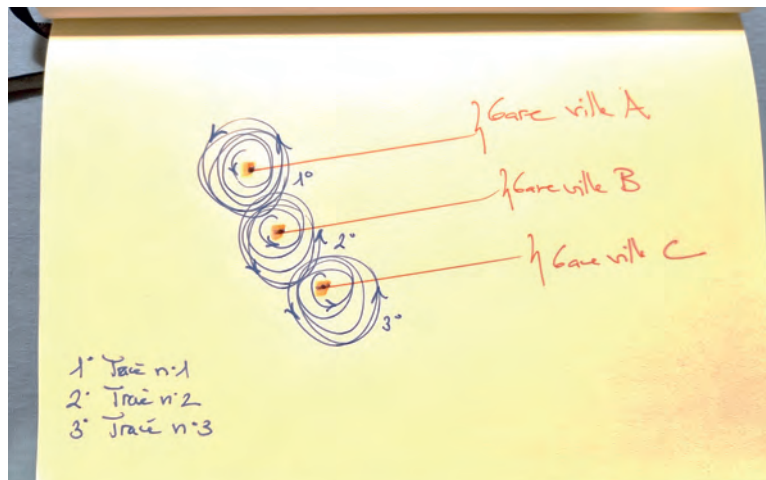
(Extrait adapté de mon carnet de notes ethnographiques).

Illustration 10 : Carte des CFF du réseau ferroviaire suisse.



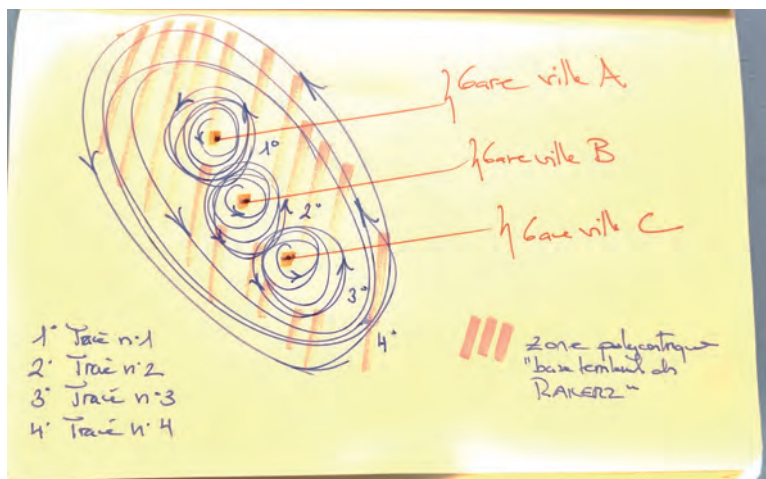
Source : tirée de SBB CFF FFS, « Les cartes Trafimage » (<https://www.sbb.ch/fr/gare-services/a-la-gare/gares/trafimage/trafimage-karten.html>)
[téléchargement effectué le 12.09.18].

Illustration 11 : Schéma tracé imaginaire d'ELVIS (croquis n°1).



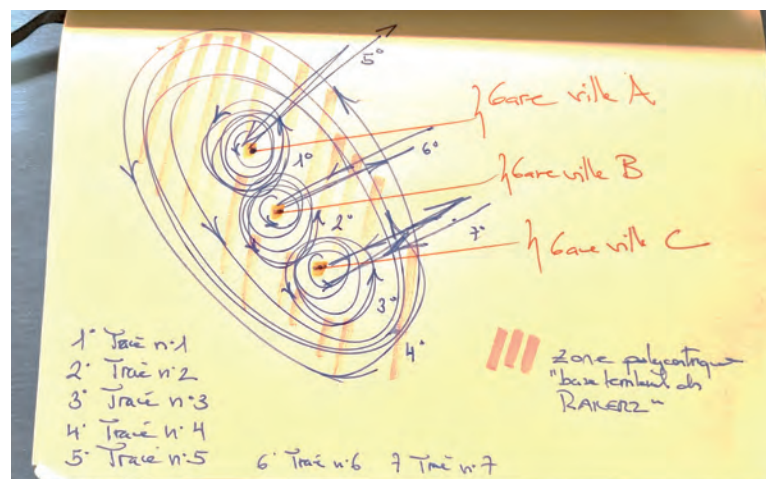
Source : Carnet de notes, Marc TADORIAN.

Illustration 12 : Schéma tracé imaginaire d'ELVIS (croquis n°2).



Carnet de notes, Marc TADORIAN.

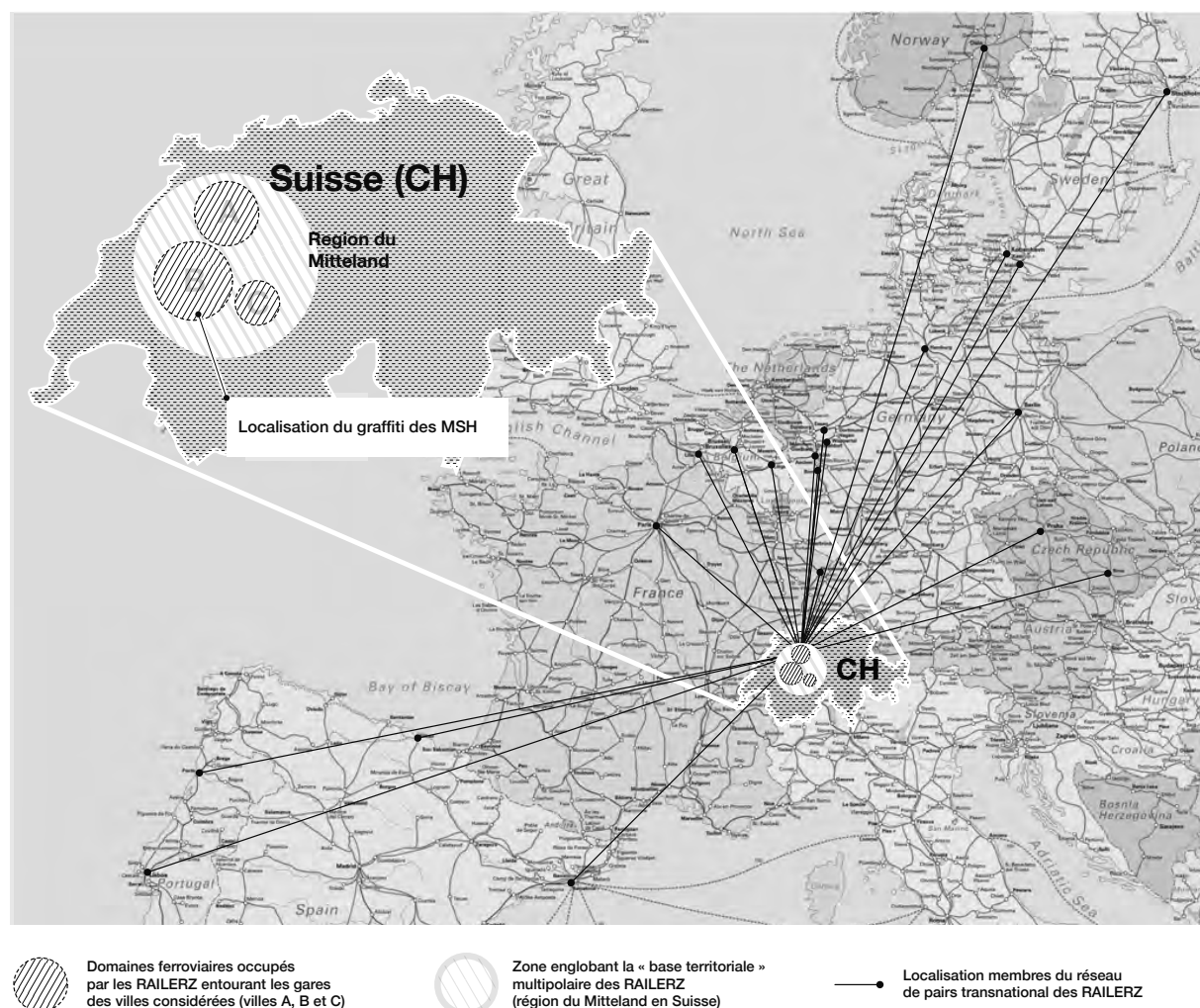
Illustration 13 : Schéma tracé imaginaire d'ELVIS (croquis n°3).



Carnet de notes, Marc TADORIAN.

Pour mettre en forme les représentations visuelles résultant de mes observations de terrain et analyses cartographiques, j'ai recouru aux logiciels Adobe InDesign et Adobe Illustrator. Ce travail a été conduit en collaboration étroite avec plusieurs personnes spécialisées dans la création graphique qui m'ont aidé à valoriser mes analyses et concrétiser mes idées. La carte ci-dessous, qui donne un aperçu des territoires circulatoires constitués par mes partenaires de terrain privilégiés et que j'expliquerai plus loin⁶³, résulte d'un travail de mise en forme infographique. Elle a été réalisée sur la base des données qui ressortent de mes entretiens et observations de terrain.

Illustration 14 : Territoires circulatoires des RAILERZ.



⁶³ Voir troisième partie.

3.2 Interprétation et mise en récit des résultats de mon enquête ethnographique : mon terrain comme un texte imagé et vivant

À la question « Que fait l'ethnographe ? », GEERTZ, que j'ai déjà cité précédemment, répond : « il écrit » (GEERTZ 2003 : 222) ou plus exactement, comme il le précise encore en note de bas de page⁶⁴ : « Il inscrit ». En effet, le travail de terrain ne concerne pas seulement le fait d'observer des activités situées et d'interpréter les significations que les acteur-trice-s leur attribuent grâce à la mise en œuvre de techniques de terrain, telles celles que je viens de présenter. Il a aussi pour objectif de rendre visible les compréhensions qui découlent de ce travail d'observation. En sciences sociales, cette visibilité se réalise encore en grande partie par le moyen de l'expression écrite (LAPLANTINE 1996 : 27), quand bien même les textes ethnographiques seraient souvent accompagnés d'images illustratives et explicatives (photos, cartes, croquis) comme dans ma recherche, et que de plus en plus de chercheur-euse-s explorent d'autres médias pour valoriser les résultats issus de leurs analyses.

En somme, on peut donc dire que le travail de terrain consiste à la traduction (ou la médiation) et à la mémorialisation scripturale des observations et compréhensions ethnographiques sous forme de comptes-rendus textuels. Toutefois, Marc AUGÉ et son collègue Jean-Paul COLLEYN (2004 : 98) soulignent que l'« écriture ne va pas de soi ». Loin d'être neutre, « elle est par définition problématique » et cela en tout cas depuis les années 1980 où les conventions narratives de l'ethnographie commencent à faire l'objet d'investigations critiques (CLIFFORD & MARCUS 1986 ; MARCUS & CUSHMAN 1982)⁶⁵. En effet, « tout style postule une théorie (une conception générale de ce dont il est question), un héritage intellectuel (la littérature) et un engagement éthique (ne pas juger, mais comprendre) » (AUGÉ & COLLEYN 2004).

Dans le prolongement des considérations réflexives sur les conditions de mise en œuvre de la méthodologie de mon enquête ethnographique, je rends compte maintenant des procédures textuelles (sémantiques et heuristiques) que j'ai mises en œuvre au cours de la rédaction de ma thèse pour « interpréter » et « traduire » mes observations de terrain.

3.2.1 Lire et traduire mes expériences de terrain en langage imagé et vivant

Ma démarche ethnogéographique de terrain s'inspire du « modèle du texte » de l'anthropologie interprétative de GEERTZ (2003). Ce modèle incarne une perspective compréhensive sur les mondes sociaux et les systèmes de significations qui les fondent. Je conçois ainsi mon travail de terrain tel un exercice de « lecture » et de « traduction » d'éléments de toute nature, très disparates et très fragmentaires, que je me suis appliqué au cours de mes opérations de pistage ethnographique à collectionner, trier, décrypter, classer, sélectionner, combiner, dissocier et réassembler tel un « collage » (CLIFFORD 1997) ou mieux encore un bricolage-collage. Du point de vue de la perspective textualiste de GEERTZ, les « traces culturelles » (actions, paroles, arrangements sociaux et spatiaux, institutions, etc.) qui découlent des activités des membres d'une communauté considérée, telles les personnes que j'ai pistées, sont envisagées

⁶⁴ Cf. GEERTZ 2003, note de bas de page 18 : 233.

⁶⁵ Voir à ce propos les ouvrages de référence cités par GHASARIAN (2002 : 16-18) qui ont contribué à cette mise en perspective : MARCUS & FISCHER (1986), James CLIFFORD (1983), Mikael BAKHTIN (1981) et Paul ATKINSON (1992).

comme un ensemble de signes disparates donnant un accès à leur « univers symbolique ». Selon cette approche : interpréter, comprendre, expliquer et donner à voir relèvent d'une opération de « traduction » (ou « médiation »). Par cette opération, il faut entendre un travail de « construction de significations », ce que relevait déjà Silvana BORUTTI :

Il s'agit [l'opération compréhensive selon l'approche de GEERTZ] d'un travail de médiation et de traduction, en ce sens que l'anthropologue emploie ses propres significations comme une sorte de « voir comme » qui permet la compréhension des significations d'autrui [...] (BORUTTI 2001 : 115).

Le travail de traduction relève ainsi d'un rapprochement et d'une mise en dialogue de divers systèmes de significations : « comprendre, c'est “traduire”, montrer un ensemble signifiant à travers un autre ensemble » (BORUTTI 2001). BORUTTI illustre cette idée en signalant que GEERTZ utilise, par exemple, la « métaphore occidentale du théâtre » pour saisir l'organisation de l'État à Bali et décrit la vie balinaise comme un « drame social ritualisé », où les personnes n'ont qu'une identité publique. Ce procédé métaphorique fait directement écho à la démarche dramaturgique de GOFFMAN citée précédemment. Pour traduire mes observations et compréhensions de terrain, à côté des différents styles de récits ethnographiques classiques que j'ai juxtaposés pour mettre en récit mes analyses situationnelles, tels ceux du genre « confessionnel » et « impressionniste » décrits par John VAN MAANEN (1992 [1988] : 73-100 et 101-124) dans son ouvrage consacré à l'écriture ethnographique, j'ai utilisé un procédé textuel analogique à GEERTZ et GOFFMAN. Cette technique de mise en récit du savoir situé dans l'espace, le temps et les circonstances des « petits drames » vécus par les acteur·trice·s privilégiant une épistémologie narrative, je l'ai nommée la « description métaphorique ».

3.2.2 La description métaphorique

La « description métaphorique » occupe une place centrale dans mes analyses sur le monde du *train-writing* (TADORIAN 2009a, 2009b, 2013 et [à paraître]). J'envisage la nature métaphorique de cette description dans le sens générique de la compréhension de la métaphore, c'est-à-dire en incluant dans sa définition toutes les autres figures de styles associées à la « trope » avec laquelle l'expression métaphore est parfois confondue (FERNANDES 1991). Parmi ce genre, il faut distinguer la métaphore justement, mais aussi la métonymie, la synecdoque et l'ironie ainsi que la comparaison, le symbole, l'allégorie, la parabole. Constitutives du langage imagé, les tropes se caractérisent par le fait qu'elles relèvent de l'analogie, autrement dit d'un processus de pensée par lequel on fait remarquer une similitude de forme entre deux choses, par ailleurs de différentes natures.

La description métaphorique, telle que je la conçois, se fonde sur une volonté de prendre au sérieux les catégories d'expressions imagées utilisées par les adeptes du *trainwriting* eux-mêmes, conformément au principe de la technique « suivre les métaphores » présenté dans le texte de MARCUS (1998) cité précédemment. Sur le plan technique, cette méthode descriptive m'a amené dans un premier temps à repérer, suivre, collectionner et trier les métaphores impressionnistes qui circulent dans les cercles d'adeptes du *trainwriting* que j'ai pistés. Ensuite dans un deuxième temps, il s'agissait pour moi de sélectionner les plus révélatrices parmi elles – en les adaptant si nécessaire – pour les utiliser en tant qu'instruments de traduction. Par exemple, les métaphores de la chasse, de la guerre, du sport, de la danse, du théâtre, du jeu, de la carrière professionnelle et du tourisme auxquelles j'ai déjà fait référence sont directement issues de l'application de la description métaphorique. Il convient de remarquer que ces métaphores « emic »

auxquelles j'attribue aussi bien une certaine valeur descriptive qu'analytique sont loin d'être neutres. De nombreux modèles explicatifs « etic » plus classiques qui sont bien utilisés d'ailleurs par les « scientifiques » (modèles, concepts et notions scientifiques) sont chargés de valeurs et renvoient à une certaine vision du monde. Pour user de ces outils métaphoriques tel que je le fais, il est important de mettre en évidence les visions sous-jacentes auxquelles ils font référence. Les métaphores de la chasse, de la guerre (HARÉ 1993) et du sport (MESSNER 1991) sous-tendent clairement une vision masculine de la pratique du *trainwriting* (MACDONALD 2001). Ce qui n'a rien d'étonnant dans la mesure où l'univers des *writers* et le monde du *trainwriting* plus spécifiquement sont clairement dominés par la présence de jeunes hommes pareil à ce que Nancy MACDONALD a montré dans son ouvrage qui justement situe au centre de son questionnement la masculinité du milieu. Dans le chapitre 3, j'aurai l'occasion de traiter de cette dimension qui, bien qu'elle ne soit pas au centre de mon travail, elle ne doit pas pour autant être négligée.

C'est en approfondissant l'usage de cette technique interprétative, compréhensive et descriptive de mise en perspective ethnographique impressionniste et narrative que j'ai aussi créé ce que je considère comme des « figures-concepts » à partir des métaphores que je viens de citer.

3.3.2.1 Les figures-concepts : des outils sémantiques et heuristiques

Parmi les figures-concepts que j'ai créées à partir de la mise en œuvre de la description métaphorique, je relève, par exemple, ce que j'ai cherché à figurer à travers le modèle de l'institution⁶⁶ « Action, Couch&Breakfast » (A, C&B). J'ai imaginé ce modèle en filant la métaphore du tourisme et par analogie à deux grands services touristiques populaires et contemporains, à savoir : Bed and Breakfast (B&B) et CouchSurfing. Ces deux institutions renvoient à un service d'hébergement temporaire, la plupart du temps chez l'habitant. Dans le premier cas le service d'hôtes est payant. La prestation de ce service que son nom suggère inclut l'offre d'un petit déjeuner par nuitée passée. La personne en déplacement qui cherche un hébergement B&B peut le faire soit en se rendant dans un établissement labellisé, soit en réservant à l'avance en ligne via une plateforme de mise en contact. Dans le deuxième cas le service d'hébergement est gratuit. L'hôte propose simplement un lit ou un canapé le plus souvent pour une nuit. La personne qui cherche un hébergement par ce biais ne peut le faire qu'en ligne via une plateforme de mise en contact.

Dans ma recherche, j'utilise l'expression hybride A, C&B en référence au service d'entraide mutuelle qui existe au sein de la scène européenne du *trainwriting*. Ce service d'intérêt commun, qui fonctionne sur la base des liens de confiance tissés entre les adeptes au sein des réseaux de pairs qu'ils constituent tout au long de leur carrière d'initié, relie des « adeptes-touristes » (*Touris*) à la recherche d'un hébergement avec des « adeptes-locaux » (*Lokals*). Ces *Lokals* leur offrent divers genres de prestations non payantes et informelles (accueil, place pour dormir, informations importantes, encadrement, mise en relation avec d'autres personnes de contact issues de leur réseau de pairs, organisation de parties de chasse aux trains, etc.). Dans l'expression A, C&B, le terme « action » (A) renvoie aux services offerts par les adeptes-locaux à leurs convives qui ont attiré à la pratique du *trainwriting* ; celui de Couch&Breakfast (C&B) à ce qui relève de l'hospitalité.

66 La notion d'institution renvoie ici au sens anthropologique du terme (BONTE & IZARD 1991 : 378).

Dans ma recherche, l'A, C&B n'est pas la seule figure-concept que j'ai imaginée pour transfigurer des compréhensions. Les images « chasseurs-braconniers du rail », « trophées visuels », « graffiti safari », « Rock'n'roll des RAILERZ », etc., représentent d'autres « figures-concepts » que j'ai créées en procédant de la même manière que pour le modèle de l'« A, C&B ». Si ce procédé textuel imagé participe de la mise en forme textuelle de mes interprétations et compréhensions, les métaphores que je manipule pour élaborer mes descriptions ne se limiteront pas à une fonction littéraire de figure rhétorique destinée simplement à embellir ou à rendre plus vivants mes idées et mon texte. À l'image de la métaphore du théâtre dans l'approche dramaturgique de GEERTZ et GOFFMAN, mes constructions imagées sont conçues comme des « modèles » de construction et de reconstruction de sens permettant de rendre les choses observées plus visibles (BORUTTI 2001 : 33-68). J'envisage ainsi mes métaphores à la fois similaires à des outils sémantiques et heuristiques, c'est-à-dire pareil à des grilles de lecture analytique et donc des modèles compréhensifs au sens scientifique du terme. En effet, selon Max BLACK (1979 : 19-43), paraphrasé par BORUTTI :

[...] usage des métaphore [sic] et usage des modèles [scientifiques] sont des procédés analogues : dans les deux cas, on transpose analogiquement un vocabulaire d'un système à un autre. Un modèle scientifique est donc le développement, l'articulation d'une métaphore créative, soit d'une métaphore qui, en re-décrivant et en ré-organisant le contexte, offre la possibilité de voir de nouveaux référents (BORUTTI 2001 : 48).

3.3.2.2 Distanciation sémantique par rapprochement analogique

Dans ma recherche en fait, les figures-concepts de la description métaphorique opèrent, en tant que des outils de distanciation sémantique qui fonctionnent par un rapprochement analogique. Le procédé vise, d'une part, à proposer un nouveau regard sur le monde du *trainwriting* en mettant en perspective les activités des adeptes par analogie à des ensembles pratiques qui relèvent d'autres sphères d'activités (le théâtre, la chasse, la guerre, etc.). D'autre part, cette technique cherche aussi à créer une rupture avec les préconceptions. Celles notamment qui caractérisent la vision dominante sur la pratique du *trainwriting* véhiculée dans le monde de la cité par la controverse art/vandalisme et qui contribue à éclipser d'autres éléments de compréhensions significatives du phénomène. Un peu comme dans l'anthropologie classique qui puise dans les travaux sur un Ailleurs passé ou exotique pour effectuer un décentrement⁶⁷, la description métaphorique se sert des catégories « emic » pour les transformer en catégorie « etic ».

Toutefois, à la différence de ces travaux classiques, les figures que j'utilise pour opérer un décentrement de perspective dans mon travail ne sont pas inspirées de pratiques « passées » ou « exotiques » comme le « *potlach* » (MAUSS 2001 [1950]), la « *kula* » (MALINOWSKI 2007[1963]) ou le « *big man* » (SAHLINS 1963) pour ne citer que des exemples très connus dans la littérature anthropologique. Au contraire, les figures-concepts que j'ai imaginées proviennent directement de pratiques populaires contemporaines et urbaines, ce qui a le mérite de les rendre accessibles au langage de tout le monde et non pas seulement à celui, certes mais pas exclusivement, des membres de la communauté scientifique à laquelle je m'adresse, en premier lieu, dans cette recherche. En effet, ma recherche n'entend ainsi pas seulement traduire des compréhensions dans un seul sens. La distanciation par rapprochement à travers

⁶⁷ En effet, Ruth BENEDICT 2005 [1934] concevait l'étude des communautés extraeuropéennes comme un moyen de mieux comprendre nos sociétés occidentales.

les figures-concepts que j'ai élaborées en filant les métaphores qui circulent dans l'univers symbolique du monde du *trainwriting* visent aussi à offrir aux adeptes que j'ai côtoyés un nouveau regard sur leur pratique. De ce point de vue, en leur qualité d'outils de médiation d'un langage à un autre, ces figures-concepts peuvent être considérées comme des navettes sémantiques et heuristiques. « Navettes », parce qu'à travers ces « figures-concepts-navettes », qui justement permettent de donner à voir des choses, je cherche, en ma qualité d'ethnographe, non seulement à faire passer des significations « emic » dans l'univers scientifique (« etic »), mais aussi à créer un circuit inverse en favorisant un éclairage en retour instructif aussi bien pour les membres de la communauté des adeptes que j'ai pistés que pour tous les autres observateurs intéressés qui composent les mondes de la *cit*é. Ambition facilitée par mon statut privilégié de chercheur en position d'*insider* que j'occupe au sein du milieu que j'étudie.

3.3.2.3 Une double herméneutique

L'« échange herméneutique » que je cherche à stimuler à travers la description métaphorique fait directement écho au principe de « réciprocité d'interprétation » et à la thèse de la « double herméneutique » d'Anthony GIDDENS (1976 et 1977) dont les fondements ont été synthétisés par Jean NIZET dans son ouvrage consacré à la sociologie de GIDDENS justement :

Il y a d'abord les interprétations que le chercheur propose des conduites des sujets. Mais les sujets étant des êtres réflexifs [...], il y a aussi les interprétations qu'ils font des situations qu'ils vivent : des interprétations qui conditionnent leurs propres actions et, à travers elles, les systèmes sociaux. Ces deux types d'interprétations ne sont pas étrangers l'un et l'autre : dans son travail, le chercheur prend en compte la manière dont les sujets interprètent les situations qu'ils vivent ; par ailleurs, les sujets prennent connaissance des interprétations des chercheurs et les intègrent dans leurs manières de voir et d'agir. Il existe donc, entre le chercheur en sciences sociales et le sujet, une « réciprocité d'interprétation, une « double herméneutique » [...]. D'un côté, les théories et les « découvertes » des scientifiques des sciences sociales ne peuvent pas être tenues hors de l'univers des significations et des actions de ceux et celles qui en sont l'objet. De l'autre, ces acteurs qui font partie des objets des sciences sociales sont eux aussi des théoriciens du social, et leurs théories contribuent à la constitution des activités et des institutions qui sont les objets d'études des scientifiques des sciences sociales. Aucune ligne de démarcation claire ne sépare les acteurs « ordinaires » des spécialistes lorsqu'il s'agit de réflexion sociologique documentée (GIDDENS 1976 cité dans NIZET 2007 : 26-27).

En sociologie la notion de « subculture », par exemple, développée initialement par les travaux de sociologues issus notamment de l'École de Chicago entre les années 1920 et 1930 et ensuite par ceux de l'École de Birmingham et de Manchester (WILLIAMS 2011 : 17-43), illustre très bien le cas de l'interprétation conceptuelle par les chercheur·euse·s reprises et intégrées par leurs sujets dans leurs manières de voir et d'agir. Comme déjà évoqué en ethnologie, les notions de « *potlach* », de « *kula* » ou de « *bigman* » exemplifient la boucle inverse. NIZET (2007 : 27) parle de « zone d'échange » pour qualifier l'intersection entre les deux boucles d'interprétations (interprétations par les chercheur·euse·s et interprétations et transformations par les acteurs et les actrices). En ce sens, les sciences sociales ne sont donc pas isolées des mondes qu'elles étudient. La double herméneutique a ainsi pour conséquence que celles-ci entrent dans la production

de celui-ci (NIZET 2007 : 28). Dans le cadre de ma recherche, je vise à situer ma démarche ethnogéographique et mon travail de traduction (ou médiation) à l'intersection de ces deux boucles, autrement dit dans cette zone d'échange, bien que dans ce texte-là mes efforts de traduction s'efforcent avant tout à formaliser des compréhensions qui s'adresseraient d'abord aux membres de la communauté scientifique.

Après avoir exposé les perspectives théoriques et les principes ethnographiques ainsi que les techniques de recherche et les méthodes d'analyses que je j'ai suivis, compte tenu des conditions de réalisation de mon enquête de terrain ethnographique portant sur des activités illicites et dangereuses, il convient, dès lors, dans le chapitre qui suit de rendre compte des considérations éthiques prises en compte tout au long de la réalisation de ma recherche.

4. ETHNOGRAPHIER UNE PRATIQUE DÉVIANTE, TRANSGRESSIVE ET DANGEREUSE : ENJEUX MÉTHODOLOGIQUES ET ÉTHIQUES D'UN TERRAIN « HORS-PISTE »

Les études portant sur des pratiques déviantes, transgressives et dangereuses – en particulier celles semblables à la mienne qui impliquent des regroupements de jeunes – ne sont ni récentes ni exceptionnelles en sciences sociales. Ce domaine d'étude s'est fait connaître, en tout cas, dès les années 1920, à travers les travaux pionniers développés au sein de l'École de Chicago (COULON 2007 [1992] : 76). D'un point de vue méthodologique, les auteur-e-s de travaux s'inscrivant dans la lignée de cette école sociologique de tradition interactionniste se caractérisent par leur volonté de comprendre le point de vue des personnes impliquées dans les activités déviantes sur lesquelles ils et elles se sont penché-e-s. Leur approche méthodologique se démarque par leurs efforts fournis pour s'affranchir des normes établies par ce que Howard BECKER (1985 [1963]) appelle les « entrepreneurs de morale »⁶⁸. Ces études se caractérisent aussi par leur préférence pour le travail de terrain et le recours à des techniques de recherche associées à l'observation participante (COULON 2007 [1992] : 94-118). Si les contributions scientifiques des enquêtes de terrain du même genre que celles affiliées à l'École de Chicago sont indéniables sur le plan empirique (FERRELL & HAMM 1998 ; HOBES 2001 ; LEE-TREWEEK & LINKOGLE 2000 ; POLSKY 1967 ; YATES 2004), elles n'en demeureront pas moins une épreuve pour l'ethnographe d'un point de vue autant méthodologique qu'éthique. En effet, le choix que j'ai fait : d'abord d'observer des pratiques déviantes de personnes qui s'adonnent régulièrement à des activités clandestines, strictement interdites par la loi, et, ensuite, de suivre au plus près de leurs expériences d'initiés en cherchant à les accompagner, *in situ*, sur les chemins « hors-pistes » des sites qu'ils transgressent, tout en m'efforçant d'observer, *in vivo*, leurs « conduites à risques » (LE BRETON 2013 [2002]), s'est révélé être un défi majeur. Ce chapitre vise à mettre en perspective les considérations méthodologiques et éthiques qui ont orienté ma pratique de terrain à la lumière de ses dimensions « sensibles » (BOUILLON et al. 2005 : 13-28). J'envisage cette mise en lumière à partir d'une réflexion autocritique sur les difficultés qui ont marqué le déroulement de ma recherche ainsi que sur les mesures que j'ai prises pour m'en prémunir et résoudre les problèmes concrets auxquels j'ai été confrontés. Les situations que j'ai vécues en tant que des crises et qui ont affecté mes expériences de terrain, similaires à celles que j'ai raconté dans le préambule à propos de mon arrestation par la police de Neuchâtel, me servent d'entrée en matière.

4.1 Une expérience troublante mais riche d'enseignements méthodologiques et éthiques

Pour introduire les développements qui vont suivre dans ce chapitre, je reviens sur le récit auto-ethnographique quant à mon interpellation par la gendarmerie de Neuchâtel. Le texte contenu dans la vignette, ci-dessous, sous forme de récit impressionniste et confessionnel (VAN MAANEN 1992 [1988]) poursuit cette histoire. Cette expérience inoubliable, dont l'origine remonte au temps où je réalisais mon travail de mémoire de licence en ethnologie sur la scène du *graff* à Biel/Bienne (2004-2007), a été une source de sensibilisation autant sur le plan méthodologique qu'éthique pour la préparation de mon projet de

⁶⁸ Par cette désignation, il faut entendre les institutions qui ont le pouvoir de déterminer ce qui est juste et ce qui ne l'est pas et ainsi la capacité non seulement de définir les normes sociales, mais aussi de les faire appliquer. L'expression comprend également les acteur-trice-s qui défendent ces normes (BECKER 1985 [1963] : 171).

thèse. Pour rappel : après avoir photographié un wagon recouvert par des *graffs* à proximité de la gare de Neuchâtel, une patrouille de police, alertée par un signallement, me suspecte d'être l'auteur des déprédations et me met en état d'arrestation. Un spécialiste de la lutte contre les *graffitis* se charge de mon dossier. Durant ma détention, je subis plusieurs interrogatoires accusateurs et une perquisition de mon domicile et atelier de travail. La fouille a abouti à une saisie inquiétante de divers biens personnels, dont mon ordinateur, des CD gravés, une carte mémoire, mon livre de dessins (*blackbook*), des esquisses et des photographies de mes œuvres, un lot de revues spécialisées dans la documentation d'œuvres d'auteur-e-s de *graffs*, etc. Le contenu de la vignette décrit les rebondissements de cette longue et troublante affaire qui s'est poursuivie jusqu'en 2010, peu de temps après avoir terminé la rédaction de mon projet de thèse, soit plus de six ans après mon interpellation.

Vignette 6 : Maudites photos (épisode II)⁶⁹.

Après la perquisition de mon domicile et de mon atelier, les policiers me relâchent. Mes ennuis ne font toutefois que commencer. Le mois suivant je suis convoqué au poste de police où je subis un nouvel interrogatoire. A l'instar des précédentes auditions, je persiste à nier les faits qui me sont reprochés. Faisant valoir mon « droit de garder le silence », je cesse aussi de répondre aux questions de « Monsieur graffitis », le spécialiste de la lutte contre les graffitis, qui a pris en charge mon dossier d'inculpation.

Ensuite, l'affaire se calme durant environ une année, mais suite à l'établissement d'une entraide policière entre les autorités du canton de Neuchâtel et celles de Berne, elle prend une nouvelle tournure. Ordinairement, le traitement des affaires délictueuses relève des autorités cantonales. Étant donné que les activités illicites des adeptes du *graff* sur trains transcendent bien souvent les frontières cantonales et mêmes nationales, on comprend aisément l'intérêt pour les instances de police locales et nationales d'entreprendre des collaborations intercantionales et internationales comme dans mon affaire. Ainsi, mon dossier est remis à la police

cantonale de Berne, aux soins d'un spécialiste de la lutte contre les graffitis à Biel/Bienne, très intéressé par mon affaire. En effet, ce « Monsieur graffitis » de Biel/Bienne menait à l'époque une opération d'envergure pour capturer les membres du noyau dur d'un cercle de *trainwriters* régional sur lequel il enquêtait depuis déjà plusieurs années. Les trois *graffs* figurant sur la rame, que j'avais pris alors en photo à la gare de Neuchâtel, renvoyaient aux griffes des personnes recherchées qu'il visait. Mon arrestation tombait donc à pic. Au vu de mon dossier, « Monsieur graffitis » s'était convaincu que j'étais un membre du regroupement d'adeptes qu'il cherchait justement à démanteler.

J'étais vraiment très loin de me douter de cette nouvelle tournure de mon affaire, jusqu'au jour où mon appartement a fait l'objet d'une nouvelle perquisition. La fouille avait donc, cette fois-ci, été orchestrée par un spécialiste biennois de la police cantonale de Berne. J'étais en déplacement au moment des faits. L'équipe de police chargée de la perquisition était intervenue à l'aube. C'est ma colocataire d'antan qui subit leur intervention. Lorsque les policiers se sont manifestés derrière notre porte d'entrée, sidérée, elle les a laissé entrer et les a conduits devant ma chambre. Après la fouille, elle parvient à me joindre

⁶⁹ Je rappelle que le premier épisode de ce récit fait référence à mon préambule. Il convient encore de mentionner que les données formelles sur lesquelles se fondent ce récit résultent d'un croisement d'informations issues de deux principales sources : comptes rendus de ma précédente recherche, actes judiciaires dont les miens et ceux qui m'ont été confiés pour étude par certains partenaires de terrain privilégiés.

par téléphone pour m'en informer. Sur le coup, j'étais aussi paniqué que lors de la première fouille et impatient de retourner chez moi pour vérifier ce que les policiers avaient bien pu saisir cette fois-ci.

Le lendemain, de retour à mon domicile, je découvre, suspendue à la porte de ma chambre une feuille signée par « Monsieur graffitis » de la police cantonale bernoise de Biel/Bienne. Ce papier décrivait une liste de tous mes biens séquestrés parmi lesquels mon ordinateur, celui-là même que j'avais difficilement récupéré plusieurs mois après la première perquisition. Y figurait également d'autres types de biens personnels tout aussi similaires à ceux de cette même première perquisition (livres d'esquisse, photographies, cartes SD, CD gravés, revues spécialisées dans la documentation des *graffs*, etc.). Et en guise de clôture un petit message de son auteur, « Monsieur graffitis » le policier spécialiste de Biel/Bienne, m'ordonnant de rapidement prendre contact avec lui. Une petite carte de visite du policier était agrafée sur ladite feuille. En séquestrant mes biens comme son collègue de Neuchâtel lors de la première fouille, il espérait à son tour trouver de nouveaux éléments pour progresser dans son enquête, toujours en cours. Après cette deuxième perquisition, ma question de savoir si les mesures de sécurisation des données sensibles auxquelles j'avais pensé au préalable auraient été suffisantes rejaillit de plein fouet dans mon esprit déjà tourmenté. J'apprendrai plus tard, via mon réseau de connaissances que ce jour-là, je ne fus pas le seul à avoir eu une visite intrusive de la police. Trois perquisitions eurent lieu simultanément le même matin chez d'autres présumés auteurs de *graffs* illégaux, établis à Biel/Bienne.

Lorsque je prends contact avec le spécialiste en charge de l'opération en cours, il me fait savoir qu'il voulait, à son tour, me voir pour me questionner à propos des faits qui me sont reprochés. Après un premier interrogatoire, je dus quelques semaines plus tard me rendre une seconde fois à l'office de « Monsieur graffitis » de Biel/Bienne pour endurer un nouvel entretien. Comme lors de l'audition précédente je fais poliment valoir mon droit au silence. Au vu du genre de questions posées au cours des

divers interrogatoires que j'avais subis à Neuchâtel et à Biel/Bienne, j'en déduis avec un certain soulagement que mes mesures de précaution quant à la protection des données avant l'expérience de mon arrestation dans le cadre de la réalisation de mon travail de mémoire sur la scène biennoise du *graff* (entre-temps terminé) s'avérèrent efficaces.

Cependant après ces désagréables entrevues, l'affaire se calme à nouveau quelques années mais pas pour longtemps. Mes déductions à propos des mesures de protections de mes données de recherche semblèrent se confirmer, puisque rien ne s'était passé depuis. Au cours de cette nouvelle période d'accalmie, mes inquiétudes s'étant estompées, je décide courageusement de m'engager dans le projet de réalisation de cette thèse dans le dessein de poursuivre mes recherches entreprises antérieurement. J'étends alors mes investigations bien au-delà des frontières de la scène suisse de l'univers du *graff* et en les focalisant uniquement sur les adeptes spécialisés dans le *graff* clandestin sur trains. Rétrospectivement, je réalise m'être jeté directement dans la gueule du loup. Finalement, peu de temps après avoir soumis mon projet de thèse au décanat de ma faculté d'ancrage dans le courant de l'été 2010 – soit plus de six ans après avoir pris les maudites photos du train recouvert de *graffs* (une année avant prescription de l'affaire) – une lettre recommandée me sommat de comparaître devant le président du tribunal régional en charge de mon affaire pour répondre de mes accusations. Le jour de la comparution le 10 juillet 2010, j'étais assisté par un avocat et soutenu par deux lettres officielles, l'une émanant de la direction de l'IE (Institut d'ethnologie de Neuchâtel) et l'autre du MEN (Musée d'ethnographie de Neuchâtel), confirmant au moment de mon arrestation la réalisation de mes investigations en cours sur la scène suisse du *graff* et attestant de mon expertise scientifique sur le sujet. Dans le cadre de ma défense, il s'agissait principalement de prouver au président du tribunal que les interprétations issues des analyses graphologiques, établies par les deux spécialistes qui ont élaboré mon dossier d'inculpation, à savoir « Monsieur graffitis » de la police de Neuchâtel et celui de Biel/Bienne, étaient erronées. Heureusement, je parviens

à balayer les arguments de l'accusation m'accablant en démontrant les contradictions et abus des analyses graphologiques.

partenaires de terrain d'antan n'ont pas été affectés par ma mésaventure.

À mon grand soulagement, je suis acquitté et dédommagé des frais de justice engendrés par cette affaire. Mais le plus important est que mes

(Extrait adapté de mon carnet de notes ethnographiques)

L'expérience de cette affaire donne ainsi un premier aperçu du genre de difficultés auxquelles j'ai dû me confronter.

4.2 Un terrain sensible et risqué

Parce qu'elle porte sur des activités illicites et que je me suis engagé à suivre les activités quotidiennes de personnes considérées comme des « hors la loi », ma recherche peut s'apparenter à ce que les auteurs d'un ouvrage collectif appellent un « terrain sensible » (BOUILLON et al. 2005). Si par nature les « terrains ethnologiques ont toujours été sensibles » tel que le souligne Jean-Pierre DOZON dans la préface de l'ouvrage en question (BOUILLON et al. 2005 : 7), il faut consentir que lorsque ces enquêtes ethnographiques portent plus spécifiquement sur des pratiques déviantes, clandestines, transgressives et illégales – à l'exemple de mon cas et à l'image des contributions de l'ouvrage collectif que je viens de citer – leur caractère « sensible » recouvre une exposition aux dangers et une prise de risques qui leur sont propres⁷⁰. Comme le remarquent les directrices du livre, les difficultés entourant ce genre de recherches « peuvent se différencier en partie des problèmes que tout chercheur en sciences sociales rencontre, depuis le recueil des données jusqu'à leur interprétation et leur restitution » (BOUILLON et al. 2005 : 15).

Pour les ethnographes engagé-e-s dans la réalisation d'un terrain sensible autant que le mien, il est donc primordial de parvenir le plus tôt possible à bien identifier les dangers spécifiques encourus par leurs recherches pour ainsi mieux évaluer les risques qu'elles comportent, tant sur le plan de la réalisation de leur enquête que sur la situation de leurs partenaires de terrain privilégiés, tout comme eux - et elles-mêmes en tant qu'enquêteurs-trices. Dans la réalisation de ce genre de recherches, la mise en œuvre des dispositifs de protection basiques relevant de l'éthique de la recherche, à savoir l'anonymisation des interlocuteurs et interlocutrices ou encore la confidentialité des matériaux de recherche est fondamentale. Toutefois, comme le démontre le récit de mon arrestation, les mesures particulières que j'avais mis soigneusement en œuvre à l'époque de la réalisation de mon travail de licence de mémoire ne se

⁷⁰ Pour éviter toute confusion dans la suite du texte, il convient de préciser ici la distinction que je fais entre le « danger » et le « risque », deux notions souvent utilisées comme des synonymes dans le langage courant. Dans ma recherche, je conçois le « danger » comme une source potentielle de dommage, de préjudice, etc. susceptible de causer d'une manière ou d'une autre du tort aussi bien sur (i) le plan du déroulement de la recherche en générale que (ii) les situations des partenaires d'enquête et (iii) celles de l'enquêteur-trice. Le « risque », quant à lui, renvoie à la probabilité que ces trois « formes » de vulnérabilité subissent un dommage, un préjudice, etc., en cas d'exposition à un danger quelconque. Sous cet angle de vue, la pratique de l'enquête de terrain ethnographique comporte par défaut des dangers et des risques plus ou moins importants selon les domaines de recherche investis par les ethnographes et les méthodes qu'ils et elles ont choisi d'utiliser pour les investiguer.

sont avérées efficaces que jusqu'à un certain point. En fait, à l'époque de la préparation de mon travail de mémoire, mes préoccupations déontologiques se concentraient exclusivement sur la garantie de la protection de mes partenaires de terrain privilégiés. Naïf, j'étais loin d'imaginer que l'expérience de mon arrestation affecterait ma santé morale au point que les troubles psychologiques consécutifs subis se répercuteraient jusqu'à la phase de rédaction finale de ma thèse. D'ailleurs, dès le commencement de ces problèmes, il ne m'était venu à aucun moment l'idée de les concevoir comme un préjudice qui pourrait relever d'un danger propre à ma recherche en tant que tel, et cela jusqu'au moment de préparer une présentation dans le cadre d'un atelier de travail organisé en juillet 2012, lors de la conférence annuelle de la European Association of Social Anthropologists (EASA). Le sujet de ma communication portait sur les dilemmes méthodologiques et éthiques posés par mon terrain alors en cours ⁷¹. En élaborant ma présentation, j'ai découvert deux livres intéressants sur ce thème qui m'ont permis de mieux cerner les types de dangers et risques qui entourent mon terrain et aussi de mieux comprendre les liens étroits que ces deux termes entretiennent entre eux. Il s'agit, d'une part, de l'ouvrage édité par Géraldine LEE-TREWEEK et Stéphanie LINKOGLE (2000), intitulé *Danger in the field. Risk and ethics in social research* et, d'autre part, de celui par Jeff FERRELL et Mark S. HAMM (1998), *Ethnography at the Edge. Crime, deviance, and field research* ⁷². Les auteur-e-s-éditeur-e-s de ces ouvrages proposent deux cadres de conceptualisation complémentaires des dangers pour penser les dilemmes ethnographiques avec lesquels certain-e-s ethnographes seraient éventuellement un jour confronté-e-s au cours de leur enquête de terrain comme je le fus moi-même.

4.3 Identification des dangers et risques propres à mon terrain

Dans l'introduction de l'ouvrage de LEE-TREWEEK et LINKOGLE (2000 : 8-25), les auteures-éditrices relèvent quatre idéaux-types de dangers imbriqués les uns dans les autres : (1) le « danger physique » (« physical danger »), (2) le « danger émotionnel » (« emotional danger »), (3) le « danger éthique » (« ethical danger ») et (4) le « danger professionnel » (« professional danger »). Dans la conclusion de *Ethnography at the Edge* (FERRELL et HAMM 1998 : 254-272), les auteur-éditeurs de cet autre intéressant ouvrage sur la question identifient, quant à eux, cinq idéaux-types de dangers, dont trois d'entre eux se réfèrent directement aux trois premiers de la typologie proposée par leurs collègues, LEE-TREWEEK et LINKOGLE. Les deux autres types de dangers mis en lumière par FERRELL et HAMM renvoient aux (5) « danger légal » (« legal danger ») et (6) « danger du stigma » (« stigma danger »).

⁷¹ 10-13 juillet : « Pratiques à risques et observation participante. Enjeux ethnographiques d'un terrain multisitué portant sur les activités déviantes de *graffiti-writers* » ; Talk for the European Association of Social Anthropologists (EASA) 2012 : Uncertainty and Disquiet, Nanterre Université de Paris, FR ; sous la coordination de Gilles RAVENEAU et Tiphaine BARTHÉLÉMY.

⁷² Je préparais alors une présentation orale à l'occasion d'un panel auquel j'ai pris part lors de la conférence annuelle de la EASA 2012 qui s'était déroulée à Paris. Le panel portait sur l'« Ethnographie en situation de risque » et ma présentation sur les enjeux méthodologiques et éthiques de mon terrain.

Pour ma part, je retiens de cette typologie cinq principaux dangers significatifs par rapport à ma recherche : le danger légal ; le danger physique ; le danger émotionnel ; le danger éthique et le danger professionnel. Dans la mesure où le danger du stigma présenté dans la typologie de FERRELL et HAMM rejoint, à bien des égards, la définition du danger professionnel de la typologie de LEE-TREWEEK et LINKOGLE, je l'ai associé au danger lui correspondant plutôt que de le considérer en tant que tel. Il s'agit dès lors de décrire brièvement ces cinq types de dangers, un par un, en faisant directement le lien avec mes propres expériences de terrain.

4.3.1 Danger légal

Par « danger légal », il faut entendre les préjudices de nature légale auxquels s'exposent les ethnographes qui étudient des pratiques illicites, telles les activités transgressives des adeptes du *trainwriting* qui, dans le cadre de leur pratique, infiltrent méthodiquement des sites interdits d'accès au public et commettent systématiquement des actes de déprédations jugés répréhensibles par les autorités compétentes. Les auteur-e-s de graffitis incriminé-e-s par les forces de l'ordre sont passibles de sanctions pénales qui sont plus ou moins importantes, selon l'ampleur des délits qui leurs sont reprochés et le cadre juridique des contextes nationaux considérés.

En choisissant d'accompagner mes partenaires de terrain privilégiés sur les sites qu'ils transgressent, de les observer en action et de documenter visuellement leurs performances graphiques, je m'expose tout comme eux-mêmes à leurs mêmes risques : me faire arrêter en flagrant délit, devoir subir les conséquences légales de mes actes et me retrouver ainsi sur les bancs d'accusés (me rappelant ma précédente recherche).

4.3.2 Danger physique

Par « danger physique », il faut comprendre les dommages de nature corporelle auxquels s'exposent les ethnographes qui étudient des pratiques extrêmes, telles les activités clandestines des adeptes du *trainwriting* qui s'aventurent sur des chemins « hors-pistes » lorsqu'ils et elles se fraient, le long des voies du trafic ferroviaire et sur des sites où stationnent temporairement les trains ciblés. L'infiltration des parcs ferroviaires nécessitent une certaine vigilance et agilité physique pour traverser ou contourner, selon les situations, les divers obstacles infrastructurels (grillages, parois, conduit d'aération, dispositifs sécuritaires, etc.) qui déferleraient éventuellement sur le parcours des adeptes. Des risques de collision ou d'aspiration provoqués au passage d'un train à grande vitesse, par exemple, ou une électrocution induite par les champs électriques actifs au niveau de la caténaire ou encore par une tension du courant passant dans les « troisièmes rails » de certains systèmes ferroviaires ne seraient pas des moindres. Les blessures corporelles liées à ces dangers peuvent être fatales ainsi qu'en témoignent les faits divers journalistiques que j'ai pu relever dans le cadre de mes recherches documentaires.

En ayant opté de suivre mes partenaires de terrain privilégiés *in situ* et *in vivo*, je m'exposais aux mêmes contraintes et risques physiques.

4.3.3 Danger émotionnel ou psychologique

Par « danger émotionnel », il faut entendre les préjudices d'atteinte à la santé morale et psychosomatique des ethnographes qui, par exemple, suivent les activités illicites de personnes traquées par les forces de l'ordre et se risquent d'être confrontées à l'épreuve de la justice comme dans mon cas. Ici, le danger émotionnel va de pair avec le danger légal, puisque le premier type découle directement du deuxième. J'avais complètement négligé de considérer ce type de danger et, au moment des faits juridiques, je n'étais pas bien préparé à gérer la pression psychologique consécutive que j'avais progressivement commencé à ressentir, à la suite de l'expérience troublante de mon arrestation que je venais de vivre à la gare de Neuchâtel, pression qui s'intensifiait durant la longue et pénible procédure qui s'en est suivie. Je n'avais non plus pas prévu que la retombée de cette pression aurait eu un impact aussi paralysant durant de la phase rédactionnelle de ma thèse et que mon malaise perdurerait plusieurs années jusqu'à ce que je sois parvenu tant bien que mal à dompter la peur, probablement le moteur de mon blocage. Ce type de danger doit être mis en lien avec le danger éthique que j'aborde au point suivant.

4.3.4 Danger éthique

Par « danger éthique », il faut comprendre le danger encouru par les ethnographes qui, comme moi, collaborent étroitement avec des partenaires de terrain privilégiés commettant régulièrement des infractions sous leur regard.

En m'immergeant dans la vie quotidienne du noyau dur d'un cercle d'adeptes traqués par les brigades de lutte contre les graffitis, suivant de près leur pratique transgressive et documentant leurs activités clandestines, je m'exposais au risque de compromettre leur situation personnelle. Compromissions évitées parce qu'heureusement j'avais au départ pris des précautions suffisantes quant à la protection des données et cela bien longtemps avant le jour de mon arrestation. Dans cette étude par ailleurs, en cherchant à mettre en lumière les dynamiques sociales et spatiales qui animent les activités circulatoires translocationnelles des adeptes du *trainwriting* en Suisse et en Europe et révélant plus généralement certaines logiques d'actions en situation, je risquais de compromettre l'ensemble du milieu. En effet, les données ethnographiques que j'ai produites, médiatisées oralement (présentation lors de conférences) et mobilisées dans mes analyses (monographie et articles) jusqu'à présent (y compris dans cette thèse) souffriraient de l'inconvénient de servir les programmes de luttres contre les auteur-e-s de *graffitis*.

4.3.5 Danger professionnel

Par « danger professionnel », il faut entendre les risques de mépris et d'exclusion pesant sur le déroulement des carrières des ethnographes qui travaillent, par exemple, sur des sujets considérés comme « indignes » par certain-e-s de leurs collègues et qui de surcroît mobilisent des méthodologies impopulaires, susceptibles de heurter les conventions formelles ou informelles de recherche établies au sein de leurs regroupements de pairs et de leurs universités d'attache. Lors des rencontres scientifiques auxquelles j'ai participé, j'ai ressenti à maintes reprises une certaine suspicion et un certain dédain envers mon sujet de thèse de la part de certain-e-s de mes collègues. Ces collègues peinaient à concevoir qu'en tant que doctorant je puisse traiter une thématique, selon eux et elles, aussi démodé et frivole que les graffitis sur les trains. Au terme de mes présentations, j'ai pu aussi déceler leurs réactions outrées par

le fait que dans le cadre de mon terrain, je passe la plupart de mon temps avec des personnes réputées « vandales » et que je m'autorise à les accompagner dans leurs actions clandestines et transgressives. Ce type de danger, pris en compte dans la typologie LEE-TREWEEK et LINKOGLE, rejoint le danger du stigma inclus dans la typologie de FERRELL et HAMM que je n'ai pas considéré en tant que tel.

4.4 « C'était moins une ! » : une situation problématique exemplaire

La mise en perspective des dangers et risques propres à ma recherche, à partir de la combinaison des cadres conceptuels proposés par les auteur-e-éditeur-e-s des deux ouvrages cités précédemment, donne un aperçu général des difficultés qui ont entouré les conditions de réalisation de ma recherche. À l'image du récit impressionniste et confessionnel de mon arrestation présenté antérieurement, le second récit auto-ethnographique, contenu dans la vignette qui suivra, illustre de manière concrète et vivante une autre situation problématique à laquelle j'ai dû faire face. Mise en rapport avec la première anecdote, ce deuxième cas me permettra, en fin de chapitre, de relever de façon systématique les divers enseignements que j'ai tiré progressivement des situations de crise auxquelles j'ai été confronté et des solutions et stratégies imaginées pour me prémunir contre les divers dangers et risques propres à ma recherche.

L'anecdote, relatée dans la vignette ci-dessous, est tirée d'une expérience de terrain que j'ai vécue dans le cadre d'un voyage de presque un mois lors duquel j'accompagnais, FORCE & ERGON, mes partenaires de terrain privilégiés en tournée graffitis en Europe. L'histoire de ce récit de voyage autoethnographique relate deux situations qui se sont déroulées vers la fin de la tournée. Nous nous trouvions alors à Milan en Italie, l'avant dernière escale de notre itinéraire de route, avant de retourner en Suisse. Durant toute la période de la tournée, nous voyagions tous les trois en train, muni chacun d'un billet « InterRail Global Pass » valable un mois, ce qui était très pratique puisque nous avons pu nous déplacer assez librement au gré de nos choix dans toutes les villes des pays de l'Europe, membres de la « communauté interrail ». Les deux compagnons de route, FORCE & ERGON, qui revenaient alors d'Amsterdam s'étaient fixé rendez-vous, comme convenu, à Milan pour retrouver leurs amis CASSIUS & METAL. Ces derniers aussi en tournée depuis un certain temps revenaient de Paris. Le récit décrit les conditions de déroulement de deux actions graffitis ciblant le métro de Milan, dont une aurait pu se terminer en tragédie sur tous les plans des dangers détaillés précédemment (légal, physique, émotionnel, éthique et professionnel).

Vignette 7 : Satanée pizza !⁷³

Après plus de trois semaines de voyage, revenant du nord de l'Europe et rejoignant le sud, mes partenaires de terrain privilégiés et moi venions d'arriver en Italie. FORCE & ERGON avaient prévu de retrouver à Milan CASSIUS & METAL aussi en tournée depuis un certain temps. En fait, ils avaient tous commencé

leur tournée au même moment. Pour des raisons pratiques, ils avaient décidé de prendre chacun de leur côté, un itinéraire différent. Ce choix ne les a pas empêchés en cours de route de communiquer entre eux par portable pour s'échanger des informations utiles et de convenir de se retrouver à Milan, dans une auberge de jeunesse définie au préalable. Le choix du lieu de rencontre n'était de loin pas anodin.

⁷³ L'histoire racontée dans cette vignette résulte d'une adaptation de notes tirées de mon journal ethnographique.

L'adresse de l'auberge de jeunesse où l'équipe devait se retrouver a la réputation d'être un repère pour les acteurs de la scène du *trainwriting* « étranger » de passage à Milan.

Aussi sur le plan financier cette auberge avait l'avantage d'être relativement bon marché. De plus, du point de vue de la localité elle se situe à un endroit idéal pour préparer des « plans métros ». Le site de l'auberge, très accessible pour les « étrangers », se trouve seulement à quelque pas d'une station de métro qui dessert la ligne rouge. Le réseau du métro milanais compte trois lignes. À Milan, à l'image de nombreuses autres villes qui disposent d'un métro, les lignes du réseau métropolitain sont caractérisées par des couleurs. À l'époque, cette métropole italienne comptait trois lignes principales, la « ligne rouge » (le « M1 »), la « ligne verte » (le « M2 ») et la « ligne jaune » (le « M3 »). Depuis la station de la ligne rouge où mes partenaires de terrain privilégiés ont choisi d'établir leur « base de campement », ils se déplaceront assez facilement d'un endroit à l'autre de la ville pour repérer des lieux abritant des rames au repos qu'ils pourront infiltrer et investir. Ce jour-là, nous arrivâmes à Milan de bonne heure, un jour avant la date du rendez-vous fixé par mes compagnons, FORCE & ERGON, avec leurs compères, CASSIUS & METAL.

Le jour était encore jeune lorsque nous rejoignîmes l'auberge en métro depuis la gare Milano-Centrale où nous étions descendus du train. Nous déposâmes dans la chambre commune que nous avions louée nos bagages lourds et encombrants, ne contenant rien d'autre que presque dix fois plus de couleurs aérosols que nos affaires personnelles. FORCE & ERGON, impatients d'utiliser une partie des couleurs qu'ils transportent inconfortablement avec eux depuis Amsterdam d'où nous revenions, envisagèrent le jour même d'entreprendre une première *action métro*. FORCE connaissait dans la banlieue de Milan un *spot easy* qu'il avait déjà eu l'occasion d'investir l'été passé. Selon FORCE ce *spot* a l'avantage de ne pas présenter d'obstacles majeurs, si ce n'est un mur à grimper et le fait de devoir se soustraire durant son escalade aux regards des fenêtres du pâté d'immeubles, juste en face. Une fois à l'intérieur du site ferroviaire, il leur faudrait encore trouver un moyen

pour s'introduire incognito dans l'atelier du métro et se faufiler jusqu'à la hauteur d'une rame en stationnement, si possible isolée dans un coin discret le long d'une piste du dépôt. Il fallait donc espérer que des rames soient entreposées dans le hangar au moment où ils interviendraient. FORCE envisagea d'infiltrer le site autour de 12 h 00, moment où les mécaniciens auraient quitté leur place de travail pour prendre leur pause de midi. Cette ruse avait bien fonctionné la dernière fois. Ce plan n'a fait l'objet d'aucune objection de la part d'ERGON, il était confiant. Quant à moi, je me réjouissais déjà de pouvoir observer les deux compères dans un nouveau contexte d'*action*.

Au final, le plan s'était déroulé sans embrouille et même plus facilement que prévu, puisqu'après avoir escaladé le mur qui nous séparait du site ferroviaire, nous n'avons même pas eu besoin de nous risquer à rentrer à l'intérieur du hangar. Pour notre plus grand bonheur, une rame se trouvait au repos sur une voie auxiliaire bordant une aile du bâtiment constituant le hangar. Cette rame faisait très bien l'affaire pour le duo. À la fin de leur action qui n'a pas duré plus de vingt minutes, je parvins, de mon côté, à faire tranquillement des prises photographiques satisfaisantes des œuvres que venaient de réaliser mes partenaires de terrain privilégiés. La sortie hors de la zone du site ferroviaire interdite au public s'opère tout aussi facilement qu'à son entrée. Tous joyeux par cette action parfaite, nous rentrons directement à l'auberge pour y savourer un petit moment de relaxation, avant de bondir à la chasse d'une pizzeria locale digne de ce nom. Depuis le début de la tournée, les plans entrepris par les deux compères se sont jusqu'à ce jour écoulés sans grand problème. Je me suis habitué à ces « réussites », si bien que la peur qui a habité mon corps et mon esprit en début de voyage dès les premières actions s'est complètement diluée. Dans cette vague de réussites successives, une assurance insouciante nous avait dangereusement emballés. C'est un « mal de l'action » bien connu des acteur-trice-s du monde du *trainwriting*. Dans ce genre de situations, l'excès de confiance en soi peut conduire à un relâchement de l'attention, une dégradation de la vigilance et une mauvaise évaluation des risques encourus. Ce que je commence vraiment à réaliser une fois vécue la suite de cette aventure.

CASSIUS & METAL retrouvent comme prévu FORCE & ERGON le lendemain, à l'auberge. Les deux regroupements forment désormais une nouvelle équipe de quatre chasseurs. Les deux nouveaux arrivés n'avaient rien contre ma présence et je me réjouissais, déjà, de pouvoir suivre de nouvelles aventures en compagnie de la nouvelle formation. Au sein du quartet, c'est de loin CASSIUS qui connaissait le mieux le système métropolitain milanais. C'est d'ailleurs lui qui l'année passée avait guidé FORCE dans cette ville et qui lui a fait découvrir le plan du hangar de la ligne verte du « M2 » que je viens de décrire. CASSIUS, contrairement à ses partenaires, s'était déjà rendu plusieurs fois pour accomplir des actions grafitis dans cette ville. Il connaissait des endroits intéressants pour peindre des métros sur toutes les trois lignes milanaïses. Les autres membres de l'équipe se savaient être entre de bonnes mains en présence de CASSIUS. Au sein du cercle des RAILERZ, il a la réputation d'être un excellent chasseur. Il est probablement le plus expérimenté d'entre eux. En parlant de lui, FORCE me fit comprendre qu'à ses côtés, il se sentait complètement en sécurité. Les trois partenaires de CASSIUS comptent sur ses connaissances et expériences pour les guider le long du réseau métropolitain de Milan, aux portes de *lay-ups* où, tous ensemble, pourront peindre des métros et produire des souvenirs imagés de leurs actions. CASSIUS était d'humeur à tenter un plan d'action « intéressant » dans un *lay-up* situé dans un tunnel à la hauteur de la plateforme d'une station souterraine du M1, ce qui convenait bien au reste de la bande. Aucun des trois partenaires de CASSIUS n'avaient encore eu l'occasion de peindre un modèle de métro de la ligne rouge du M1 (ni même d'ailleurs de la ligne jaune du M3). Son plan imaginé pour ses partenaires consiste : (i) à se rendre en métro à la station cible en fin de soirée, (ii) en sortir pour établir une reconnaissance du site depuis l'extérieur, (iii) attendre la fermeture officielle de la station, (iv) trouver un moyen depuis l'extérieur pour se faufiler à l'intérieur du tunnel souterrain du M1, (v) retrouver le niveau de la station où est censé se trouver une rame au repos à peindre, (vi) faire des photos après leur action, (vi) ressortir du système souterrain (v) et enfin trouver un endroit discret dans la banlieue pour appeler en toute tranquillité un taxi pour rejoindre leur auberge. CASSIUS nous

fait comprendre, qu'une fois arrivés au niveau de la plateforme devant notre cible, l'équipe ne disposerait que d'environ dix minutes pour réaliser leurs œuvres, laps de temps durant lequel je pourrais prendre des photos. Après ce relativement court temps d'action, CASSIUS souhaitait quitter au plus vite le souterrain et se mettre à l'abri des agents de sécurité. Les détecteurs de présence et les vidéos de surveillance truffés dans le souterrain les alerteraient avant même que nous n'atteignions le *lay-up*, identiquement à une action réalisée lors d'un précédent séjour.

Conformément au plan organisé par CASSIUS, nous attendrons la dernière rame de la soirée pour nous rendre à l'endroit prévu. Une fois arrivés à destination, notre guide, CASSIUS, nous improvise une petite visite guidée autour de la sortie de la station, cela dans le but de nous familiariser avec le site environnant et de nous aider à trouver nos repères. Entre temps, l'entrée de la station ferme ses portes selon l'horaire prévu et CASSIUS nous conduit vers les portes de l'entrée d'un tunnel de la ligne rouge, à partir duquel il serait possible de rejoindre le *lay-up* en question. Le tunnel se trouve sur le site d'un atelier de remise en état. La zone qui entoure l'atelier étant barricadée comme une forteresse, il nous a fallu escalader plusieurs grandes portes METAL comportant des barbelés avant d'atteindre l'entrée du tunnel. Plusieurs centaines de mètres séparent l'entrée du tunnel du *spot* où doit se trouver notre cible. À l'intérieur du tunnel, une bonne distance s'effectue en file indienne le long des voies ferrées dans une obscurité partielle, au risque d'essuyer de nombreux désagréments. Avant de nous enfoncer dans la gorge du tunnel, CASSIUS, en tête de file, est devenu plus serein et très concentré. Il nous pria d'éviter de faire le moindre bruit et de faire bien attention à ne pas s'embourber les pieds dans le « troisième rail ». Pour circuler d'un endroit à l'autre de la ville comme de nombreux systèmes métropolitains, le métro milanais ne tire pas sa source d'alimentation électrique depuis un caténaire, mais à partir d'un rail électrifié placé en parallèle de la voie ferrée, le troisième rail. CASSIUS nous demanda de le suivre aux pas à pas et de tâcher de bien rester très près l'un derrière l'autre. La voie que nous empruntons pouvait être truffée de détecteurs de mouvements. En cas de déclenchement,

ce dispositif de sécurité risquerait d'alerter des agents de sécurité, ce qui nous désorganiserait et sèmerait la panique entre chacun de nous. En cas de fuite, nous dit-il, il nous faudra redoubler de vigilance le long des voies ferrées. Une mauvaise chute à proximité du troisième rail, bien qu'il soit recouvert d'une protection, pourrait nous être fatale.

Après, une vingtaine de minutes de marche dans le tunnel, nous sommes enfin arrivés à l'endroit stratégique. Comme espéré, une rame y reposait. Jusqu'ici tout se passe à merveille. Après avoir grimpé la plateforme du *lay-up*, l'équipe définit collectivement le positionnement dans l'espace de chacun avec ses limites de surface à peindre sur la rame, désormais juste en face de nous. Tout le monde semble bien savoir ce qu'il a à faire, moi y compris. Durant toute l'action je me suis amusé à prendre des photos de mes partenaires de terrain privilégiés en parcourant plusieurs fois, d'une extrémité à l'autre, toute la longueur de la rame assiégée par mes partenaires de terrain privilégiés. Depuis mon angle de vue, CASSIUS est positionné à l'extrémité gauche de la rame. Les autres membres de l'équipe lui ont laissé l'honneur de peindre le nez de la rame. Suivaient METAL, ERGON & FORCE. Il fait bien chaud dans ce tunnel, me disais-je. Je transpire à grosses gouttes de sueur. Mon portable indiquait 3 h 42 du matin au moment où j'entends le premier jet de couleur craché par la bonbonne de spray de FORCE qui commence à esquisser le pourtour des lettrages de son panel. À 3 h 52, dix minutes plus tard, aucun n'a encore parachévé son œuvre, à l'exception d'ERGON qui profite de chaque instant supplémentaire pour perfectionner ses finitions. CASSIUS a probablement oublié le temps imparti qu'il a lui-même imposé à l'équipe. Tout de même, quelques minutes plus tard, ERGON s'impatiente et stresse FORCE & METAL, ses voisins directs, pour qu'ils terminent au plus vite. Apparemment en pleine transe, ils semblent ne pas porter attention à ses appels. Je consulte ma montre, il est 4 h 00. Cette fois-ci, c'est moi qui perds patience. « Mais qu'est-ce qu'ils font ! ? » me dis-je en suivant les aiguilles de ma montre. L'équipe a dépassé de huit minutes le laps de temps d'action déterminé auparavant. Un instant plus tard, ce qui doit arriver arriva.

Deux agents de sécurité nous avaient repérés. Positionnés à l'autre extrémité de la plateforme ils criaient en notre direction. Ils avaient probablement rejoint le souterrain depuis l'escalator reliant la plateforme à l'étage supérieur vers l'entrée officielle de la station. Au cours de ma session photographique, j'avais repéré dans un coin du plafond de la plateforme une vidéo camera apparemment en marche, puisqu'un signal lumineux rouge marquant son œil témoignait de son activité. Je n'avais pas jugé utile de signaler sa présence étant donné que CASSIUS nous avait sensibilisés à cette éventualité au moment de nous infiltrer dans le tunnel par où nous sommes arrivés. Le CCTV nous avait-il trahis ? Sur le moment, j'étais complètement paniqué, mais nous avions encore de la marge. Les agents encore éloignés ne semblaient pas vraiment pressés de nous interpellier. Ils avançaient à petit pas. Ils devaient probablement nous craindre autant que nous les craignons. Personne de l'équipe n'était d'humeur à vouloir se confronter physiquement avec les agents de sécurité. Après un moment de chaos généralisé au sein de notre équipe, CASSIUS qui réfléchissait à un plan d'évacuation, tenta de reprendre le contrôle de la situation. Il nous pria de nous calmer et de le suivre avec la même vigilance que lors de l'infiltration. Il nous fit descendre de la plateforme, craignant que d'autres agents de sécurité nous appréhendent à la sortie du tunnel par lequel nous étions entrés. CASSIUS nous conduisit dans l'autre sens de la voie hors-piste que nous avions empruntée initialement. Il avait estimé qu'en sens inverse, les chances de tomber dans une embuscade étaient moindres. Son plan était de trouver en chemin une sortie de secours par laquelle nous pourrions nous dégager du souterrain pour rejoindre la surface. Mais d'un côté comme de l'autre, la menace de trébucher sur la voie ferrée et de toucher fatalement le troisième rail, dans l'agitation du sauve-qui-peut était tout autant importante. Au vu de l'issue hasardeuse de cette course poursuite, je m'étais dépêché d'extraire soigneusement la carte mémoire de mon appareil digital et de la garder précautionneusement dans mes mains afin de m'en débarrasser rapidement, si l'on venait à m'interpeller. Finalement, après une dizaine de minutes à tracer, comme des rats, aux petits pas de course les voies ferrées de la ligne rouge, nous trouvons enfin

une issue, un petit escalier qui aboutit à une trappe de secours que CASSIUS, en tête de file, s'empresse de forcer. Ce passage inédit du souterrain débouche, par chance, directement sur une petite rue de quartier. Miraculeusement, aucun autre agent ne languissait heureusement sur notre voie pour entraver notre fuite.

Alors que, nous, nous pensions enfin libérés de l'enfer, nous voilà déjà pourchassés par des patrouilles de sécurité qui rôdaient dans les parages, probablement averties de l'infraction. Leur présence nous avait obligés à nous disperser dans les quatre coins de la banlieue. Dans le feu de l'action, j'avais suivi FORCE. Mais très vite je suis à bout de souffle. Je n'en peux plus. La « pizza vesuve con rucola » qui m'avait rassasié tout à l'heure, pas encore tout à fait digérée, alourdissait furieusement mon estomac. Je songeais à m'arrêter et m'écrouler par terre. Mes jambes ralentissent. Je décide de m'arrêter. Dans l'essoufflement, je tousse comme un chien et la nausée me prend. Devant moi FORCE file comme une gazelle. A chaque seconde, la distance qui me sépare de lui s'étire de plus en plus longuement. Mais mes cris l'alertent. Il se retourne, revient vers moi et m'ordonne d'un ton très sec de ne pas traîner, ton que j'interprète comme un signe d'encouragement. Mes tripes crachées, je reprends courage et m'efforce à repartir sous la pression bienveillante de FORCE qui, comme par enchantement, parvient à

remettre mes jambes en marche. FORCE avait pris une direction qui rejoignait une petite colline aux pieds de laquelle longeait une autoroute. Après avoir sauté par-dessus la banquise et traversé l'autoroute malgré le flux de circulation de voitures, je m'empresse de grimper la colline avec la dernière énergie qui me restait. Au sommet, nous prenons le temps de nous poser un instant pour reprendre notre souffle. Le site buissonneux de la colline nous préservait de toute vue. Quelques minutes plus tard, nous regardons depuis notre planque, les renforts débarquer et encercler le périmètre. Les sirènes des voitures de *carabinieri* hurlent de plein fouet. Le bleu électrique projeté par leurs gyrophares danse frénétiquement dans l'atmosphère au rythme du son de la sirène. Encore sous l'emprise du choc de cette mémorable péripétie, nous avons mis un certain temps pour nous calmer, libres de contempler sereinement le spectacle soudain et imprévu que nous venions de déchaîner dans cette zone de la banlieue. FORCE et moi, nous nous inquiétons tout de même du sort des trois autres. Nous nous demandions s'ils avaient pu se sauver ? Par chance, nous en sommes tous sortis sains et saufs.

(Extrait adapté de mon carnet de notes ethnographiques)

Dans cette expérience de terrain que je viens de décrire comme dans celle se rapportant au récit de mon arrestation, il s'en est fallu de peu pour que les événements prennent une tournure plus tragique. Que se serait-il passé en effet si l'un de nous cinq avait été attrapé par les agents de sécurité à nos trousses et/ou, pire encore, s'était pris les pieds dans le troisième rail pendant la course poursuite et fatalement électrocuté ? Si je n'ai pas de réponses claires à cette embarrassante question, on peut facilement prendre conscience du désastre légal, physique, émotionnel, éthique et professionnel qu'aurait impliqué l'un ou l'autre de ces scénarios.

4.5 Apprendre à conduire une enquête ethnographique risquée et gérer des données sensibles

Les dangers et les risques comportés par une enquête ethnographique ne sont pas toujours facilement identifiables ni prévisibles ou évaluables par avance. Les divers cas ethnographiques exposés dans les ouvrages cités précédemment le démontrent (BOUILLON et al. 2005 ; FERRELL et HAMM 1998 ; LEE-TREWEEK et LINKOGLE 2000). Dans mon cas, ma sensibilisation aux dangers et aux risques identifiés propres à ma recherche s'est développée au fur et à mesure des divers moments de crises qui se sont déployées sur mon chemin, dont notamment ceux que j'ai rapportés exemplairement dans les deux récits impressionnistes et confessionnels des vignettes précédentes. Ces moments problématiques ont été pour moi l'occasion de tirer *a posteriori* une multitude d'enseignements inédits sur le plan méthodologique et éthique. Une grande partie des mesures de protection que j'ai mobilisées dans le cadre de cette recherche découle directement d'une valorisation et mise en pratique de ces enseignements. Dès lors, je me propose de spécifier plus concrètement les conditions dans lesquelles j'ai mis en œuvre ces mesures, tout en faisant ressortir les préoccupations persistantes à l'heure actuelle. Pour ce faire, je m'appuie, l'une après l'autre, sur les deux expériences de terrain exposées dans les vignettes précédentes. Ces deux exemples marquent deux grands moments de sensibilisation cruciaux dans le développement de ma conduite de terrain.

4.5.1 Enseignements tirés relatifs aux événements présentés dans la vignette n°1

Les événements troublants vécus, à la suite de l'expérience de mon arrestation par la police de Neuchâtel, ont failli compromettre le développement de mes recherches sur l'univers du *graff*. Le fait d'avoir été interpellé par une patrouille de police en public et mis en détention, tout comme d'avoir subi une série d'interrogatoires accusateurs et menaçants, sans compter les deux perquisitions déconcertantes à mon domicile et à mon atelier de travail qui m'ont perturbé, ces moments chocs furent très éprouvants sur le plan de ma santé morale. Dans cette affaire tracassante qui a duré plus de six ans avant qu'un jugement ne soit rendu et que je ne sois acquitté, j'étais beaucoup moins préoccupé par l'avenir de ma situation à proprement dite que par celui de mes personnes de contacts. À l'idée que l'examen du disque dur de mon ordinateur et d'autres objets réquisitionnés par la police, lors des deux fouilles, puissent malencontreusement aboutir à la découverte d'indices à charge, permettant de remonter jusqu'à l'identité de mes partenaires de terrain privilégiés, terrorisait mon esprit. Imaginant cette éventualité catastrophique, je craignais de perdre leur confiance et pire encore de compromettre leur situation et ruiner leur projet d'avenir. Les conséquences juridiques spectaculaires induites par les cas exposés dans mon introduction relatifs aux auteurs de *graffs*, interpellés par les forces de l'ordre et qui ont défrayé les chroniques, fournissent une idée de l'importance des préjudices causés par l'arrestation d'un auteur de *graffs* sur le plan de sa situation personnelle. Par ailleurs, les polémiques qui découleraient d'une telle affaire nuiraient à la fois à ma réputation professionnelle et à ma vie privée, puisque mes personnes de contacts à l'époque appartenaient, en grande partie, à mon propre cercle de connaissances. Bien que complètement pris au dépourvu le jour de la prise des photos du train, à la gare de Neuchâtel, je mettais tout de même depuis quelque temps déjà en place des mesures de sécurité basiques quant aux données sensibles que j'étais en train de collectionner dont, notamment, celles issues des entretiens que j'avais commencé à mener. Dans le cadre de ma recherche doctorale, j'avais remis à jour les mesures appliquées à mon premier terrain, en les adaptant et les perfectionnant selon nécessité. Les multiples points, décrits dans le tableau ci-dessous, synthétisent la première série de mesures de protection appliquées dès le début

de l'entreprise de ma recherche doctorale, dans l'état de leur remise à jour. Par première série, j'entends toutes les mesures prises dans mes recherches jusqu'à ma participation à la première tournée graffiti. La période de mes recherches qui précède ce moment marque l'introduction de nouvelles mesures de protection. Cette deuxième série de mesures sera présentée après avoir exposé la première.

Illustration 15 : Tableau des mesures de protection appliquées au cours de ma recherche : mesures introduites au cours de la première série.

Contexte de mise en œuvre	Types de mesures adoptées
Prise de contact avec mes répondant-e-s	• Prise de contact en utilisant le plus possible des cabines téléphoniques publiques (fixation des dates et lieux de rencontre); • Échanges de toutes autres informations, si possible, en face à face, dans un « environnement communicationnel sécurisé »; • Fixation du lieu de réalisation des entretiens, si possible, dans un lieu privé (domiciles de mes répondant-e-s ou chez moi, par exemple).
Déroulement des entretiens et procédure de demande de consentement	• Information à communiquer à mes répondant-e-s avant le commencement formel des entretiens ; • Description du sujet de recherche et de ses objectifs à mes répondant-e-s ; • Présentation des conditions de déroulement de l'entretien et de sa structure thématique (cf. document grille de questionnement thématique) ; • Demande d'autorisation d'enregistrer l'entretien pour transcription écrite ; déclaration du droit d'interruption de l'entretien à tout moment ; • Déclaration du droit de regard sur les transcriptions et de modifications ou de censure de certains passages jugés comme compromettant ou embarrassant après consultation ; • Déclaration de la garantie du traitement confidentiel des données brutes, de leur anonymisation (identité des personnes, localisations géographiques et dates événementielles citées dans l'entretien), de leur stockage dans des lieux sécurisés, de leur non-transmission à de tierces personnes pour consultation et de leur destruction après usage ; • Demande de confirmation du consentement de la réalisation de l'entretien dans les conditions de déroulement convenues mutuellement ; • Usage d'un enregistreur pour enregistrer l'entretien.
Traitement de la confidentialité et de l'anonymisation des données sensibles	• Mise en œuvre des mesures de confidentialité et d'anonymisation, dans la mesure du possible, au moment de rédiger les transcriptions (noms des personnes et des lieux) ; • Rédaction des transcriptions à l'aide d'un ordinateur privé destiné à la production, travail et conservation de données sensibles (transcriptions d'entretiens, actes judiciaires, notes ethnographiques, images, films, etc.) ; • Retour sous forme de document papier des transcriptions à mes répondant-e-s pour relecture et contrôle.
Modalité d'usages et de stockage des supports informatiques utilisés pour gérer la production des données sensibles	• Stockage de l'enregistreur et des données audio transférées sur un ordinateur sécurisé dans un lieu protégé après usage. • Usage de deux ordinateurs portables privés en parallèle, dont un stocké dans un lieu sécurisé, à l'abri d'une éventuelle perquisition, et utilisé occasionnellement pour manipuler et conserver des données sensibles (documents audio-visuels et textuels) et l'autre pour effectuer mon travail quotidien (privé et académique) et stocker des données moins sensibles. • Usage d'un appareil photo numérique pour produire des photos et films documentaires. • Destruction systématique des cartes mémoires après chaque session photographique et filmique, une fois que les données ont été transférées sur un disque dur externe protégé via un ordinateur sécurisé. • Sauvegarde des données sensibles (collections privées de photos et petits films documentaires produits dans le courant de la réalisation de mes recherches) sur un disque dur externe conservé dans un lieu sécurisé.

Ce premier paquet de mesures a été appliqué dès le commencement de ma recherche. Les mesures contenues dans le deuxième paquet que je présenterai dans le point suivant s'est constitué dans le courant de ma recherche.

4.5.2 Enseignements tirés relatifs aux événements de la vignette n° 2

Les expériences que j'ai vécues lors de ma participation à la première tournée interrail, en compagnie de FORCE & ERGON et rejoints par METAL & CASSISUS, à la fin de la tournée comme décrit dans la deuxième vignette, ont toutes été aussi instructives sur le plan méthodologique et éthique que celles subies après mon arrestation à Neuchâtel.

L'expérience de la dangereuse aventure, le long des voies ferroviaires dans le tunnel obscur de la ligne rouge du métro milanais, et le constat de la déficience manifeste de ma condition physique, suite à la course poursuite infernale après que des agents de sécurité nous ont repérés, mes partenaires de terrain privilégiés et moi, a eu l'effet d'un choc émotionnel. Ce choc a provoqué une prise de conscience qui m'a amené à adopter une attitude plus respectueuse vis-à-vis des dangers physiques propres à mon terrain risqué et à établir des limites plus claires quant à mon engagement ethnographique, avant de ne me précipiter insoucieusement sur n'importe quelle opportunité de terrain se présentant à moi. Depuis cet événement choc, il m'est arrivé de renoncer à suivre mes partenaires de terrain privilégiés, si je jugeais leurs plans d'action graffitis trop risqués. En revanche, pour la préparation de la deuxième tournée interrail à laquelle j'ai eu l'opportunité de participer, je m'étais accordé davantage de temps pour entraîner ma condition et souplesse physique. La première tournée m'ayant complètement épuisé physiquement, j'ai voulu absolument éviter de revenir de ce deuxième séjour souffrant de la même sensation. Je commençai à suivre donc personnellement un entraînement sportif en conséquence.

L'expérience de cette première tournée m'avait aussi convaincu de renoncer à prendre des notes de terrain pendant mon séjour et à privilégier plutôt un travail de remémoration une fois de retour à ma base de travail en Suisse, assumant toutes les limites que cette démarche comporte (des imprécisions, oublis, la libre imagination, etc.). Cette tentative s'est avérée fastidieuse sur le plan logistique. Les quelques notes quand même prises parfois dans ce genre de contextes ont systématiquement été rédigées en utilisant des mots clés destinés à aider le travail de remémoration de mes observations, une fois de retour à ma base. Ces notes de voyages ont été écrites soit sur des feuilles volantes, soit saisies via des ordinateurs accessibles depuis des cyber-cafés ou bibliothèques publiques et envoyées sur une adresse e-mail sécurisée. Pour éviter de m'incommoder le transport de matériel sensible comme des feuilles de notes lors de mes déplacements et réduire le risque de me faire interpellé en leur possession, je me débrouillais en chemin pour les envoyer par voie postale à une adresse en Suisse sécurisée, autre que la mienne. J'ai procédé de même pour les cartes mémoires contenant les documents visuels produits au cours de mes sessions photographiques et filmiques. Après chaque session photographique, j'ai essayé de me débarrasser rapidement de ce matériel en effectuant des envois depuis les localités au gré de mes déplacements du moment.

Lors de la présentation des résultats préliminaires dans le cadre de la préparation des rencontres scientifiques, ou auxquelles j'ai participé, ou lors de l'élaboration d'articles scientifiques pour renforcer la garantie de l'anonymat et de la confidentialité de mes données de terrain, j'ai commencé à mettre systématiquement en œuvre une stratégie de « brouillage des pistes ». Inspirée d'une solution conçue pour résoudre le problème de la restitution de données de terrain portant sur l'étude des activités d'un milieu

d'interconnaissances, comme dans mon cas, et présentée par Aude BÉLIARD & Jean-Sébastien EIDELIMAN (2008) en faisant référence à un exemple qu'ils tirent de MARY Carol HOPKINS (1993), j'envisage cette astuce que je mobilise aussi dans cette recherche comme une technique qui, à la façon d'un « collage bricolage », repose sur la reconstruction idéal-typique de cas événementiels fictifs élaborés à partir de l'arrangement d'éléments provenant de différentes situations événementielles qui se rapportent à mes expériences de terrain. Dans la mesure où ma recherche s'intéresse davantage au processus sociaux et spatiaux dans lesquels s'inscrivent les activités circulatoires « translocationnelles » des adeptes du *trainwriting* qu'aux événements des histoires de vie qui ont marqué les expériences de mes partenaires de terrain privilégiés en tant que tels, ce procédé qui fait directement écho avec le genre de l'ethnofiction ne compromet en rien le fondement ethnographique de mes analyses. Par ailleurs, dans le prolongement de cette technique de « collage bricolage » visant avant tout à brouiller les pistes des policiers « prédateurs » aux trousseaux des « chasseurs-braconniers de trains » qui pourraient trouver dans mes écrits une source informationnelle inédite et décisive pour faire avancer leur propre enquête, une précaution particulière a été ajoutée dans la mise en scène des cas exposés dans mes textes. En effet, j'ai strictement veillé à ne communiquer aucune des données sensibles, en ma possession, qui mettraient en danger mes partenaires de terrain privilégiés, pour le cas où l'une d'elles viendrait à tomber dans de « mauvaises mains ». Avant de révéler une technique d'infiltration particulière, par exemple, j'ai toujours vérifié qu'elle soit divulguée au préalable publiquement dans des magazines, ouvrages, vidéos ou autres médias spécialisés mettant en scène les performances graphiques des adeptes du *trainwriting*. La deuxième vignette comme la plupart des autres a été élaborée en appliquant cette technique de collage bricolage que je viens de présenter justement.

4.6 Bilan général

Mes recherches ethnographiques sur les activités transgressives des adeptes du *graff* clandestin sur trains se sont révélées être un défi majeur sur le plan méthodologique et éthique. Au cours de mes investigations sur le terrain, j'ai dû faire face à une multitude de dangers et risques imbriqués les uns dans les autres. Si la troublante expérience de mon arrestation m'a amené en particulier à réfléchir davantage sur les types de dangers et risques propres à mon choix méthodologique de suivre en action, *in situ* et *in vivo*, les activités à risque des adeptes du *trainwriting*, elle m'a conduit en conséquence à intensifier et perfectionner des séries de mesures pour protéger au mieux mes partenaires de terrain privilégiés et ma recherche et moi-même, en tant qu'enquêteur. Il y a néanmoins un péril dont j'ai complètement négligé la portée de ses effets. Depuis l'expérience traumatisante des perquisitions à mon domicile et de mon atelier de travail, la hantise de devoir me confronter à de nouvelles fouilles policières et de n'avoir pas assez bien sécurisé mes données sensibles n'a pas cessé de ronger mon esprit jusqu'à ce jour. Le sentiment d'anxiété qu'a provoqué en moi la longue et pénible enquête judiciaire ouverte après ma mise en détention a généré consécutivement des troubles sur ma santé et sur mon bien-être quotidien (stress, anxiété, propension exacerbée de méfiance généralisée, insomnie, fatigue physique, trouble de l'attention, épuisement mental, etc.). Aux heures de sommeil, le moindre bruit extérieur me parvenant par les fenêtres de ma chambre (véhicules qui s'arrêtent devant mon habitation, sonorités de portières de voitures en branle, chuchotement de personnes, enclenchement de la sonnerie de mon appartement tôt le matin et/ou toutes autres formes de sons qui me font penser à une descente policière) me réveille et provoque en moi des vagues d'anxiété. Au cours de ces moments de frayeur, comme un bandit anonyme je me demande, alors en sueur, si mon domicile est *clean*, si je n'avais rien laissé traîner sur mon bureau la veille et me pose tant d'autres questionnements du même genre qui tracassent mon esprit et

m'empêchent de retrouver sereinement le repos. Les conséquences de ces désagréments psychosomatiques se sont répercutées considérablement sur l'avancement de ma recherche. En fait, il m'a fallu un certain temps avant de me rendre compte que j'avais mené ma recherche avec la peur au ventre et que le très long et éprouvant blocage qui a paralysé la phase rédactionnelle de ma thèse n'était probablement pas sans lien avec mes angoisses. Le genre d'anxiété qui a rongé mon esprit durant ma recherche n'est pas étranger des adeptes du *trainwriting* qui au cours de leur carrière doivent apprendre à vivre avec la menace permanente de la perquisition ou de la mise sous surveillance de leur portable, autre type de danger que nombreux parmi eux et elles craignent. Face à ce risque, mes partenaires de terrain privilégiés se protègent en utilisant un langage codé en l'absence d'autres moyens que le téléphone pour s'échanger des informations sensibles en rapport avec la préparation d'un plan d'action graffitis. Aussi, lorsqu'ils et elles partent en mission, la plupart du temps, ils et elles sortent sans portable. Ils et elles le déposent dans un lieu sécurisé. En effet, ils et elles redoutent une éventuelle confiscation comme cela m'est arrivé lors de la première et de la deuxième perquisition. Dans mon cas, par exemple, la police avait réussi à accéder à toutes les données référentielles de mes personnes de contacts, sauvegardées dans mon agenda électronique, et aussi à des conversations enregistrées. Si la plupart d'entre eux et elles sont conscient·e·s de risquer de tomber à tout moment dans les mailles du filet des brigades spécialisées dans la lutte contre les graffitis à leur trousse, ils et elles ne géreront pas identiquement la pression qui pèse sur leur charge mentale de devoir mener une « double vie ». Au sein de la scène du *trainwriting*, l'expression *para* en référence aux syndromes paranoïaques incarne les effets de cette pression pesante sur les comportements de leurs pairs. Mes partenaires de terrain privilégiés l'utilisent pour caractériser, par exemple, ceux et celles qui lors du déroulement d'une action manifestent une prudence ou une crainte jugée disproportionnée par rapport aux risques des dangers perçus.

Au moment de conclure ce chapitre, je déduis un peu fatalement de ces considérations méthodologiques et éthiques que les troubles psychosomatiques générés par le développement de mon anxiété constituent les effets d'un danger dont j'ai complètement négligé la portée de ses risques. Si j'ai insisté sur cette atteinte émotionnelle, ce n'est pas tant pour m'apitoyer sur mon sort que pour mettre à jour un genre de préjudice habituellement peu, voire pas du tout pris en compte de façon explicite dans la littérature ethnographique.

CONCLUSION DE LA PARTIE I

«... après trois heures de tête à tête, l'informateur, agacé, interrompt l'ethnographe et lui dit : " Bon, tout ça c'est très bien pour toi, mais est-ce qu'on peut parler de moi maintenant ? " »

Citation tirée dans Christian GHASARIAN (1997),
Les désarrois de l'ethnographe.

Dans cette première partie, j'ai posé le cadre des fondements épistémologiques, méthodologiques et éthiques sur lesquels reposent ma thèse.

Dans un premier temps, j'ai décrit les deux principales perspectives théoriques que j'ai adoptées pour étudier la spatialité de la pratique du *trainwriting* (perspective transnationale et perspective pragmatique des usages de l'espace) et présenté la boîte à outils conceptuels que j'ai arrangée autour des deux concepts fondamentaux (« mobilité » et « espace ») de l'armature de mon cadre théorique pour penser les activités locales et translocationnelles des adeptes. Au terme de la présentation de mon cadre théorique, j'ai posé le postulat de l'écologie de prestige du *trainwriting* que j'ai élaboré à partir du principe de l'« économie de prestige » décrite par Joe AUSTIN (2001). Ce postulat qui chapeaute le développement de ma thèse constituera dès les prochaines parties le fil rouge de mes analyses.

Dans un deuxième temps, j'ai décrit les trois principes sur lesquels reposent les fondements heuristiques de mon étude sur l'ethnogéographie du monde du *trainwriting*. J'ai souligné que j'ai tiré ces principes de trois principales approches ethnographiques complémentaires. Le premier principe invite à « voir les gens comme des activités situées » et à observer comment les adeptes du *trainwriting* bougent concrètement ensemble en rythme avec les systèmes mobilitaires de l'infrastructure ferroviaire. Le deuxième, qui n'est en fait qu'une conséquence pratique du premier principe, consiste à « suivre » les activités circulatoires des acteur·e·s sociaux en considérant non seulement leurs déplacements physiques itinérants d'un site à l'autre, mais aussi les objets, les métaphores, les intrigues, les biographies, les conflits et les petits drames de la vie quotidienne qui interconnectent les adeptes entre eux, ici et là-bas. Le troisième suggère de penser le monde du *trainwriting* comme un système symbolique qu'il s'agit de décoder en tâchant de mettre en lumière les significations que les adeptes attribuent à leurs activités circulatoires et de rendre compte des dimensions cachées sous-jacentes de leur pratique. Dans ce deuxième temps, j'ai aussi souligné les avantages et les inconvénients pratiques relatifs aux effets de mon statut initial de « chercheur en position d'*insider* » sur le déroulement de mon entrée sur le terrain et les relations tissées avec mes partenaires de terrain. Dans un troisième temps, j'ai exposé les techniques de recherche et les outils d'analyse auxquels j'ai recouru, précisant les techniques de mise en récits ethnographiques mises en œuvre pour rendre compte de mes analyses (genres narratif, confessionnel, impressionniste et métaphorique). Dans un quatrième temps, j'ai mis en perspective les considérations méthodologiques et éthiques qui ont orienté ma pratique de terrain à la lumière d'une réflexion critique menée à posteriori

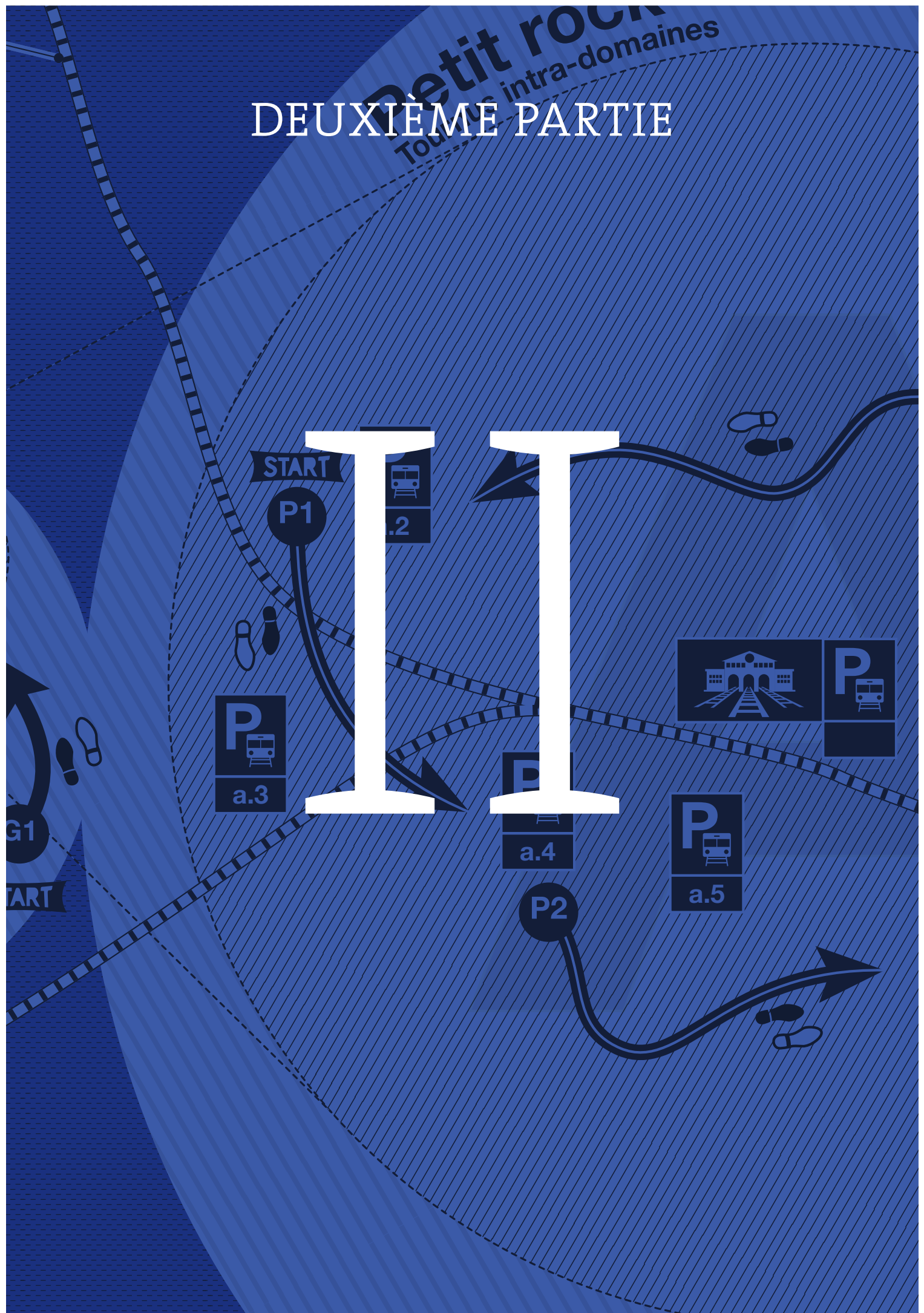
sur ses dimensions « sensibles ». Pour se faire, je suis revenu sur plusieurs expériences personnelles, dont celle en lien avec l'affaire de mon arrestation que j'ai commencé à narrer dans le préambule. En mettant en évidence ainsi les troubles psychologiques auxquels j'ai dû faire face, j'ai mis à jour un genre de préjudice habituellement peu pris en considération dans la littérature ethnographique.

Ainsi, et de manière générale, il est indéniable que mes atouts initiaux par rapport à ma proximité relationnelle avec l'univers du *graff* et à mes expériences d'*insider* au sein de la scène suisse ont contribué à faciliter l'accès à mon terrain. Cependant et paradoxalement, il s'est avéré aussi que les relations privilégiées que j'ai développées avec les membres du noyau dur du cercle d'adeptes du *trainwriting* ont contribué à limiter cet accès également à la scène contemporaine suisse et européenne du *trainwriting*, comme l'illustre la situation de malaise que j'ai décrite dans la vignette n°3 à propos du déroulement d'un entretien réalisé avec ORION, un membre d'un groupe en rivalité avec mes partenaires de terrain privilégiés.

La partie qui suivra expose les aspects fondamentaux pour la compréhension du monde du *trainwriting* et ses protagonistes. D'une part, elle a pour objectif de familiariser le lecteur non familier avec ce monde et les compréhensions partagées par ses protagonistes. D'autre part, elle vise à fournir des points de repères géohistoriques, sociaux, culturels et politiques indispensables pour saisir le contexte dans lequel s'inscrivent mes observations de terrain et le positionnement de mon regard sur le monde du *trainwriting* et ses protagonistes.

DEUXIÈME PARTIE

I



II. ASPECTS FONDAMENTAUX POUR LA COMPRÉHENSION DU MONDE DU TRAINWRITING (VOLET N° 1) : GÉOHISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT D'UNE PRATIQUE GLOBALISÉE

De manière générale, la pratique qui m'intéresse s'apparente au domaine des graffitis. Mais sur les plans étymologique, sémantique et traditionnel (au sens de courant) ce domaine renvoie à un champ très vaste. Il se réfère autant à la peinture rupestre de l'époque de la préhistoire qu'aux messages contemporains obscènes que l'on peut trouver sur les surfaces et les portes de certaines toilettes publiques. Or, comme je l'ai laissé entendre dès le préambule dans cette thèse, le genre de graffitis qui rassemble la communauté de pratique que j'ai étudiée et les personnes que j'ai pistées ne relève pas de n'importe quel graffiti. La majorité des auteurs de *graffs* sur trains que j'ai rencontrés ici et ailleurs s'accordent à remonter leur pratique à ladite tradition du *writing*. Le *graff* sur trains se distingue encore plus particulièrement des autres disciplines reconnues par les porte-paroles de ladite tradition, privilégiant le terme de *trainwriting* par contraste au *street* (*street writing*) ou *hall of fame* (*hall of fame writing*), par exemple. Communément associée à la « discipline suprême » (MÜLLER 2013) de la tradition du *writing* dans les médias populaires, la pratique du *trainwriting* ne se révèle pas seulement une spécialisation sub-disciplinaire du courant auquel elle est affiliée, mais aussi une hiérarchisation interne. Une clarification terminologique et géohistorique des conditions d'émergences de la pratique du *trainwriting* et de sa spécialisation s'impose donc pour bien comprendre la mise en ordre symbolique dont il fait l'objet par les adeptes, et pour saisir les logiques de positionnements identitaires *in-group/out-group* de ces derniers entre « eux » et les « autres ».

Cette partie vise à cerner le contexte géohistorique dans lequel s'inscrit aussi bien l'émergence et le développement de la pratique sur le plan social, culturel et politique. Dans les deux chapitres qui composent cette deuxième partie de ma thèse, il s'agit de présenter des aspects fondamentaux pour la compréhension du monde du *trainwriting* et sa cosmogonie du point de vue des acteurs masculins qui le constituent, en tâchant de bien situer la tradition scripturale dont ils se revendiquent dans le domaine des graffitis. Pour ce faire, après avoir retracé dans un premier temps l'étymologie du terme graffiti en la mettant en rapport avec les terminologies contemporaines utilisées dans les médias spécialisés pour parler très spécifiquement de la pratique qui m'intéresse, j'exposerai les versions les plus répandues de l'histoire de sa provenance, à partir des recherches documentaires de travaux d'auteurs spécialisés sur le sujet. Dans un deuxième temps, sur la base de mon travail d'élaboration de la matrice géohistorique du *trainwriting* en contexte européen qui résulte de mes propres recherches documentaires, je présenterai les grands moments qui, selon moi, ont marqué le développement de la pratique du *trainwriting* du point de vue des acteurs de la scène suisse. Tout en mettant en lumière le processus de translocalisation qui a traversé la scène européenne, depuis son émergence que je situe à la fin des années 1980 jusqu'à la décennie des années 2010 (décade au cours de laquelle j'ai réalisé mon enquête ethnographique), je montrerai en quoi l'interprétation du mythe d'origine de la tradition à laquelle les adeptes affilient leur pratique fondent leur sentiment d'appartenir à l'élite du *graff* et la mise en ordre symbolique par lequel ils s'édifient.

5. DÉFINITIONS ET ASPECTS GÉOHISTORIQUES LIÉS À LA PROVENANCE DU TRAINWRITING

La grande majorité des adeptes spécialisés dans les graffitis clandestins sur trains que j'ai rencontrés en Europe se considèrent traditionnellement et très généralement comme des *writers* (ou *graffiti writers*). Ils affilient leur pratique à la *tradition du writing*. En tant que « spécialistes » du graffiti sur trains, ils privilégient l'expression de *trainwriters* pour se distinguer de leurs pairs *writers* qui utilisent d'autres supports d'expressions que les surfaces des trains et qui agissent dans d'autres contextes d'actions que l'environnement ferroviaire.

Dans ce chapitre, je retrace les grandes lignes de la géohistoire partagées et disputées de la provenance de la *tradition du writing* et de la pratique du *trainwriting*. Il s'agit aussi de présenter quelques repères géohistorique relevant des conditions de diffusion outre-Atlantique du genre de graffitis associés à la *tradition du writing*, en contexte européen, et du développement de la pratique des graffitis sur trains en Suisse.

Par « géohistoire », j'entends les savoirs géohistoriques basiques circulant au sein des réseaux de pairs qui animent les membres de la « communauté imaginée » des *writers* et plus spécifiquement la « communauté de pratique » des *trainwriters*. Comme tous genres de « savoirs », il s'agit de savoirs partiels, partiales et situés (ABU-LUGHOD 1991 ; CLIFFORD 1986), c'est-à-dire produits à travers un certain regard et depuis un certain point de vue. Dans le cas qui m'intéresse, il s'agit clairement d'une vision masculine et ethnocentrée (américano-/euro-centrée). Dans cette vision, le « reste » des continents et pays du globe (FERGUSON 2011 ; HALL 1992) sont en effet considérés dans cette géohistoire comme des pays « périphériques » et « exotiques ». Qu'ils soient établis ou controversés au sein des membres de la communauté qui contribuent à entretenir la *tradition du writing* et la pratique du *trainwriting*, concrets ou imaginaires, mythologiques ou factuels, ces savoirs ethnogéohistoriques sont supposés être partagés par les acteur·e·s de l'univers du *writing* et le monde du *trainwriting*.

En restituant « époque » par « époque » les récits associés aux prémices de la *tradition du writing* à ses mythes fondateurs et au développement de la pratique du *trainwriting* en contexte européen et suisse, je m'efforce de montrer en quoi cette distinction onomastique⁷⁴ entre *writer/trainwriter* (et respectivement *writing/trainwriting*), qui est utilisée de manière significative dans le discours des membres de la *scène européenne du writing*, dès le début des années 1990, est loin d'être anodine d'un point de vue ethnogéohistorique. En effet, au-delà du dévoilement d'un processus de spécialisation de la pratique des *graffs sur trains* en cours de développement au sein de l'« univers du *writing* », l'apparition de cette distinction révèle une mise en ordre symbolique opérée par les acteur·trice·s qui la mobilisent. Cette mise en ordre met en jeu non seulement des dynamiques subculturelles *in-group/out-group*, mais aussi une hiérarchisation « externe » à l'univers du *writing* et « interne » au monde du *trainwriting*.

⁷⁴ En tant que domaine de la lexicologie, l'onomastique concerne l'étude des noms propres, autrement dit leur étymologie, sémantique, formation et usage.

Plus généralement, la description de cette géohistoire sert encore trois autres objectifs : (i) fournir des éléments de compréhension basique pour le lecteur profane au sujet du rapport existant entre la tradition du writing et la pratique du trainwriting ; (ii) contextualiser dans le temps et l'espace de la géohistoire du développement de la scène suisse du trainwriting les carrières d'initiés des personnes que j'ai pistées ; (iii) situer le positionnement de mes partenaires de terrain privilégiés dans la hiérarchie externe et interne de la tradition du writing dont ils se revendiquent.

Pour ce faire je commence d'abord par un bref rappel de l'étymologie du terme « graffiti », une mise en perspective générale de comment les graffitis sur trains en tant que genre spécifique sont ordonnés dans le vaste champ que constitue le domaine des graffitis justement par les « porte-paroles extérieur-e-s » qui s'y intéressent. Ensuite, je présente les versions les plus répandues des récits relatifs à l'histoire du mythe fondateur de la *tradition du writing* et du développement de la pratique du *trainwriting*, tout en rappelant les conditions de leur diffusion et de leur réception en Europe. En continuité avec ce chapitre, la mise en perspective de la géohistoire de la spécialisation de la pratique du *trainwriting*, en Europe et plus spécifiquement de son développement en Suisse, est présentée dans le sixième chapitre.

Les données sur lesquelles je m'appuie pour mettre en lumière cette géohistoire sont issues de deux sources principales. Les unes proviennent d'une recherche documentaire ciblant des informations disponibles dans les circuits médiatiques de l'« univers du writing » et du monde du *trainwriting*. Les informations auxquelles j'ai eu accès à travers cette recherche sont issues de matériels de documentation autant populaires (à faible degré d'interprétation : articles journalistiques, ouvrages, magazines, blogs, reportage documentaires, films) que scientifiques (à haut degré d'interprétation : articles scientifiques). Les données que j'ai consultées regroupent essentiellement des connaissances basiques très répandues dans les circuits en question et relativement facilement accessibles aux communs des mortels. L'autre source exploitée regroupe des connaissances plus intimes et moins médiatisées que les précédentes. Ces données recueillies oralement sont directement issues de la mémoire intersubjective des personnes avec lesquelles j'ai réalisé des entretiens formels et/ou informels. Une partie de ces connaissances subculturelles proviennent de mes expériences personnelles en lien avec mon passé d'*insider*.

5.1 MISE AU POINT TERMINOLOGIQUE : LE DOMAINE DES GRAFFITIS ET LA PRATIQUE DU TRAINWRITING

Indépendamment de comment les acteur·trice·s du monde de la cité perçoivent les graffitis sur trains et à l'instar d'autres genres d'inscriptions contemporaines qui peuplent les espaces publics des contextes urbanisés, tels les messages populaires à connotations sexuelles, orduriers, humoristiques, politiques ou territoriales, les types de productions visuelles issues de la pratique qui m'intéresse renvoient très généralement au domaine des graffitis. Le détour par l'étymologie du terme « graffiti » permet de clarifier la diversité des sens et des valeurs qui lui sont associés (RIOUT et al. 1990) dans le monde de la cité. Ce passage me paraît également essentiel pour bien distinguer des formes scripturales, souvent confondues les unes avec les autres par les profanes, et pour spécifier les liens existants entre le genre d'inscriptions qui m'intéresse en particulier et le domaine très vaste que constituent les graffitis, auquel mon sujet d'étude est parfois associé particulièrement dans les médias journalistiques. Il permet aussi de mieux saisir les perceptions ambivalentes du genre de réalisations visuelles produites par les personnes que j'ai pistées.

5.1.1 Étymologie du terme graffiti

Selon le *Dictionnaire historique de la langue française* (REY 2006 : 1623), le mot « graffiti », attesté dans la langue française en 1856, provient du pluriel italien de *graffito*⁷⁵. Denys RIOUT et ses collègues, qui se sont intéressés à l'étymologie du terme graffiti, cherchent dans leur ouvrage *Le livre du graffiti* à expliquer le nuage qui entoure les significations qui sont parfois contradictoires. Ses auteurs commencent d'abord par mettre en relation le mot graffiti avec le terme de *Graffio*, un instrument à tracer qui remonte à l'époque de l'Antiquité :

Il y a d'une part l'écriture. Graffio, c'est le « stylet à écrire », une sorte de poinçon qui servait à tracer les lettres dans la cire, quand celle-ci, disposée sur les fameuses tablettes, était utilisée tout à la fois comme papier et comme ardoise. Appelé graphium dans le monde latin, cet outil portait donc un nom dérivé du grec graphein, verbe qui signifiait aussi bien écrire que dessiner ou peindre (RIOUT et al. 1990 : 9).

Selon ces auteurs, le mot graffiti peut également être mis en rapport avec le terme de *sgraffito*, une technique d'embellissement mural qui remonte à l'époque de la Renaissance :

Quant à sgraffito, littéralement « égratigné », c'est un terme qui désigna un procédé de décoration murale particulièrement en honneur lors de la Renaissance. Sur un fond de stuc sombre était passé un enduit clair qu'il suffisait de gratter judicieusement, dès qu'il était sec, pour faire apparaître des dessins nets et précis (RIOUT et al. 1990 : 9).

À partir de ce deuxième rapprochement, ces mêmes auteurs relèvent ensuite une ambiguïté :

On retrouve là [dans la procédure décrite précédemment] une sorte d'usage noble de la griffure, dont le revers familier serait le griffonnage, écriture ou dessin tracés à la hâte, sans soin et grossièrement. Du griffonnage au gribouillis, le pas est vite franchi, ajoutant à la hâte, celle de maladresse, d'incompétence : la belle égratignure dont s'ornaient les façades s'est-elle dégradée en vil graffiti ? (RIOUT et al. 1990 : 9).

De par l'étymologie du terme graffiti, il en résulte ainsi une définition qui concentre des idées contradictoires qu'on décèle directement dans la perception qu'ont les citoyens des productions visuelles relevant de la pratique du *graff* sur trains qui m'intéresse et fait débat dans les médias journalistiques, depuis qu'elles ont été repérées au sein du monde de la cité et devenues un problème politique :

Une certaine hésitation entre écriture et dessin, texte et image, demeure la règle en usage pour ce type de message. L'indécision et des glissements entre une famille noble et un caractère vil, entre maîtrise et incapacité, donnent aux graffiti un voisinage contradictoire, fait de champs incompatibles : entre la respectabilité de l'art, l'importance de l'écriture et la familiarité d'une violence frondeuse, leur double origine travaille le sens du mot, fait jouer nos associations d'idées, entretient les malentendus : ces malentendus sont aussi source d'une grande richesse (RIOUT et al. 1990 : 9-10).

⁷⁵ Dans ce texte, pour marquer le singulier et le pluriel du mot *graffiti*, je me suis référé à la tradition française, ce qui donne au singulier « un graffiti » (et non un *graffito*) et au pluriel « des graffitis » (et non « des *graffiti* »).

Autrement dit jusqu'au début du 19^e siècle comme nous l'apprend aussi l'*Encyclopædia Universalis* (SCOTT et al. 2008 : 30-35), la signification du mot graffiti renvoie à tous types de « griffonage », « grattage » et de « gribouillis ». Ce mot fait référence sans distinction au fait de « graver », « inscrire », « écrire » ou encore « peindre ». Au milieu de ce même siècle, pour les archéologues et les paléographes il devient ensuite un terme plus générique pour désigner les inscriptions antiques gravées sur les murs⁷⁶. Le terme désigne alors aussi bien les inscriptions officielles marquant les monuments antiques que les dessins populaires découverts à la même époque, réalisés sur des supports non prévus à leur effet (signatures, déclarations d'amour, dessins obscènes, portraits, caricatures, insultes ou pensées philosophiques). Dès ce moment-là, les études des « graffitologues » ont commencé à prendre en considération des genres de graffitis issus d'autres aires géographiques et époques (RIOU et al. 1990 : 10). De nos jours, l'usage de l'expression graffiti s'est complexifié et popularisé. Le terme renvoie à un vaste domaine qui regroupe des formes d'expressions scripturales et picturales hétéroclites : peintures rupestres comme celles conservées dans les grottes Lascaux ; inscriptions formelles ou populaires sur les monuments de l'Égypte, de la Grèce et de la Rome antique et témoignages gravés dans les pierres des églises du Moyen-âge et les prisons françaises du 18^e siècle ; signes polymorphiques marquant les paysages contemporains des espaces urbanisés, tels les messages populaires à connotations sexuelles, humoristiques, publicitaires, territoriales, politiques, publicitaires, artistiques et subculturelles, à l'image de ceux issus de la pratique du graffiti sur trains.

Dans la littérature spécialisée, les productions visuelles relevant de la pratique du *graff sur trains* sont parfois associées par certains observateur-trice-s extérieur-e-s à « la mouvance nord-américaine du graffiti urbain contemporain » (ROSS 2016 : 11-15)⁷⁷. Cette mouvance est aussi parfois désignée par les expressions de (« American Graffiti », « U.S. graffiti »).

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le mentionner, la majorité des adeptes du *graff sur trains* que j'ai rencontrés associent plutôt leur pratique à ce qu'ils considèrent comme la *tradition du writing*. Cette tradition scripturale se distingue par le soin porté à l'écriture des genres de lettrages qui caractérisent classiquement le *writing*. Ce soin apporté au style par les pionniers qui ont contribué au développement de cette tradition explique que le terme de « *writing* » est préféré à celui de « graffiti », plus générique et surtout connoté plus négativement à l'époque de sa médiatisation (LEMOINE 2012 : 47 ; NAAR 2007 : 11).

Dès lors, quelle est la provenance de cette tradition d'un point de vue ethnogéohistorique et comment s'est-elle développée en Europe ?

⁷⁶ Il reviendrait au travail archéologique du Père jésuite Raffaele GARRUCCI sur les figurations antiques de Pompéi d'avoir contribué à divulguer les « *graffitis* anciens ». Dans le cadre de son étude, GARRUCCI s'est efforcé à décalquer les inscriptions antiques gravées sur les murs de Pompéi qu'il a pu observer. Publiée en italien en 1853 et en français un an plus tard, son étude rassemble de nombreux exemples qui témoignent de la vie quotidienne de cette ville romaine à l'époque de l'Antiquité.

⁷⁷ Certains auteur-e-s parlent aussi de « *American graffiti* » (SUTER & KOEDING 1998), « *U.S urban graffiti style* » (FERRELL 1996) ou encore *hip-hop graffiti* (FERRELL 1996).

5.2 Les mythes fondateurs de la provenance de la pratique du *trainwriting*

La géohistoire de la provenance de la pratique du *trainwriting* est imbriquée dans l'histoire des origines de la tradition du *writing*. Cette histoire est entremêlée de plusieurs récits plus ou moins largement répandus, établis ou contestés au sein des membres de la « communauté imaginée » des *writers*. Tout récit fondateur secrète ses propres légendes et comme le remarquent ROGER GASTMAN et Caleb NEELON (2011), les auteurs de *The History of American Graffiti*, un des ouvrages les plus documentés que j'ai consulté sur l'histoire de la *tradition du writing*, du point de vue des acteur-e-s qui ont contribué à produire, écrire et redéfinir cette histoire vivante : « l'histoire est le produit d'une compilation de voix, et certaines personnes savent se faire entendre mieux que d'autres » (NEELON et GASTMAN 2011 : 15). Mon objectif n'est pas de défendre l'une ou l'autre des versions existantes et encore moins de proposer une version plus véridique que ces dernières, mais simplement de faire ressortir les grandes lignes des versions les plus populaires. Certains parmi ces récits, ceux se rapportant aux prémices et aux origines du *writing*, notamment, ont des allures de mythes contemporains. Ils compilent des événements avec des éléments relevant de ce qui peut aisément s'apparenter à des « légendes urbaines » (ROBERGE 2010). Ces caractéristiques m'ont amené à privilégier le terme de « récits mythologiques » ou de « mythes » pour en parler. Comme il en existe plusieurs, j'ai privilégié l'usage du pluriel pour bien marquer cette caractéristique.

Les récits des prémices et des origines de la « tradition du *writing* » ainsi que ceux relatant du développement de la pratique du *graff* sur trains, en Europe et en Suisse, mettent en scène des contextes, des époques, des lieux, des événements, des innovations, des drames, des protagonistes, des contributions individuelles et collectives. Ils font transparaître des conventions, des codes, des normes, des valeurs, des représentations, des idéologies, des antagonismes, des classifications, des hiérarchies, bref autant d'éléments qui participent à la constitution idéale d'un « système symbolique » (GEERTZ 2003). Il s'agit de ce que j'ai déjà considéré ultérieurement comme le « système symbolique du *trainwriting* » ou le monde du *trainwriting*. La mise en perspective de cette géohistoire permet ainsi de donner un aperçu du système symbolique qui entoure la *tradition du writing* et la pratique du *trainwriting*.

Dans les points suivants, j'envisage la présentation de la géohistoire de la provenance du *writing* et du développement de la pratique du *trainwriting*, en Europe et en Suisse, sur la base de la structure de la matrice ethnogéohistorique du monde du *trainwriting* que j'ai présentée sous forme de tableau⁷⁸. La structure en question compte trois périodes que je tâcherai de passer en revue. Chacune de ces périodes suppose le passage d'une époque à l'autre. Ainsi, la première période considérée, qui s'étend du début du 19^e siècle au début des années 1960, concerne l'« Époque des précurseurs » de la pratique du *trainwriting*. La deuxième période, qui se déroule du milieu des années 1960 jusqu'aux années 1980, renvoie à l'« Époque des Pionniers ». La dernière période prise en compte, qui s'étale du début des années 1990 à nos jours, se réfère à l'« Époque de la spécialisation du *graff* sur trains ». Elle renvoie au chapitre suivant que je conçois en continuité avec celui-ci. Contrairement aux deux autres époques, la troisième a très peu été documentée.

⁷⁸ Voir chapitre 3.

5.2.1 Début du 19^e au début des années 1960 : l'époque des précurseurs

Deux genres d'influences distinctes sont classiquement associés aux précurseurs de la *tradition du writing* et la pratique du *trainwriting* : les signes réalisés dès le début du 19^e siècle par les « hobos » – désignés aussi dans la littérature spécialisée par l'expression « hobo graffiti » – et les inscriptions territoriales produites par les membres de gangs à partir du début du 20^e siècle – désignés aussi dans la littérature spécialisée par les termes de « territorial graffiti » ou « gang graffiti ». Les deux genres scripturaux seraient issus de l'Amérique du Nord et de milieu essentiellement masculin, le monde des vagabonds du rail et celui des gangs.

5.2.1.1 Début du 19^e siècle : les « monikers », les hobos et la figure légendaire de JAMES J. KILROY

L'histoire des récits relatifs aux plus anciens précurseurs de la *tradition du writing* considérés dans la littérature spécialisée (GASTMAN & NEELON 2011) se réfèrent aux « monikers » (ou « monikas »), un genre de graffitis désigné aussi par le terme « hobo graffiti » (LENNON 2016 : 27-35). Forme d'expression apparue en tout cas dès le début du 19^e siècle avant la mise sur le marché de la couleur aérosol, les « monikers » font référence aux inscriptions clandestines réalisées, notamment, sur les wagons des trains de marchandises (*freights* ou *frets*) au charbon ou à la craie par des « hobos » (travailleurs saisonniers nord-américains) pour se reconnaître et communiquer entre eux.

Dans l'imaginaire collectif, le « hobo » est associé à un épisode populaire de l'histoire romantique de l'industrialisation et l'urbanisation du nord des États-Unis et du développement de ses chemins de fer. Il renvoie à la figure du « vagabond du rail » de la période de la grande dépression américaine des années 1930 qui se déplace clandestinement en train, de ville en ville, à la recherche de petits travaux saisonniers⁷⁹.

Illustration 16 : Image hobo en train de grimper ou sauter d'un wagon de train.



Source : tirée de Antique Archaeology, « The hobo code » (<http://www.antiquearchaeology.com/blog/the-hobo-code-the-secretlanguage-of-americas-working-class>) [téléchargement effectué le 18.04.19].

Hobo aidé par un compagnon de route au moment de monter ou descendre d'un wagon de train utilisé pour se déplacer clandestinement.

⁷⁹ Les hobos ont fait l'objet de plusieurs études. Parmi elles, celle de Nels ANDERSON publiée initialement en 1923 est certainement la plus célèbre : *The Hobo: The Sociology of the Homeless Man*.

Épris de liberté et capables de survivre en marge de la société aliénante dont les hobos cherchent à s'émanciper en usant de l'« art de la débrouille » (*hustling*), on raconte à leur sujet qu'ils ont l'habitude de laisser des traces de leur passage en inscrivant leurs signatures à des emplacements stratégiques, le long des voies ferrées qu'ils empruntent au cours de leurs déplacements en rail et sur les trains de marchandises. À propos de ces inscriptions, Jack LONDON⁸⁰, écrivain américain du début du 19^e siècle (1876-1916), dans son recueil d'articles intitulé *The Road*, publié en 1907, conte ses propres expériences de « hobo » et explique que les « monicas » (ou « monikers ») correspondent au : « [...] *nom-de-rails that hoboes assume or accept when thrust upon them by their fellows. Leary Joe, for instance, was timid, and was so named by his fellows* ». Mais les inscriptions réalisées par les « vagabonds du rail » ne renvoyaient pas seulement à des signatures. Les « hobos » sont aussi réputés pour adjoindre à leur « nom-de-rails » des messages codés, sous forme de pictogrammes, sur les zones avoisinant les dépôts de frets ou autres lieux stratégiques sur leur passage. Un moyen schématique destiné à communiquer entre eux, faire part de leurs expériences de voyages et transmettre leurs savoirs géographiques à leurs pairs (site privilégié pour monter dans un train, point d'eau accessible, eau non potable, présence fréquente de policiers, voisinage hostile, etc.).

Illustration 17 : Image signatures de hobos.



Source : tirée de « Slip through my fingers. John Millring Baumann » (http://baumanstoneware.blogspot.com/2010_10_01_archive.html) [téléchargement effectué le 18.04.19].

Parallèlement à leurs signatures, les « hobos » communiquaient aussi entre eux en laissant sur leur passage, aux environs des dépôts de trains marchandises qu'ils fréquentent, des messages codés destinés à transmettre des informations à leurs pairs.

⁸⁰ Citée dans GASTMAN & NEELON (2011 : 34)

En fait, à cette époque les « hobos », n'étaient pas les seuls à inscrire des messages sur les surfaces des *frets*. Les cheminots et chefs de trains utilisaient aussi des signes distinctifs qu'ils inscrivaient sur les surfaces extérieures des convois pour acquérir une certaine renommée entre eux, comme en témoigne un article du *Railroad Magazine* publié en juillet 1939, consacré à BOZO TEXINO, alias J. H. MCKINLEY, cité dans GASTMAN & NEELON, *ibid.* : 34-35. Il s'agit d'un employé du Missouri Pacifique Railroad connu pour ses portraits tracés à la craie représentant un homme qui fume une pipe et porte un chapeau du genre sombrero.

Illustration 20 : Image signature de Bozo TEXINO.

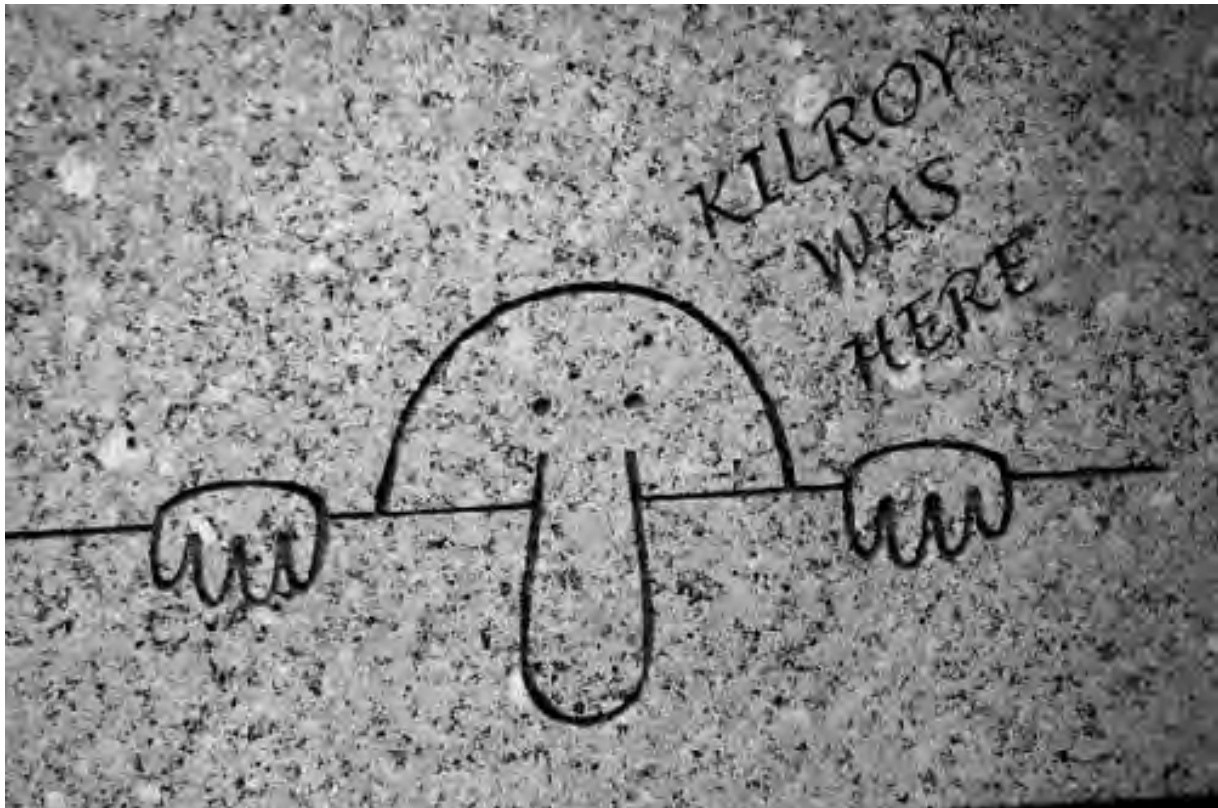


Source : tirée de Tumblr, « Sombre boîte. Possessed & Obsessed », (<http://sombreboite.tumblr.com/post/3178575895/bozo-texino>) [téléchargement effectué le 05.04.19].

Identifiant utilisé par Bozo TEXINO.

Peu après l'apparition de ces signes intrigants, des articles dans certaines revues spécialisées destinées aux fans sur le monde du rail, comme celui que je viens de citer précédemment, firent déjà circuler des fables à leur sujet (GASTMAN & NEELON 2010 : 38-41). L'une des fables prétend que certains « hobo » se sont inspirés d'un message énigmatique devenu populaire au cours de la Deuxième Guerre mondiale, en France, pendant la bataille de Normandie. Ce message contenait l'inscription « KILROY Was Here » [« KILROY était ici »]. Une caricature représentant une tête de bonhomme avec un gros nez jetant un œil par-dessus un mur imageait l'inscription.

Illustration 21 : Image gravure représentant l'inscription « Kilroy was here » et la caricature correspondante.



Source : tirée de All Things Linguistic (<https://allthingslinguistic.com/post/164728107222/hiddenlacuna-madlori-nicholassabalos>) [téléchargement effectué le 05.04.19].

Cette gravure est conservée au National World War II Memorial à Washington D.C.

La légende explique selon un article publié sur Wikipédia, qu'en 1944 des GI's, débarquant sur les côtes normandes pour libérer la France de l'occupation allemande, avaient été systématiquement surpris sur leurs trajectoires par la découverte de ce message et constataient qu'il les précédait au cours de leur progression. Pris au jeu certains GI's ont commencé par la suite, lors d'autres missions, à imiter, à leur tour, en inscrivant tout au long de leur route ce même message dans des zones de conflits risqués et dans des emplacements les plus incongrus et difficiles d'accès. Après la guerre, des investigations initiées par le *Transit Company of America* cherchant à élucider le mystère populaire autour de l'auteur de ce fréquent curieux message découvert en France par les troupes américaines, conclurent qu'un certain James J. KILROY a été à l'origine de ces messages. C'était un inspecteur travaillant sur des bateaux de l'armée américaine qui avait pris l'habitude de marquer par son nom à la craie, à chacun de ses passages, dans les salles où se trouvaient les machines qu'il avait pour tâche de contrôler. Depuis, la pratique de l'inscription s'est popularisée au sein du corps de l'armée américaine et a perduré même jusqu'à nos jours. Il paraît que cette figure se trouve aussi sur le sommet de l'Everest et même sur la lune. Aujourd'hui, la légende de KILROY est entretenue par de nombreuses mains anonymes qui reproduisent le message dans divers endroits de la planète.

La reconnaissance de cette filiation est peu mentionnée dans les sources documentaires classiques et les médias, plus particulièrement, à travers lesquels le graffiti *writing* et la pratique du *trainwriting* se sont fait connaître en Europe dans le courant des années 1980.

Les aspirations qui sous-tendent les « styles de vie » (PATTARONI et al. 2009) expérimentés par les membres du cercle de connaissances que j'ai pistés sont nourries par la figure romantique du « vagabond du rail », décrite dans l'ouvrage de Jack LONDON (1907). Chez FORCE, par exemple, à l'image de nombreux autres adeptes que j'ai rencontrés, elles s'expriment dans sa passion pour les tournées graffitis sur trains et à sa manière de voyager. Lorsque je lui ai demandé de me parler de ses tournées graffitis, il évoqua un « style de vie » débrouillard qui s'était développé initialement au cours de sa carrière d'initié, en raison de ses faibles moyens financiers, avant de se généraliser dans le quotidien de sa vie de tous les jours :

[...] Alors c'est sans doute pour des raisons financières, car, au début, quand nous allions voyager, nous n'avions pas encore beaucoup d'argent, parce qu'on ne travaillait pas encore [gagner de l'argent] et nous étions jeunes. Mais après, de là ça s'est développé comme un style de vie. Disons, simplement payer le moins possible, dépenser le moins possible d'argent... oui en quelque sorte faucher [voler dans des magasins] la nourriture (FORCE).

FORCE, tout comme les autres membres du cercle de connaissances que j'ai pistés, exprime ce « style de vie » par l'expression « *Interrail lifestyle* ». Cette expression traduit pour eux non seulement un ensemble d'aspirations et de capacités, mais aussi d'injonctions et de sacrifices. Les citations ci-dessous que je tire des transcriptions d'entretiens réalisés avec FORCE donnent une vision plus concrète des idéaux de vie qu'il associe au « style de vie » auquel il aspire : « [...] En premier de cette manière et aussi pour les prochains *trips* [voyages], donc aussi la découverte et justement pas *booker* des vacances *all inclusive* quelque part et tout [...] » (FORCE).

Dans cet extrait, FORCE semble opposer plus ou moins explicitement deux modèles de manières de voyager : le modèle associé aux « voyages organisés » dont il se distancie et celui des « voyages exploratifs » auquel il aspire. Cette opposition, qui semble dévoiler dans sa pensée une certaine attitude « élitiste » vis-à-vis de la figure du « touriste consommateur » et une hypervalorisation à l'égard de celle du « voyageur authentique », fait directement écho au débat populaire existant autour justement des différences censées exister entre le « touriste » adepte des « voyages organisés » et le « voyageur » adepte des « voyages exploratifs ».

Dans un article traitant de cette thématique, Bertrand LÉVY relève toute une série d'oppositions idéologiques entre ces deux figures établies classiquement par les personnes qui s'y réfèrent :

Le voyageur est sensible et ouvert aux paysages et aux gens, le touriste ne l'est pas ; le voyageur s'immerge volontiers dans la vie autochtone, le touriste se contente de rapports superficiels ; le voyageur est peu sensible au confort, le touriste le recherche [...] ; le voyageur adore improviser son voyage, alors que le touriste adore tout planifier ; le voyageur n'a généralement pas de ticket de retour ; le touriste le garde précieusement dans sa valise ou le donne en consigne ; le voyageur est actif, libre et insoumis, le touriste est passif et se laisse guider par toutes sortes de balises ; le voyageur privilégie les expériences profondes dans la durée, le touriste les expériences distractives et rapides ; le voyageur tend à éviter les lieux et les groupes touristiques (ou alors, il les regarde d'un air décalé), le touriste s'y agglomère ; le voyageur accorde une grande importance aux espaces intercalaires, le touriste privilégie les points terminaux ; le voyageur ne bouche jamais le paysage ; le touriste intercale sa personne entre le point de vue et le paysage (ou le monument) ; le voyageur accorde plus d'importance au signifié du

voyage (sa signification, son sens), le touriste au signifiant (aux signes et infrastructures touristiques); au retour, le voyageur saura raconter un vécu original; le touriste, des banalités; le voyageur sortira transformé du voyage sur le plan ontologique, le touriste, au mieux rafraîchi et reposé (LÉVY 2004 : 124).

Les différences énoncées dans cette liste portent sur des thèmes similaires à ceux évoqués par FORCE lors de notre entretien :

- **Le rapport à la liberté.** [...] et parce que c'est clairement une bonne manière pas chère de voyager. Parce que tu peux vraiment aller partout, là où tu veux et tu es simplement libre. C'est pas cher et soit tu peux pioncer [dormir] dans le train, soit quelque part dans la rue et tout. Oui et donc tu n'as pratiquement pas besoin d'argent (FORCE).
- **Le rapport au confort.** Le fait qu'on dort souvent peu, [...] qu'on est souvent debout toute la nuit [...], toujours en mouvement, toujours aller quelque part ailleurs, souvent dans le train, et oui, la mauvaise alimentation, parce que t'as clairement pas tellement de temps pour manger, ou de bien manger [...], le manque de confort, souvent quelque part dans des auberges pas chères ou sinon justement quelque part dans la rue [...] avec un sac de couchage et un petit matelas. [...] ça fatigue (FORCE).
- **Le rapport à la profondeur des expériences vécues.** [...] c'est clairement simplement la vie qu'on vit quand on fait des interrails. Oui, c'est parfois très fatigant, mais on vit simplement beaucoup de choses [...] (FORCE).
- **Le rapport à la qualité des relations avec les compagnons de route ou personnes rencontrées en chemin** [...] et [on] passe souvent du bon temps avec les gens (FORCE).

A côté de ces thèmes, FORCE évoque aussi :

- **Le rapport au plaisir éprouvé pour la transgression.** [...] c'est clair que c'est aussi un facteur de plaisir. Parce que, en quelque sorte, circuler dans les métros quand tu n'as pas de billets, tu dois alors toujours grimper par-dessus, des choses comme ça (FORCE).

En fait, FORCE me confia aussi que depuis ses premières expériences de voyages il était devenu entre-temps un peu plus exigeant en matière de confort et moins fixé sur l'objectif de faire des *graffs* au cours de ses voyages. Sa façon de voyager dépend des « phases de vie » dans lesquelles il se situe et de ses humeurs.

[...] je suis aussi clairement devenu un petit peu plus confortable (rire). Avant nous allions vraiment dormir n'importe où, avec sac de couchage et petit matelas et c'est clair que c'est plus agréable quand on a une auberge et qu'on peut tout faire là-bas et puis... de temps en temps aller au restaurant et pas uniquement un fastfood et tout. Et oui, sinon faire aussi un peu des choses et pas uniquement peindre, peindre, peindre, peindre. Oui, mais ça dépend aussi un peu... de la phase. Peut-être que la prochaine fois que je suis en interrail, je veux juste peindre et pas faire d'autres choses. C'est sans doute toujours un petit peu différent, selon ce qu'on est motivé à faire sur le moment (FORCE).

Ultérieurement, j'aurai l'occasion de rendre compte de manière plus concrète d'une expérience de voyage, organisée par FORCE, dans le cadre de la réalisation d'une tournée graffitis à laquelle j'ai participé⁸¹.

⁸¹ Voir chapitre 11, partie IV

5.2.1.2 Début du 20^e siècle : Le « graffiti territorial » et les gangs latino-américains

Tout comme les « monikers » réalisés par les « hobos » au début du 19^e siècle, les « graffitis territoriaux » associés aux gangs latino-américains (désignés aussi par le terme de « *graffiti street gangs* »), dont le développement au sein de la plupart des grandes villes américaines remonte au début du 20^e siècle, relèvent également d'une forme précurseur du genre associée à la *tradition du writing* (GASTMAN & NEELON 2010), quand bien même ces deux formes auraient souvent été traditionnellement opposées les unes aux autres, par leurs fonctions différentes qu'elles étaient censées remplir. Pour LEY & CYBRIWSKY (1974) qui se sont intéressés à leurs caractéristiques et à leurs différences, dans le cadre d'une étude pionnière effectuée à Philadelphie, par contraste aux « *graffiti kings* »⁸² dont les logiques de marquage sont plus temporaires et exploratoires sur le plan spatial, les « *graffiti street gangs* » occupent des espaces plus fixes, circonscrits et de manière plus permanente. En effet, la fonction première des « *graffiti street gangs* » est de délimiter le territoire revendiqué par les membres d'un gang dans une zone spécifique. Dans les « *graffiti kings* » les stratégies de marquage suivent une logique d'expansion spatiale qui suit les grands axes de circulation. Les cibles privilégiées par les auteurs sont les infrastructures des espaces publics de la ville :

Their "territory" is overwhelmingly linear, following the main transport arteries, and their targets are city-wide public structures (LEY & CYBRIWSKY 1974 : 492).

[...] In contrast to the graffiti kings, who are freeranging and make temporary claims to space, the street gangs occupy a more fixed and permanent territory. Some gangs can trace a continuous identity over several decades; a few have shown their strength by reforming uptown after urban renewal cleared their original neighborhood. Street gangs are strongly place specific; in Philadelphia most of them take their names from an intersection near the center of their territory. Though the relationship is not as exclusive as it once was, the gang remains a block and neighborhood-based organization. Its sphere of movement, fixed rather than fluid, confined rather than expansive, is a close approximation to the movement patterns of many inner city residents (LEY & CYBRIWSKY 1974 : 495).

En réalité comme le montrent mes travaux antérieurs (TADORIAN 2009 a et 2013), la spatialité des « graffiti kings », autrement dit le genre de graffitis associés à la *tradition du writing* et plus particulièrement celle qui caractérise la pratique des graffitis sur trains sont de nos jours bien plus complexes. Les logiques de marquage des adeptes du *writing* spécialisés dans les graffitis sur trains se caractérisent autant par leurs aspects exploratoires que fixes et circonscrits d'un point de vue territoriale. Je reviendrai à un moment ou à un autre sur ce point central de ma thèse.

Aussi, dans les débats contemporains sur les arts de rue et les *graffitis* par exemple, les « *graffiti street gangs* » sont souvent exclus. Les acteur·e·s de ces débats attribuent à ces formes des fonctions purement criminelles et belligérantes et négligent presque toujours la dimension esthétique de leur expression. Il faut relever que peu de personnes s'y sont vraiment intéressées jusqu'à présent⁸³. Il en va autrement des productions visuelles associées à la *tradition du writing*, dont le caractère artistique fait l'objet, dès les années 1980, d'une certaine reconnaissance au sein des mondes de l'art, bien que modeste, puisque

⁸² Terme privilégié à l'époque par les auteurs pour faire référence aux inscriptions issues de la *tradition du writing*.

⁸³ Deux exceptions à cette tendance discriminante méritent d'être mentionnées : ACKER 2013 et CHASTANET 2009.

dans le positionnement au sein de la hiérarchie de ces mondes, cette forme d'expression figure au rang des « arts populaires » et donc reléguée à une forme d'« art mineur »⁸⁴. Mais en quoi les « *street gangs* graffitis » seraient-ils alors des précurseurs des œuvres associées au genre de graffitis affiliés à la tradition du *writing* ? Pour comprendre les liens de correspondance que ces deux genres entretiennent les uns avec les autres, il convient de décrire brièvement le contexte de développement de l'usage des graffitis au sein des gangs latino-américains.

Sur le plan socioculturel, les « graffitis territoriaux » ont initialement été instaurés par des membres de gangs, issus de communautés d'immigrants d'origine latino-américaine, pour marquer leur présence sur les territoires qu'ils occupent et délimiter leurs frontières. Les premiers graffitis du genre ont été repérés dans les années 1950. Il s'agit alors d'inscriptions renvoyant aux noms du groupe d'appartenance de leurs auteurs habitués à marquer aux frontières de leurs territoires pour bien signifier leur présence (GASTMAN & NEELON 2011 : 42).

Illustration 22 : Image exemple d'inscriptions relevant du monde des gangs.



Source : tirée Le Moigne (2017), de *Urbanités* Vol. 09, « Les graffitis de gangs comme marqueurs de rapports de force politique sur le territoire. L'exemple de Compton (Californie) ».

« Un graffiti du gang CV 155 sur lequel on peut lire CV 155 ST (*Compton Varrio 155th Street*), TLS et MDS (pour *Tiny Locos* et *Malditos*, deux des cliques qui composent le gang), PK (pour *Piru Killers*, en référence aux gangs *Pirus* de Compton), AK (pour *Alondra Killers*, en référence au gang rival CV *Alondra 13*) ainsi que le surnom de trois membres du gang (*Ant, Stomps et Strangr*) » (LE MOIGNE 2011).

Sans remonter dans le détail de l'histoire des origines de l'immigration de ces communautés latino-américaines, les spécialistes sur le sujet s'accordent à expliquer leur formation en rapport avec les conditions de vie socioéconomiques de plus en plus dégradantes qui affectent ces populations : relégations dans les zones défavorisées des centres urbains, discrimination du marché du travail et privation de toute protection sociale (LEHMAN-FRISCH 2010). Pour faire face à ces conditions, leurs membres se sont, dans un premier temps, constitués en organisation sociale pour lutter en faveur de leurs droits civiques. En

⁸⁴ Il semblerait toutefois, selon certains observateurs, que le *graffiti*, comme de nombreuses autres formes d'expression associées aux « arts populaires urbains » et plus spécifiquement au *street-art*, serait en train de grimper les échelons des frontières de la hiérarchie des mondes de l'art et par conséquent se défaire du label d'art-mineur comme il l'a longtemps été catalogué dans certains milieux de l'art. Pour un aperçu de ce débat, je renvoie ici à l'article de Frédéric JOIGNOT, intitulé « Qu'est-ce qu'un art mineur », publié dans *Le Monde* le 02 mai 2016 : https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2016/05/06/qu-est-ce-qu-un-art-mineur_4914952_4497916.html, (page consultée le 20 mars 2019).

réorientant leurs activités militantes dans l'économie informelle des stupéfiants, certaines de ces organisations se transforment ensuite en « gangs de rue » et font des zones avoisinantes leur quartier de résidence leur territoire d'actions. Dans ce contexte les graffitis deviennent très rapidement des marqueurs identitaires et territoriaux privilégiés par les membres de gangs (LEY & CYBRIWSKY 1974).

Nulle part ailleurs l'influence des activités des gangs n'aurait été aussi spectaculaire qu'à Los Angeles en Californie, située à quelques kilomètres de la frontière mexicaine (GASTMAN & NEELON 2011 : 42). Parmi les gangs actifs dans cette ville qui utilisent les graffitis pour marquer leur territoire et se démarquer de leurs rivaux, les Chicanos se distinguent des autres par la spectaculaire prolifération de leurs inscriptions et le soin stylistique apporté par les auteurs à leurs lettrages (GASTMAN & NEELON 2011 : 42). En se stylisant davantage, ils se typifient. Les membres des Chicanos sont justement connus pour privilégier les polices de caractère Old English, typique des documents officiels ou des grands titres des journaux locaux (GASTMAN & NEELON 2011 : 42). Les adeptes que j'ai rencontrés s'inspirent de ce registre stylistique, plus communément désigné aussi par le terme de *cholo-style* (ou *cholo chicano graffiti*). FORCE par exemple s'en inspire fréquemment pour « donner une allure un peu *gangsta* » à ses œuvres, comme il me le confia un jour lorsque je lui demandai de me parler de ses préférences stylistiques en matière de *writing*.

Illustration 23 : Inscriptions réalisées dans le registre *cholo-style*.



Source : tirée de Trumblr, « Languages As Symbols » (<http://writing-system.tumblr.com/post/18068859555/cholowriting-latino-gang-graffiti-in-los-angeles>) [téléchargement effectué le 05.04.19].

Lorsque dans le courant des années 1960 l'industrie de la peinture aérosol commença à se développer, le volume des graffitis réalisés par les membres de gangs augmentait un peu partout aux États-Unis jusqu'à Philadelphie et à New York où ces graffitis inspireront de nombreux jeunes issus de quartiers défavorisés et qui deviendra paradoxalement un moyen d'échapper par ce biais à la vie « criminelle » des gangs. Il semblerait, en effet, selon des témoignages de personnes ayant grandi au milieu des gangs, que de par leur passion croissante qu'elles auraient commencé à développer pour la réalisation de graffitis, elles se seraient distancées des activités criminelles et violentes de leur entourage pour se consacrer entièrement à la conception de lettrages stylisés, en cherchant à faire proliférer leurs œuvres individuelles au-delà du territoire de leur voisinage et ainsi acquérir une certaine renommée, en dehors de l'économie informelle de leur gang. HENRY 161, par exemple, un membre d'un gang de Manhattan, connu sous le nom THE YOUNG GALAXIES et interviewé par GASTMAN & NEELON (2011 : 44), donne à ce propos un témoignage révélateur : « *The graffiti for me, was an escape. It was an escape from the hard life of living in the gangs or being violent, because I grew up in a violent home* » (HENRY 161). Cet élément d'explication fait

écho à de nombreuses conversations que j'ai eues avec des personnes que j'ai rencontrées. Par exemple, je me souviens qu'un jour HERMES m'avait ironiquement confié, lors d'une soirée bien arrosée tenue chez lui à l'occasion de son anniversaire, que le *graff* était sa vie et que ça l'empêche de passer toutes ses soirées à trop boire et fumer des joints :

Le graff c'est ma vie, ça m'empêche de faire trop souvent les mêmes bêtises que ce soir. Quand je vais peindre des trains, je dois être fit [en forme] dans ma tête. Quand je n'ai pas bu ou fumé, je me sens plus en sécurité. Bon, il m'est déjà arrivé plusieurs fois d'aller peindre en étant complètement stone, mais généralement quand ça arrive je me sens putain de stressé. Je suis hyper parano et j'ai nettement moins de plaisir (HERMES, notes de terrain).

En fait, ce thème échappatoire à la vie des gangs, à la criminalité, à la violence et à la consommation de drogues est un élément central qui ressort plus ou moins directement dans la plupart des récits relatifs à l'histoire du mythe fondateur de la *tradition du writing* et de la provenance de la pratique du *trainwriting* comme je continuerai de le montrer dans les prochains points.

Dans les débats portant sur la controverse art/vandalisme au sein des mondes de la cité, cet argument de l'échappatoire, thème souvent utilisé par les personnes qui plaident en leur faveur non pas uniquement pour valoriser les dimensions créatives et esthétiques des « œuvres » produites par les adeptes du *writing* que leurs détracteurs nient catégoriquement, mais aussi et surtout pour souligner leurs « fonctions sociales et politiques ». Pour RIOU et ses collègues (1990 : 12-20), par exemple, qui s'intéressent à ses fonctions, la pratique des graffitis favorise l'« intégration sociale », permet l'« affirmation de leur présence », rend possible d'« exprimer publiquement l'opinion de ceux qui n'ont pas ou qui ont faiblement accès aux mass-médias ». Pour Andrzej ZIELENIEC qui s'intéresse aux enjeux esthétiques, politiques, économiques, sociaux et sémiotiques des graffitis en analysant leur rôle à la lumière des travaux d'Henri LEFEBVRE, ils constituent « un moyen utilisé par certains citoyens pour exiger leur « droit à la ville » » et faire de la ville un espace plus juste » (ZIELENIEC et al. 2016). Selon cet auteur leur présence et leur prolifération expriment une défiance et une contestation à l'égard de projets architecturaux imposés par certains urbanistes. En remettant en question l'ordre spatial imposé par la logique marchande à l'œuvre dans l'urbanisme contemporain, ils offrent une alternative esthétique face aux intérêts économiques, commerciaux et financiers (ZIELENIEC et al. 2016).

La reconnaissance du genre « graffiti street gang » comme précurseurs du genre graffiti *writing* trace une continuité avec ce dernier. Paradoxalement, cette reconnaissance établit aussi un antagonisme construit à partir de la valorisation des fonctions sociales positives accréditées au graffiti *writing* en contraste avec la dénonciation de celles attribuées aux « graffiti street gang ».

5.2.2 Milieu des années 1960 aux années 1980 : Époque des Pionniers

Les récits populaires relatifs à la provenance de la pratique du *writing* et aux pionniers du *trainwriting* articulent quatre histoires complémentaires : (i) le contexte d'émergence des formes prototypiques de la tradition du *writing* apparues initialement à Philadelphie au milieu des années 1960 ; (ii) le contexte d'apparition de ces mêmes formes à peine quelques années plus tard à New York, leur développement et entrée en maturation de la tradition du *writing* dans le courant des années 1970 ; (iii) l'intégration de cette

forme d'expression scripturale au sein du mouvement hip-hop émergeant entre la fin des années 1970 et le début des années 1980 dans le quartier du Bronx et ; (iv) la diffusion outre-Atlantique du hip-hop, en Europe, et les conditions de développement de la pratique du writing dans certaines grandes villes européennes du nord, de l'ouest et du centre (Amsterdam, Londres, Paris et Zurich, par exemple).

5.2.2.1 *Milieu des années 1960 et début des années 1970 : Le premier foyer d'origine de Philadelphie et la figure légendaire de CORNBREAD*

L'histoire de ce récit renvoie à l'« Époque des Pionniers » de la *tradition du writing*. Elle se déroule entre le milieu des années 1960 et le début des années 1970. Elle fait de Philadelphie le foyer d'origine initial « oublié » de la *tradition du writing* et du personnage de CORNBREAD son « grand-père » (GASTMAN & NEELON 2010 : 48-53). Tout comme dans les deux filiations ethnogéohistoriques précédentes, la mention de cette généalogie en contexte européen a commencé à se répandre bien après le moment estimé de sa diffusion outre-Atlantique dans les années 1980.

En ce qui me concerne, par exemple, je n'ai entendu parler de l'histoire de ce foyer d'origine qu'à la fin des années 1990, contrairement à celui qui fait référence au contexte de développement du *writing* à New York que j'ai découvert dès que j'ai commencé à m'intéresser au *mouvement hip-hop* et que j'ai éprouvé le besoin de me documenter sur l'*univers du writing*, à l'époque de mon initiation, autrement dit entre la fin des années 1980 et au début des années 1990⁸⁵. À cette époque de ma vie, le Web était en train de voir le jour⁸⁶. Il n'était pas aisé de trouver des informations sur le sujet pour les jeunes initiés comme moi qui cherchaient à en apprendre davantage. Dans mon entourage, seules quelques cassettes vidéo de films classiques sur le sujet circulaient (*Breakin'* : 1984 ; *Beat-street, wilds-style, Style Wars* : 1983). Les ouvrages étaient encore moins nombreux et bien plus rares à dénicher. Je me souviens toutefois d'avoir quand même réussi à mettre la main sur un livre très inspirant sur les *graffs*. Il s'agit du légendaire *Subway art*, de Martha COOPER et Henry CHALFANT, publié la première fois en 1984. Ce livre qui a célébré en 2009 les 25 ans de sa première édition⁸⁷ fait partie aujourd'hui des grands classiques de la littérature documentaire sur la pratique du *writing* et du *trainwriting* plus spécifiquement. Tout comme dans la majorité des ouvrages et films documentaires classiques sur le sujet, leurs auteur·e·s mettent en avant l'histoire de la provenance des *graffs* sur trains en contexte new-yorkais. De ce point de vue, l'histoire du foyer d'origine de Philadelphie, restée longtemps hors champs des circuits médiatiques populaires, entre en concurrence avec celle de New York. GASTMAN & NEELON expliquent cet éclipsage du foyer d'origine philadelphienne :

Just as Philadelphia is often forgotten as the nation's first capital and the major city, the historical significance of graffiti in Philadelphia is also often overlooked. New York's subway graffiti scene exploded in full color and became word famous, but the tight, narrow streets of Philadelphia have served as canvas for writers since the late 1960s (GASTMAN & NEELON 2000 : 48).

⁸⁵ Cf. mon récit autoethnobiographique du Préambule.

⁸⁶ Je rappelle que le web grand public a vu le jour au début des années 1990.

⁸⁷ Voir COOPER & CHALFANT (2009).

Selon les versions les plus répandues, que raconte-t-il dès lors le récit du foyer fondateur de la pratique du *writing* de Philadelphie et de la légende de CORNBREAD, son supposé grand-père ? Que met-il en évidence ?

Né en 1953, Darryl McCray, alias CORNBREAD, a principalement grandi avec sa mère et auprès de ses grands-parents. En 1965, il est envoyé dans un centre de placement pour jeunes. Au foyer, McCray le jeune pensionnaire faisait savoir au cuisinier de l'établissement que son pain était détestable et qu'il préférerait de loin celui que sa grand-mère avait l'habitude de lui préparer en ajoutant du maïs. Ses plaintes lui valurent d'être surnommé CORNBREAD [pain au maïs] par le cuisinier. Le jeune ado qu'il était alors l'adoptera. À l'époque, le centre où il séjournait était habité par de nombreux autres jeunes appartenant à des gangs. CORNBREAD qui n'avait jamais fait partie d'un gang commença à ce moment à apposer son nouveau surnom sur des murs à côté des noms de gangs tracés par ses camarades pour marquer les frontières de leurs territoires.

Illustration 24 : Image témoignage visuel d'un mur contenant une inscription réalisée par le présumé CORNBREAD.



Source : tirée de Allcityblog (<http://www.allcityblog.fr/115090-cornbread>) [téléchargement effectué le 05.04.19].

Mais, à la différence de ces proches membres de gangs, CORNBREAD ne limite pas ses actions dans un territoire particulier, il agit partout où il peut là où il se rend. Après avoir été relâché du centre correctionnel, il rejoint l'école publique. À l'école, il éprouve de grandes difficultés à s'exprimer et souffre d'une timidité accrue. Lorsqu'il tombe amoureux de Cynthia, une jeune femme qu'il cherchait à conquérir. Pour attirer son attention, il décide de lui crier son amour en inscrivant des messages du type « *CORNBREAD loves Cynthia* » [« CORNBREAD est amoureux de Cynthia »] dans tout le nord de Philadelphie. Il s'appliqua à inscrire son nom sur les murs des édifices environnant le quartier où il résidait ainsi que sur les bus, les trains, les voitures de police et biens d'autres supports qu'il trouva sur les chemins que ses moyens de transport empruntèrent. Après avoir gagné le cœur de son élue, il a continué de peindre fougueusement son nom, au marqueur et à la peinture aérosol en cherchant à perfectionner le style de sa signature et accomplir des exploits. Un jour, il eut l'idée alors d'ajouter par exemple une petite couronne au-dessus de la lettre « B » de son nom. La couronne fait partie des symboles les plus fréquemment utilisés dans les signatures des *writers*. Dans le cadre d'un défi, il parvint à apposer sa signature sur une aile du jet privé des Jackson Five, juste après son atterrissage. La légende de CORNBREAD raconte aussi qu'en 1971 un certain Cornelius Hosey a été tué lors d'un règlement de compte entre membres de gangs rivaux. La presse locale, le confondant avec un autre auteur de *tag*, rapporta l'événement et déclara la mort de l'auteur de

tag CORNBREAD, lequel cependant était toujours en vie et déjà bien célèbre. Pour prouver à la population de sa ville qu'il est toujours bien vivant, il intensifia ses actions et les cibra dans tous les quartiers de Philadelphie. Il alla même jusqu'à infiltrer le zoo de la ville et inscrire sur un éléphant « *Cornbread Lives* ». Cet exploit médiatisé par la presse locale marquera un nouveau moment dans le développement de sa notoriété et contribuera à entraîner de nombreux autres jeunes hommes à se faire remarquer et à suivre son exemple. Pour attirer des clients, de plus en plus de gérants de clubs branchés en eurent l'idée d'inviter les plus populaires. Leur présence dans ces lieux publics stimulait d'autres auteurs curieux à venir à leur rencontre pour faire leur connaissance. En se liant d'amitié, certains décident d'unir leur force et fondent des *crews*. En œuvrant ensemble pour faire évoluer la renommée de leur collectif, ils parviennent, par la même occasion, plus facilement et rapidement à se faire reconnaître individuellement. C'est dans ces circonstances que CORNBREAD, en quête de renommée, devint membre du DELTA PHI SOUL en 1969, un groupe réputé pour être actif au nord de Philadelphie. La même année, CORNBREAD fit la connaissance de *writers* appartenant à un groupe essentiellement actif à l'ouest de Philadelphie aussi réputé que le sien. Cet événement marquera la naissance de la *scène du writing à Philadelphie*.

Depuis la prise en compte du foyer d'origine de Philadelphie dans les circuits médiatiques contemporains du *writing*, CORNBREAD est considéré par les « porte-paroles » de la *tradition du writing* comme l'un des tous premiers à avoir commencé à réaliser des inscriptions stylisées renvoyant à son propre nom, avec pour unique but de le faire systématiquement proliférer, partout où cela est possible, dans les moindres recoins des espaces publics empruntés par un maximum de passants. On reconnaît dans la démarche de CORNBREAD les fondements du genre scripturale associé à la tradition du *writing*. Craig CASTLEMAN (1995 [1984]), qui a cherché à définir ce qui caractérise fondamentalement la *tradition du writing* et la distingue des autres genres de graffitis contemporains dans un ouvrage qui compte aujourd'hui comme un classique de la littérature sur le sujet, situe la quête de la renommée à la base de la démarche des *writers*. La recherche stylistique, la forme et la méthodologie sont aussi des composantes importantes selon lui, mais secondaires par rapport à l'objectif de se faire connaître et reconnaître qu'il exprime à travers l'expression « *getting-up* », utilisée par les pionniers du *writing* dès le milieu des années 1970 comme il nous l'apprend :

Style, form, and methodology, major concerns of most writers, are secondary in significance to the prime directive in graffiti: "getting up". The term has been used by writers since the mid-1970s. Before that time other terms, including getting around, getting over, and getting the name out, were used to signify the same idea. Since the beginning writers have understood that recognition and acceptance of their work by other writers (and possibly the public in general) is dependent on their writing names prolifically (CASTLEMAN 1995 [1984]: 19).

La quête de la renommée représente aussi une préoccupation majeure pour la plupart des personnes que j'ai rencontrées. Cette préoccupation transparaît dans mes entretiens à travers le thème du *fame*, une expression très proche de l'idée véhiculée par la notion de *getting-up*. Son usage évoque la notoriété acquise par une personne à travers le *graff* et un stimuli qui pousse la grande majorité des *writers* à agir.

Les trois extraits d'entretiens qui suivent témoignent d'une manière ou d'une autre de cette préoccupation. Le premier renvoie à une citation de CASSIUS, le deuxième à celle d'HERMES et le troisième à celle d'ORION.

CASSIUS : Et j'ai alors vite remarqué que plus tu fais... tu deviens soudainement... oui tu deviens aussi plus respecté, les gens te regardent différemment. Donc le truc du fame, j'ai très vite capté comment ça se passe dans le graff. Quand quelqu'un fait plus, il est automatiquement plus vite respecté... On monte alors ainsi cet escalier [hiérarchie].

Moi : As-tu des exemples concrets ?

CASSIUS : Oui. À [localité située dans une banlieue de la région du Mitteland suisse], j'ai beaucoup tagué, fait mes petits graffs... les gens de [localité citée précédemment] ont en partie vu ça, mais ils n'étaient tous – je le dis maintenant – pas de vrais writers, ils étaient peut-être dans la scène hip hop. Mais j'ai toujours cherché le noyau dur. Là, à [localité citée précédemment], je n'ai jamais trouvé quelqu'un. Je devais alors chercher ça en ville, où tous les gens en fait se retrouvent. Et puis j'ai aussi remarqué que je devais faire mes actions bombing plus centraux. Donc plus autour de la gare centrale, sur les lignes de bus... plus c'est central, plus c'est visible.

Moi : Tu en étais déjà conscient ?

CASSIUS : Oui, sans doute pas aussi conscient que comme je le raconte maintenant. Mais j'ai simplement remarqué que quand j'ai la première fois... pour moi c'était déjà clair, ou à [localité citée précédemment] j'ai un peu tout bombé et tout... On voulait bien sûr un terrain inconnu. Et ça allait autour du centre. Et puis quand j'ai [peint] la première pièce – je me rappelle encore que j'avais peint assez au centre – là j'avais reçu plein de retours en peu de temps. Là tu t'es alors rendu compte [...], les gens commençaient à en parler et à s'y intéresser et veulent tout à coup savoir qui c'est et qui fait ça. Et alors tu rencontres aussi tout à coup des gens que tu voulais connaître depuis longtemps, mais qui ne savaient pas du tout qui tu es et qui ne s'intéressaient pas du tout pour toi, et tout. J'ai remarqué qu'alors justement des gens viennent soudain vers toi, probs, « hey c'est un cool spot que tu as fait »... et je trouvais ça à l'époque tellement bien, j'admirais ces writers. Et c'était pour moi tout, donc les noms, les bombings que je voyais. Aussi les wildstyles dans le hall of fame. Mais j'ai toujours aussi... ce qui est illégal m'a déjà plus fasciné que ce qui est légal. En quelque sorte, ça a toujours été comme ça. [...]

Moi : Tu as parlé du fame et dit que c'était une sensation excitante.

CASSIUS : C'était très excitant. Et après, en y regardant de plus près... Comme le dit [nom d'une personne citée] : Oui, « Fame c'est comme un château de sable ». Tu peux te le construire, très bien, mais il disparaît aussi rapidement. Et en fait, ça n'en vaut pas la peine. Mais maintenant je... pour moi ça a déjà beaucoup de valeur. Tout ce que j'ai fait... rien que les quelques bonnes personnes que j'ai rencontrées. Je veux dire, de toutes les personnes que j'ai rencontrées, il y a toujours quelques gens super que tu rencontres. Et pour ça, ça en vaut en fait déjà la peine. Je ne voudrais alors manquer aucune de ces expériences. Je suis satisfait de tout ce que j'ai fait. [Mais] Je suis aussi content de pouvoir d'une certaine manière regarder ça en arrière. De manière un peu détendue. Je veux dire, j'ai vu des gens ici à [ville de la région du Mitteland], qui étaient des Kings, tout en haut, qui avaient tout atteint, que tous les gens admiraient, qui étaient peut-être cinq ans plus âgés que moi, simplement une génération devant moi... et [lui], quand je le regarde aujourd'hui, il n'a rien dans sa vie. Il n'a jamais fait une vraie formation, de temps en temps il peint encore un petit peu quelque chose, mais il a en fait plus d'amis... il a en fait pour ainsi dire tout perdu. Il était une fois au sommet et il ne lui reste plus rien de

ce truc de graffiti. Et oui, je ne sais pas quel regard il porte sur tout ça. C'est barge [fou]. C'était aussi quelque chose qui m'a appris quelque chose, à penser au tout. Je pense que c'est aussi important, d'encore et toujours se remettre en question, ou [se demander] ce que je fais ici, et tout. Et ça oui... c'est différent chez chacun. D'autres, un très petit nombre, en font alors quelque chose. Justement, devenir des artistes d'une façon ou d'une autre, comme [personnalité très populaire en Suisse et au-delà]. C'est aussi un, avec ses photos et tout... un qui a su combiner dans son domaine, réunir bien le travail et le graffiti. Mais bon... pour moi ça a toujours été assez clair, que je ne voulais jamais faire ça, parce que je fais quelque chose de totalement différent professionnellement que le graffiti et que pour moi c'était quasi un bon équilibre en fait. Où je pouvais être alors quelque chose de totalement différent qu'au travail. Je pense que ça a des avantages et des désavantages. Je pense que des gens comme ça, qui rassemblent le truc du graffiti, peuvent ensuite s'expliquer davantage dans leur milieu. Ils ne doivent alors pas séparer si clairement. C'est un grand avantage, je pense, quand tu peux en parler plus ouvertement... quand c'est ton job et ton hobby, quand ça se mélange comme ça.

On comprend aisément que chez CASSIUS comme pour beaucoup d'autres personnes que j'ai rencontrées d'ailleurs, la notion de *fame* est associée à l'expression d'une mobilité de positionnement statutaire. Mais en fait la majorité des personnes que j'ai connues entretiennent un rapport ambigu avec le *fame*. Si elles avouent volontiers que la renommée représente un facteur de stimulation important dans leur pratique, elles laissent aussi entendre qu'elle n'est pas le seul motif comme HERMES me le confia lors de notre entretien.

[...] je trouve que ça craint un peu. Je trouve que le graff devrait être pour soi et pour tes potes, [tu] devrais avoir du plaisir... et c'est clair qu'avoir du fame, c'est beau, mais ce n'est pas tout (HERMES).

Ainsi pour HERMES, qui critique par exemple les *writers* trop fixés sur le *fame*, le fait de faire des *graffs* représente avant tout un plaisir personnel que les *writers* ne doivent pas compromettre en concentrant tous leurs efforts pour gagner de la renommée : « Le *graff* est quelque chose que tu fais pour toi et tes proches » (HERMES).

Mais pour ORION cependant qui ne vit que pour le *graff* et qui n'hésite pas à généraliser son cas à l'ensemble des *writers*, HERMES et ceux qui évoquent d'autres motivations primaires que le *fame* feraient preuve d'une certaine « hypocrisie collective ». Selon lui, le *graff* est d'abord une affaire d'ego et de *fame*. Il ne peut concevoir que des *writers* puissent sacrifier toute leur « vie normale de bourgeois » à une raison autre que l'acquisition de *fame*.

[...] J'ai l'impression que la seule chose honnête que chaque writer doit admettre sur la raison pour laquelle il peint, disons quand il est à un entre guillemets « haut » niveau ou qu'il le fait avec une telle gourmandise, c'est je dirais uniquement l'ego et le fame. Parce que rien d'autre ne peut être vrai, tu comprends. Et quand tu renonces à ta vie, ta vie citoyenne normale, entre guillemets, à cause du graffiti, c'est alors la seule chose qui d'une certaine manière me pousse à continuer. Et le fame, les gens pensent alors : qu'est-ce que tu veux avec le blabla ? Maintenant par exemple, ça me sert énormément. Grâce à mon fame, je peux pioncer [dormir] où je veux et je connais partout des gens et il y a des gens qui voudraient bien me rencontrer. Je reçois gratos [gratuitement] des habits et des choses [mon interlocuteur fait allusion à un sponsor] (ORION).

On comprend aussi à travers son discours que le *fame* n'est pas un motif purement de satisfaction personnelle en soi, mais une ressource symbolique, c'est-à-dire un moyen pour faire des connaissances et obtenir des avantages, à savoir la possibilité de loger gratuitement chez des pairs ou recevoir des habits de sponsors, par exemple. Le *fame* fonctionne donc ici comme un bénéfice symbolique qu'ORION utilise en sa faveur dans ses projets de mobilité, en reconvertissant le « capital symbolique » qu'il est parvenu à accumuler à travers ses actions graffitis en « capital social », grâce auquel il peut bénéficier de services d'hébergement ou de biens matériels.

En fait, ce n'est pas tant la conquête du *fame* en soi qui pose problème dans ce que j'ai désigné ailleurs comme le « code éthique » des *writers* (TADORIAN 2009a : 39-40), puisqu'au fond il s'agit d'une préoccupation motrice qui explique la motivation de nombreux *writers*, mais surtout le fait de l'avouer ou non. Tout se passe comme si la conquête du *fame* reposait sur une hypocrisie collective, dont l'art de sa dissimulation consisterait à chercher à en gagner le plus discrètement possible, sous peine d'être traité de « *fame geil* », en dissimulant l'opération par des aspirations considérées comme moins individualistes et plus nobles : le « plaisir pour le plaisir », l'« art pour l'art », etc.

Au-delà des intrigues purement locales qu'engage le contexte de la naissance de la *scène philadelphienne du writing* et de l'importance qui lui est accordé sur le plan de la géohistoire du développement du *trainwriting*, ce récit révèle implicitement un modèle explicatif intéressant sur les dynamiques locales de formation de regroupements d'adeptes du *writing* et les logiques de développements des réseaux « translocationaux » de cercles de pairs, en rapport avec les conditions de production de la renommée.

Dans ce modèle, le *crew* représente l'unité de référence sociale par excellence du milieu des *writers*. Résultats de la concentration collective de force individuelle, ces formations sont d'abord plutôt petites, locales et isolées les unes des autres. Avec le temps, idéalement, elles s'agrandissent en nombre et s'étendent géographiquement par le biais du recrutement de nouveaux membres à l'échelle du quartier, de la ville, du pays et même au-delà, ce qui logiquement donne la possibilité à la collectivité en phase d'expansion d'augmenter la portée géographique de leurs actions et donc la visibilité de leurs signatures, conditions essentielles pour la production de la renommée et de l'acquisition d'une certaine reconnaissance au sein de la communauté de pairs. Dans les grandes lignes, la description de ces processus sociaux et spatiaux rejoint mes observations. Dans la quatrième partie de ce travail qui se concentre exclusivement sur les modes de vies sociales et les « styles d'habiter » de mes partenaires de terrain privilégiés, je décrirai ultérieurement comment ces derniers se sont liés d'amitiés, se sont initiés à la pratique du *trainwriting* et comment ils ont fondé leur premier *crew* « sérieux » de l'histoire de leur carrière d'adepte et ont instauré avec d'autres associés une période de règne dans la région de leur ancrage géographique commune.

5.2.2.2 *Années 1970 : le foyer d'origine de New York et la figure légendaire de TAKI 183*

L'histoire de ce deuxième récit des « origines du *writing* » se déroule cette fois à New York au début des années 1970. Cette histoire fait de cette ville un autre foyer d'origine du *writing* et du *trainwriting* (GASTMAN & NEELON 2010 : 54-79).

Le récit raconte comment un certain Demetrius DEMETAKI, un jeune homme d'origine grecque de 17 ans, habitant dans le quartier de Washington Heights et travaillant comme coursier, est devenu une célébrité en inscrivant au marqueur et à la couleur aérosol « TAKI 183 » le long des rues qu'il fréquentait habituellement.

Illustration 25 : Image d'archives d'une porte taguée par TAKI 183.



Source : tirée de WikiArt (<https://www.wikiart.org/en/paintings-by-genre/graffiti#!filterName=all-works,viewType=masonry>) [téléchargement effectué le 05.04.19.].

« TAKI » est un pseudonyme que lui-même s'est attribué. L'abréviation de DEMETAKI, le diminutif de son nom de famille. Le nombre « 183 », accolé à son pseudonyme, fait référence au numéro de l'adresse de la rue du quartier où il habite. Le tout signifie donc TAKI de la 183^e rue. TAKI 183 profite de son travail de livreur de marchandises pour étendre le champ de visibilité de son nom pendant ces itinéraires de route, en le faisant proliférer bien au-delà de son quartier. Il l'appose dans des endroits stratégiques, soit sur les façades de Broadway à Manhattan où affluent de nombreux touristes, dans le voisinage de l'aéroport John F KENNEDY, dans les écoles, dans les stations ferroviaires et à l'intérieur des rames de métros. Une fable dans cette fable raconte aussi qu'il aurait même pris pour cible une voiture des services secrets et de même inscrit également son nom sur la statue de la liberté. En fait, à l'époque, il n'était de loin ni le seul ni le premier à marquer son nom sur les façades des édifices de la ville (GASTMAN & NEELON 2010 : 54-79). Un autre jeune homme, dénommé Jose, qui par ailleurs avait inspiré TAKI 183 dans sa propre démarche, adoptait déjà bien avant lui cette forme d'expression, en utilisant le pseudonyme JULIO 204 (soit Julio de la 204^e rue). Mais lorsque Charles DON DOGAN, un journaliste qui travaille pour le *New York Times*, porte son intérêt sur le curieux hobby du jeune homme d'origine grecque, l'histoire voudra que la mémoire collective retienne d'abord le personnage de TAKI 183 la figure pionnière de la tradition du *writing*. Après avoir rencontré Demetrius dans le cadre d'un entretien pour un projet d'article sur le phénomène émergent des *tags* à New York, le journaliste a fait paraître son papier au mois de juillet de l'année 1971 mais l'intitulant « TAKI 183 » *Spawn Pen Pals* »⁸⁸. Dans cet article, l'auteur de l'inscription TAKI 183 passe alors pour une sorte de « héros hors-la-loi » et un « King », générant des émules parmi ces admirateurs des quatre coins de la ville qui n'ont pas manqué d'imiter sa curieuse « manie ».

⁸⁸ Une version de l'article peut être téléchargée depuis son propre site (<http://taki183.net/#> [site consulté le 4 février]) et sur le lien suivant : http://taki183.net/_pdf/taki_183_nytimes.pdf [lien consulté le 4 février].

Très peu de temps après la parution de cet article, le phénomène des *tags* se propagea dans les moindres recoins des quartiers de l'ensemble de la ville. Mais, très vite, les autorités publiques, qui commencent à s'inquiéter de leur impact sur l'image de leur ville, l'ont associé à une forme de saleté et le comparent à une maladie (CRESSWELL 1996) qui, selon la théorie du « principe de la vitre brisée » (WILSON et KELLING 1982 ; KELLING & COLES 1996) sur laquelle ses principaux détracteurs se basent : si rien n'est fait pour lutter contre sa propagation, le phénomène du *tag* risque de gangréner les conditions de vie de tous les New Yorkais. Le journaliste, auteur de l'article, s'attire toutes les foudres des détracteurs du graffiti qui l'accusent le journaliste d'avoir généré l'explosion du phénomène, en particulier sur le matériel roulant du métro, support d'expression et moyen d'exposition de plus en plus privilégiés par les *writers* pour faire circuler leurs œuvres. À partir de ce moment, la répression contre les auteurs de *tags* se fait de plus en plus sévère. En 1972, les graffitis deviennent une question politique et le maire de la ville, John LINDSAY, déclare publiquement la « guerre aux graffitis » (AUSTIN 2001 : 75-106 ; CASTELMAN 1995 [1984] : 134-175). Une politique de « zéro tolérance » est adoptée envers les auteurs de graffitis. Des brigades « antigraffitis » se constituent pour démanteler les regroupements de *writers*. La même année pourtant se déroule à la Razor Gallery de New York, ce qui est retenu pour être la première exposition d'art consacrée aux « graffiti artistes » (CASTELMAN 1995[1984] : 116-133). Elle est organisée par Hugo MARTINEZ, un sociologue qui sélectionne et rassemble un collectif de *writers* pour fonder THE UNITED GRAFFITI ARTISTS (UGA) une organisation d'artistes qui donnera quelques années plus tard la NOGA (THE NATION OF GRAFFITI ARTISTS), une nouvelle organisation moins sélective.

Depuis leur apparition et entre temps dans l'intervalle des années 1974 et 1979, les formes scripturales prototypiques popularisées par TAKI 183 et les autres auteurs de *tags* de sa génération ne se sont pas seulement développés en quantité, mais aussi en forme, en volume, en composition, en types de support, en localisation et en risque. En référence à cette phase de développement GASTMAN & NEELON parlent des « Golden Years » (2010 : 86). La compétition entre les regroupements de *writers* en quête de reconnaissance s'intensifie.

L'introduction de la peinture aérosol (*cans*) et l'usage d'embouts à ouverture variable (*caps*) ouvrent de nouvelles possibilités techniques à disposition des *writers* qui cherchent inlassablement tous les moyens possibles pour extraire du lot leurs œuvres. Pour plaire à l'œil de leurs pairs, ils composent des systèmes de lettrages de dimensions de plus en plus importantes, de formes de plus en plus complexes, de compositions de plus en plus colorées et de supports de plus en plus originaux, de localisations de plus en plus imaginatives et de risques de plus en plus audacieux. *Tags* et *graffs* se retrouvent être les deux entités prototypiques du *writing*. Le *tag* renvoie à la signature calligraphiée, la forme « primitive » du *writing* ; le graffiti aux systèmes de lettrages 2D et 3D, sa forme « développée ». Sur la base de ces deux formes typiques se développent divers registres stylistiques (*blockbuster*, *bubble style*, *throw-up*, *wildstyle*, *semi-wild*, *master-piece*, etc.) à partir desquels les adeptes conceptualisent leurs œuvres. À côté du *fame*, le style reste une préoccupation majeure des adeptes. Entre-temps, les rames de métros de New York se transforment en supports mobiles de prédilection et les lignes métropolitaines et les yards en territoire d'actions inédits pour démontrer la suprématie des *writers*, en quête de *fame*.

Entre le développement du champ d'actions du contexte *illégal/légal* de la pratique se constitue des disciplines du *writing*. Ces disciplines font référence aux contextes de réalisations privilégiées des *writers*, selon leurs intérêts personnels : *street*, *trains*, *subway*, *freight*, *hall of fame*, etc... Bref, le lexique propre à l'univers du *writing* s'enrichit.

Dans le courant de ce développement qui tend vers une diversification et une spécialisation de la pratique et des adeptes, le champ du *writing* se formalise. De cette formalisation émergent des codes, des normes, des valeurs, des représentations, des savoirs partagés, une tradition commune, en somme, un système symbolique qui procure aux *writers* le sentiment d'appartenir à une communauté rassemblant des membres qui partagent une même passion (les *graffs* et les *tags*), qui sont animés par des ambitions similaires (le *fame*) et qui luttent pour la même cause (la préservation et le développement de la *tradition du writing*).

5.2.2.3 Fin des années 1970-début des années 1980 : Le Bronx, la Zulu Nation, le hip-hop et la figure légendaire d'AFRICA BAMBAATAA

Pareillement au point précédent, l'histoire du récit qui suivra se déroule à New York. Elle relate le développement de la *tradition du writing* à la fin des années 1970 et de son intégration au début des années 1980 au sein du mouvement *hip-hop*, alors en plein essor. Un mouvement socio-culturel qui s'est constitué dans le cadre de la promotion d'un projet culturel et artistique en réaction à la dégradation des conditions de vie des minorités (noires et hispaniques).

Son histoire met au premier plan de la scène la figure légendaire d'AFRICA BAMBAATAA (BAM), de son vrai nom Kevin DONOVAN, ex-membre d'un gang du Bronx, fondateur de la Zulu Nation et passant pour le « parrain » du *hip-hop* par les membres la communauté qu'il parvient à rassembler.

Le nom d'emprunt de BAM lui a été inspiré par *Shaka Zulu*, un film sorti en 1964 qui relate un épisode de l'époque coloniale en Afrique du Sud, en 1895. Ce film met en scène le personnage d'Africa Bambaataa, le *leader* d'une « tribu » africaine qui parvient à unifier d'autres tribus entre elles, lors d'une bataille l'opposant à l'armée britannique. BAM grandit dans un quartier, situé dans le Bronx, au sein d'une famille engagée politiquement dont certains membres sont proches des BLACK Muslims. Lorsque SOULSKI, l'un de ses meilleurs amis fut tué à la suite d'une fusillade au cours d'une intervention policière dans une rixe opposant un groupe rival à son gang les BLACK SPADES, BAM décide de quitter le gang et de se consacrer à la musique. Entre-temps, il devient l'un des Disc-Jockeys (DJ) les plus influents du South Bronx et se forge une réputation en devenant un « maître » du mix. Fort de ses expériences de rue, de ses talents musicaux et de son charisme, AFRICA BAMBAATAA concentre ses efforts au sein de la ZULU NATION, une organisation qu'il fonde dès 1973 pour proposer une alternative pacifiste à la vie des gangs violents qui sévissent dans son quartier. Pour transmettre son message pacifiste, il dote son organisation d'un code moral⁸⁹ qui s'appuie sur les valeurs de la « créativité », la « paix », la « sagesse », la « compréhension » et le « bon comportement dans la vie ». À travers la fondation de cette organisation, l'intention de BAM est d'unifier la jeunesse de son quartier à l'occasion d'organisation de manifestations socioculturelles, comme des soirées dans la rue (*bloc parties*) pour occuper les jeunes du Bronx en leur donnant la possibilité de participer à des activités culturelles qui leur permettraient de se détourner de la violence ambiante à travers des défis artistiques. La musique, la danse et le graffiti deviennent des instruments de communication privilégiés pour réaliser son programme socioculturel et propager son « message » bien au-delà des frontières de son quartier. Dès la fin des années 1970, le *rap*, le *dj'ing*, la *breakdance* et le *writing*, alors en pleine effervescence, constitueront très rapidement le point de référence de la jeunesse

⁸⁹ L'organisation est toujours active aujourd'hui. Le code moral (*The Infinity Lessons*) qu'elle prône peut-être consulté sur la page du site de l'organisation à l'adresse suivante : <http://www.zulunation.com/infinity-lessons/> [page consultée le 20 mars 2019].

des quartiers new-yorkais que BAM cherchait à rallier. Dans ce contexte émergent la « culture hip-hop » et le mouvement « global » (*mouvement hip-hop*) que des porte-paroles comme BAM vont promouvoir. Pour le New Yorkais Lawrence PARKER, alias KRS-One (« The Teacher »), un des principaux promoteurs actuels de cette « culture » à travers les quatre coins du monde, la notion de *hip-hop* se définit ainsi :

*[...] hip-hop is a term that describes our independent collective consciousness. Ever growing, it is commonly expressed through such elements as Breakin, Emceeing, Graffiti Art, Deejaying, Beatboxin, Street Fashion, Street Language, Street Knowledge and Street Entrepreneurialism.*⁹⁰ (KRS-One).

Selon ce point de vue qui ne fait que prolonger les idées de BAM, son aîné l'« art du graffiti », sous-entendu le *writing*, représente un des multiples éléments qui charpentent ladite *culture hip-hop*. Dans le courant des années 1980, sous l'impulsion de ses promoteurs la *culture hip-hop* se propage dans le reste des États-Unis et se diffuse outre-Atlantique, d'abord en Europe et en Australie, avant de circuler d'un endroit à l'autre du globe et de prendre l'allure d'un « mouvement globalisé » comme il est perçu actuellement (SPADY et al. 2006).

5.2.2.4 Milieu et fin des années 1980 : diffusion outre-Atlantique de la tradition du *writing* et rôle vecteur du mouvement *hip-hop* pour sa popularisation en Europe et son implantation en Suisse

Les récits qui portent sur les conditions de diffusion du graffiti *writing* outre-Atlantique depuis son foyer d'origine, le nord des États-Unis, vers l'Europe mettent en avant le rôle vecteur joué par le mouvement *hip-hop* qui arrive dans les métropoles du « vieux continent » dès le début des années 1980, au moment où la « culture punk » y battait de plein fouet (BAZIN 1995 ; CAPUTO 2012 ; CHALFANT & PRIGOFF 1987 ; GOLDSTEIN & PERROTTA 1992 ; GASTMAN & NEELON 2010 ; LEMOINE 2012).

C'est d'abord par le relai des médias audiovisuels (films, documentaires filmiques, vidéoclips) et les tournées internationales d'artistes new-yorkais de renom, tels CRASH, RAMELZEE ou PHASE 2 invités à exposer leurs œuvres dans des galeries branchées, que le mouvement *hip-hop* et les multiples « éléments » qui le cristallisent comme les graffitis se font connaître tout au long des années 1980 dans les grands centres urbains de l'Europe et certaines grandes et moyennes villes suisses, en particulier, comme Zurich, Bâle, Berne, Bienne, Lausanne et Genève (CAPUTO 2012 ; GASTMAN & NEELON 2010 ; MAAG et al. 2015 ; SUTER & SIGI 1998).

Les voyages effectués en direction de New York à partir de la deuxième moitié des années 1980, par des européens soucieux d'en apprendre davantage sur la provenance du mouvement *hip-hop*, qu'ils viennent à peine de découvrir à travers les divers moyens évoqués précédemment, ont également contribué à la popularisation de la tradition du *writing* en Europe, et au développement des scènes locales alors en pleine éclosion sur le vieux continent. Pour les fans du *hip-hop* qui se passionnent pour les graffitis du genre U.S en Europe, New York est comparée à la « Mecque » (GASTMAN & NEELON 2011 ; SUTER & VON KOEDING 1998). À l'époque, le foyer d'origine de Philadelphie n'existait pas sur la carte mentale du

⁹⁰ L'extrait est tiré d'un passage du morceau de musique de l'auteur qui a fait le tour du monde : Définition tirée du site : <http://www.urbandictionary.com/define.php?term=9+Elements+of+Hip+hop>.

See song "9 Elements" by KRS-One for explanation of the 9 Elements of Hip-Hop.

hip-hop et des graffitis des fans européens. La plupart des personnes en Europe, issues des générations pionnières que j'ai rencontrées, s'accordent à faire remonter les premières vagues de « pèlerinage » vers « la Mecque » à la deuxième moitié des années 1980. Les constats découlant des témoignages recueillis par GASTMAN & NEELON (2011 226) auprès de leurs interlocuteurs vont dans le même sens : « *The summer of 1986 saw writers come to the Big Apple from Australia, Switzerland, Holland, and France.* » Ce moment peut être considéré comme les débuts du « tourisme international du graffiti ».

Vers la fin des années 1980, parallèlement à l'ouverture de ce circuit transatlantique reliant des villes du vieux continent à la « Mecque », à l'échelle de l'Europe des connections translocales et transnationales entre *writers* commencent aussi à s'établir d'une ville et d'un pays à l'autre. Aux échelles « locales », un enjeu essentiel pour les fans à la découverte de l'« univers des graffitis » et à la recherche d'informations sur leur passion consiste à rencontrer des pairs avec qui partager leur passion commune et échanger des savoirs. Gardons à l'esprit qu'en ces temps-là, Internet n'était pas encore accessible au grand public et que les *scènes locales* et *nationales du hip-hop* et du *writing*, en contexte européen, commençaient à peine à se consolider. Dans la mesure du possible, il s'agissait pour ces fans de se rapprocher des centres urbains où les choses sont supposées se passer, c'est-à-dire à New York, la « Mecque », comme je l'ai déjà précisé, ou en Europe dans les capitales et tous les autres centres urbains qui se font remarquer par leur *scène active*. Du point de vue des acteurs de la *scène suisse* que j'ai interrogés et qui ont vécu la période de la fin des années 1980, par exemple Londres, Paris, Amsterdam et Munich, contextes en particulier avec lesquels certains *writers* de la Suisse alémanique ont entretenu des rapports privilégiés. En contexte suisse selon mes recherches documentaires, Zurich, Bâle, Berne, Bienne, Lausanne et Genève comptent parmi les centres urbains reconnus pour leur scène du *hip-hop* et les graffitis les plus visibles (GOLDSTEIN & PERROTTA 1992 ; MAAG et al. 2015 ; SUTER & VON KOEDING 1998). Dans ces foyers pionniers de réceptions des graffitis du genre américain, les *graffs* et les *tags* se propagent d'abord linéairement sur des façades le long des rues et ruelles de certains centres ainsi que sur les longues masses verticales de béton bordant les couloirs ferroviaires desservant ses lignes reliant les gares importantes en Suisse. Pour de nombreux pionniers du *writing* en Suisse, les lignes ferroviaires de la gare de Bâle (*Basel Line*), de Berne (*Bern line* ; *Grauholz line*) ou de Bienne (*Biel line*, *BTI line*) furent leurs premiers sites d'inspiration et terrain d'actions. Ces sites « légendaires » se métamorphosent très vite en galeries ouvertes et informelles pour les adeptes de la *scène Suisse du writing* et des pays voisins. À la fin des années 1980 de nombreuses personnes – adeptes et non adeptes – venues de toute la Suisse, et même bien au-delà, se déplacent volontiers le long de ces lignes pour y contempler et photographier les œuvres les recouvrant. KOPA, qui m'explique dans un entretien comment il a commencé à faire des *graffs*, se rappelle les excursions faites avec son père chaque samedi, à Bâle, pour prendre en photo des *graffs* qui jonchaient le long de la *Basel line*. À l'époque il était gamin est habitait dans la région de Zurich :

Oui, justement au début, c'est sûr que ça a été du dessin pendant une demi-année et puis je suis allé chaque samedi avec mon père à [ville en Suisse] photographier sur la ligne. Il y avait des graffs. Oui. Et simplement celles qui étaient vraiment bonnes et après, ça a été comme un modèle. Après, j'ai un peu suivi [verfolgt] ça (KOPA).

Andrea CAPUTO (2009 : 37), l'auteur de l'un des ouvrages documentaires, sans doute le plus riche, traitant de la scène européenne du *writing*, à ma connaissance, relève quatre autres éléments qui ont contribué chacun à leurs manières à implémenter un circuit du *writing* en Europe et à étendre la portée géographique des réseaux de pairs. Le premier élément se rapporte à la constitution des premiers *crews* internationaux de *writers*. Parmi eux, l'auteur mentionne par exemple le groupe CRIME TIME KINGS (CTK), un regroupement translocal et transnational de *writers* né de l'alliance de membres de *crews* établis à Londres, Paris et Amsterdam.

Le deuxième élément important pour le développement de la scène européenne du *writing* évoqué par CAPUTO (*ibid.*) fait référence aux soirées *hip-hop (jams)*, point de rencontres majeurs pour les fans du *hip-hop*, les *homeboys*, les *fly-girls*, les *rappeurs*, les *dj's*, les *breakers* et les *writers*. À Bienne (Suisse), par exemple, les *jams* organisées dès 1987 à La Coupole par les acteurs locaux du mouvement *hip-hop* ont contribué à faire de cette localité dans les décennies qui suivirent un haut lieu de rassemblements, de rencontres et d'échanges en Suisse, mais aussi en Europe :

Au cours de cette période, le réseautage suprarégional a gagné en importance : les soirées hip-hop à Bienne [à la Coupole de Bienne] ont servi de plateforme pour les rencontres de personnes partageant les mêmes idées. Des contacts avec des writers d'autres régions ont été pris et de nouvelles amitiés ont été scellées. Des expériences partagées et des plans checkés. À côté, on profitait de Rap-Acts et de DJ's, qui offraient au score l'atmosphère adéquate avec leur sound (ZeeCity, trad.).

À Bienne, des soirées hip-hop étaient organisées à la Coupole, c'était le premier endroit important où des parties étaient organisées de manière régulière. Les gens venaient de Paris [...]. C'était l'endroit où il fallait être. [...] (Pistoja in CAPUTO 2009 : 82, trad.).

Les créations de fanzines spécialisés dans la documentation des œuvres d'auteurs de graffitis constituent un troisième élément significatif dans le développement de réseaux de pairs entre les villes et les pays de l'Europe. Produits la plupart du temps par de jeunes initiés, soucieux de mettre en valeur les activités marquant la scène de référence où ils sont établis et informer les acteurs de cette scène de ce qui se passe dans d'autres contextes, ces fanzines ont pour vocation d'être mis en circulation dans les réseaux de pairs. Ils contiennent non seulement des collections inédites de photos d'œuvres et des esquisses réalisées par des *writers* d'ici et de là-bas, connus et moins connus, mais aussi des reportages sur des *crews* ou des villes spécifiques, et bien d'autres informations utiles pour les lecteurs curieux, en quête d'inspiration. Le 14k Magazine fut l'un des premiers fanzines du genre en Europe selon l'un de mes interlocuteurs, DEVI, « pionnier » aussi bien du mouvement *hip-hop* en Suisse que du *writing* et cofondateur du fanzine. Conçu par un collectif basé à Zurich, le premier numéro de ce magazine paraît en 1988. Depuis cette parution quarante-huit autres numéros se sont succédé jusqu'en 1997, après quoi les rédacteurs ont arrêté la production et continué leurs activités éditoriales en créant un site spécialisé du même nom⁹¹. Pour la plupart des personnes avec lesquelles j'ai réalisé un entretien, le 14K Magazine constitue un point de référence majeur. Au moment de la parution du premier numéro, les points de

91 « Von 1988 bis 1997 erschienen während zehn Jahren 48 Ausgaben mit Interviews, Porträts, internationalen Reports, Platten- und Bücher-Reviews, Beiträgen über Breakdance, Konzertberichten und vielen, vielen Graffiti-Bildern von Wänden, Hall of Fames und Zügen in der Schweiz und weltweit ». Informations tirées de la page du site 14K Magazine ([14k.ch]) : <http://www.14k.ch/category/about/14k-magazines/>.

distribution de « produits culturels », tels que les *graffitis shops* où il était possible de se procurer des articles du genre fanzine, n'existaient pas encore avant le début des années 1990. Pour faire circuler leurs fanzines dans les réseaux de pairs, leurs producteurs, à l'image de DEVI, se rendaient alors directement dans les salles de concerts où se tenaient des *hip-hop parties* comme à La Coupole. Dans ces endroits ils peuvent les vendre à des particuliers ou les échanger avec d'autres producteurs-vendeurs, en comptant sur eux pour les faire écouler dans leurs propres réseaux d'interconnaissances. Quelque temps après, les producteurs du magazine instaurèrent un système d'abonnement offrant aux lecteurs et lectrices de recevoir leur magazine par courrier, ce qui eut pour conséquence une augmentation de la demande et une expansion géographique de sa distribution ; ceci en parallèle au développement du réseau du *writing* en Europe et dans le monde. Le nombre d'impression passe alors dans le courant des deux décennies suivantes (années 1990) de 50 à 7000 exemplaires envoyés dans les quatre coins du monde (Italie, Espagne, Allemagne, États-Unis, Japon, etc.). La provenance des contributions des abonnés, qui envoient des photos dans l'espoir de les voir publiées dans l'un des prochains numéros, se diversifie aussi (Mexique, Australie, etc.).

Le dernier élément, mentionné par CAPUTO, renvoie à l'utilisation de la formule de transport *low cost* Interrail par les *writers* désireux de partir à l'aventure et découvrir des villes d'autres pays, potentiellement gagnés par le *mouvement hip-hop* et le phénomène des *graffitis* (2009 : 90). Il s'agit d'un système de billets de train plus ou moins avantageux, permettant à ses usagers de circuler plus ou moins librement sur les réseaux ferroviaires de tous les pays participants aux programmes interrail, pendant une durée déterminée qui varie selon le type de Pass acquis (cinq jours, dix jours, quinze jours, deux jours ou un mois)⁹². Après la fin des années 1980, la formule interrail se répand de plus en plus au sein des membres de la communauté des *writers* en Europe. Elle devient une manière de voyager durant les vacances estivales, privilégiée par les adeptes du graffiti sur trains, en particulier par ceux qui par ce moyen peuvent explorer plus facilement de l'intérieur les réseaux qu'ils parcourent. Ce faisant, ils repèrent des *spots* intéressants au fil de leurs trajectoires (TADORIAN 2013). Cette formule de voyages sera d'autant plus intéressante sur le plan financier qu'un marché informel est né où il est possible d'acquérir des « Global Pass inter-Rail », falsifiés à des prix ultra avantageux par rapport au tarif officiel. Tous ces partenaires de terrain privilégiés acquéraient leurs billets par ce biais. Ces voyages sont l'occasion de faire la connaissance de pairs, de visiter des connaissances ou de rencontrer des connaissances de connaissances, bref de nouer et d'entretenir des liens d'amitiés, ce qui contribua à l'intensification du développement du réseau des *writers* en Europe.

Les dynamiques spatiales et sociales générées au cours de la propagation du *mouvement hip-hop* et des *graffitis* en Europe, dans le courant des années 1980, et induites par la formation de *crews* translocaux et transnationaux à l'image des TCK, l'organisation de *jams* comme à la Coupole, la création de fanzines tel le 14K Magazine, et l'utilisation de la formule de voyage interrail ont semé des graines qui ont permis de faire éclore une « communauté imaginée » rassemblant des regroupements de jeunes gens s'identifiant les uns aux autres avec le sentiment de vivre une même passion – le *hip-hop*, les *tags* et les *graffitis* – et de contribuer à la production de savoirs subculturels communs. Au cours de la décennie suivante ces savoirs se développent, se spécialisent et s'hiérarchisent. Au sein des *writers*, cette tendance se manifeste par

⁹² Cette formule de voyage existe depuis 1972. Initialement, le programme a été conçu pour promouvoir la circulation des voyageurs de moins de 22 ans dans certaines zones du réseau ferroviaire européen (18 pays à l'époque) en proposant des prix préférentiels. En 1998, la formule devient accessible à tous quel que soit l'âge (mais avec des tarifs différentiels pour les moins de 26 ans et les 26 et plus). A l'époque le réseau Interrail recouvrait plus de 30 pays.

l'émergence et le développement de *crews* dévoués à la pratique des graffitis sur trains. Selon le témoignage d'un « pionnier » du graffiti sur trains en Europe, contenu dans l'ouvrage de CAPUTO (2009 : 52-53), le premier groupe de *writers* du genre existe depuis 1986. Il s'agit du *crew* REAL TRANSIT ARTIST (RTA), une formation allemande de *writers* reconnue par leurs pairs pour avoir initié la combinaison entre la pratique du graffiti sur trains et les voyages graffitis à travers le monde afin de peindre le plus de systèmes ferroviaires possible.

Si selon ces sources, l'apparition des tous premiers collectifs de *writers* spécialisés dans le *graff* sur trains remontent à la deuxième moitié des années 1980, la sphère d'activité du *trainwriting* se spécialisera, se territorialisera, se systématisera et se « translocalisera » dans le courant des années 1990 dans l'ensemble de l'Europe, comme je tâcherai de le montrer dans le chapitre qui suit en me concentrant sur le cas du développement de la *scène suisse du trainwriting* qui m'intéresse plus spécifiquement.

6. GÉOHISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU TRAINWRITING CONTEMPORAIN EN CONTEXTE EUROPÉEN

À la différence des contextes historiques et géographiques considérés dans le chapitre précédent⁹³, à ma connaissance, ils n'existent encore aucun ouvrage académique qui retrace de manière synthétique la géohistoire de la pratique « contemporaine » du *trainwriting* du point de vue du développement de la scène européenne. La majorité des informations sur le sujet ne sont disponibles que dans les « circuits médiatiques » du milieu du *graff* (magazines, ouvrages, internet, VHS vidéo, DVD spécialisés) et seulement de manières fragmentée et dispersée comme les pièces d'un grand puzzle. Selon mes recherches documentaires au cours desquelles j'ai collecté et assembler quelques pièces de ce puzzle pour y voir plus clair (voir chapitre méthodologie), le passage des années 1980 aux années 1990 marque une étape importante, celle de l'entrée dans ce que je considère comme une « nouvelle ère » de la pratique du *trainwriting*. Toujours en cours de développement aujourd'hui, je conçois cette nouvelle ère également comme l'« époque moderne » par opposition à celle qui la précède et que je qualifie d'« époque classique ».

En continuité avec le contenu exposé dans le chapitre précédent sur « l'époque classique » de la géohistoire du *trainwriting*, je m'intéresse dans ce chapitre aux principales caractéristiques qui ont marqué le développement contemporain de la pratique du *trainwriting* en Europe et en Suisse, à partir du moment où j'ai observé qu'elle commençait à se spécialiser et à se transformer jusqu'au début du lancement de mon projet de recherche. Pour ce faire, j'ai pris en compte trois principaux moments. Le premier de ces moments focalise sur la période charnière du passage à la nouvelle ère que je remonte à la fin des années 1980. Le deuxième s'intéresse au processus de spécialisation et territorialisation de la pratique du *trainwriting* qui ont marqué les années 1990. Le troisième qui correspond au contexte de réalisation de mes recherches antérieures porte sur les années 2000, décennie marquée par une accélération des processus de translocalisation et transnationalisation (« processus de translocalisation ») des activités circulatoires des adeptes du *trainwriting* ainsi que par un perfectionnement de leurs techniques d'intervention et mode organisationnel.

Conformément à l'objectif d'ensemble de la troisième partie dans laquelle s'inscrit ce sixième chapitre, je ne manquerai pas, au cours de cette remontée géohistorique du développement de la pratique du *trainwriting*, de digresser pour mettre en évidence des éléments de compréhensions basiques sur le monde du *trainwriting*. Les éléments sur lesquels je m'appuie résultent du croisement de données issues de mes recherches documentaires avec mon travail de terrain et de mon passé d'*insider*.

6.1 Fin des années 1980 au début des années 1990 : un moment charnière

Au cours de mes recherches documentaires, il m'est apparu que le passage des années 1980 à la décennie des années 1990 inaugure au sein de la scène européenne du *writing* un processus d'« autonomisation relative » (BOURDIEU 1992) de la sphère d'activité du *graff* sur trains. Jusqu'alors, la pratique des *graffs* sur trains ne représentait pour ainsi dire qu'un contexte d'expression parmi d'autres, reconnu par les

⁹³ Je rappelle que l'aire géographique considérée dans le cinquième chapitre correspondant se concentre sur la région de l'Amérique du nord, lieu d'origine de la pratique du *trainwriting*, selon le mythe fondateur, et que la période historique prise en compte s'étend du début du 19^e siècle (« Époque des précurseurs ») aux années 1980 (« Époque des pionniers »).

membres de la « communauté imaginée des *writers* » au sein de la tradition du *writing*. Les autres étant la *line*, le *street* ou le *hall of fame* pour ne citer que les plus importants. Par « autonomisation », je renvoie aux phénomènes à l'œuvre dans les mondes contemporains observés par Pierre BOURDIEU et relevant de sa théorie des champs. Selon Patrick CHAMPAGNE qui a consacré un ouvrage synthétique à cet auteur (2008 : 45), le « processus d'autonomisation » relatif à la théorie des champs de BOURDIEU traduit l'idée que les mondes contemporains tendent à produire sans cesse des « champs sociaux » toujours de plus en plus différenciés, à l'image du vaste domaine que constitue les graffitis aujourd'hui, ce j'ai montré au début du chapitre précédent. Ce processus d'autonomisation des multiples domaines sociaux qui composent les « sociétés contemporaines » et des sous-domaines de spécialisations qu'ils impliquent, tels l'univers du *writing* et le monde du *trainwriting* supposant des savoirs de plus en plus spécialisés de la part des personnes qui participent à leur production. Pour ma part, je conçois ces savoirs à travers la notion de « savoirs géographiques », de « compétence spatiale », de « sens de l'espace », de « sens de la mobilité » et « sens de l'orientation »⁹⁴. Selon BOURDIEU, le phénomène d'autonomisation contribue à transformer progressivement les mondes contemporains en une mosaïque de microcosmes qui, à l'image du monde du *trainwriting* et des autres sphères d'activités qui découlent du processus de spécialisation des sous-domaines associés à la *tradition du writing*, acquiert une certaine autonomie (CHAMPAGNE 2008).

Pour les développements qui suivront, je retiens de la théorie des champs de BOURDIEU que de la spécialisation des domaines d'activités qui constituent les mondes contemporains, il en résulte aussi bien une certaine « émancipation » des regroupements de personnes qui contribuent à produire des « sous-domaines » que l'établissement progressif par ces derniers de nouveaux principes, de nouvelles normes et ainsi d'une remise en ordre. Autrement dit, transposant cette analyse à mes observations de terrain, la spécialisation des domaines d'activités constituant la *tradition du writing* en sous domaines (*hall of fame*, *street*, *trainwriting*) va de pair avec l'instauration d'une nouvelle hiérarchie et de nouvelles stratégies de positionnement des adeptes du *graff* concernés par les transformations en question. Je constate en effet que les ressources et les compétences générées par le processus de spécialisation et la remise en ordre symbolique opérée dans le domaine de la pratique des *graffs* sur trains dès le début des années 1990 vont de pair avec l'émergence d'un nouvel enjeu pratique et symbolique et donc de nouvelles règles du jeu : l'acquisition d'un certain « sens de la mobilité » lequel lui-même implique l'apprentissage d'une certaine manière de « bouger en rythme » dans et avec l'infrastructure ferroviaire et la possibilité de valoriser cette nouvelle compétence circulaire.

Le passage des années 1980 aux années 1990 se caractérise aussi par une translocalisation de plus en plus accrue des activités circulatoires de nombreux *writers* spécialisés dans le *trainwriting*. Ces processus d'autonomisation et de translocalisation de la sphère d'activités du *trainwriting* (toujours en cours aujourd'hui) vont de pair avec le développement des technologies de l'information et de la communication⁹⁵ et l'essor des offres de services de transport *low-cost* (interrail et easy-jet) facilitant les possibilités de circulation en Europe de certaines personnes.

⁹⁴ Voir chapitre 1.

⁹⁵ Techniques de l'informatique, des multimédias, d'internet et télécommunications numériques permettant aux utilisateurs et utilisatrices de communiquer, d'accéder aux sources d'information, de stocker, de manipuler, de produire et de transmettre l'information sous des formes diverses : texte, images, vidéo, etc.

De mes recherches documentaires il transparaît en contexte européen, qu'avant les années 1990, les *graffs* étaient, semble-t-il, encore assez discrets dans le paysage helvétique et peu médiatisés dans la presse journalistique. Contrairement à ce qui se produira après ce moment, le phénomène des graffitis, et plus particulièrement des *graffs* sur trains, restera encore discret jusqu'à la fin des années 2000. Les graffitis ne représentent pas vraiment encore un « problème de société », mais le deviendront très vite à partir des années 1990. Période après laquelle ils « explosent » dans les centres villes et inquiètent déjà les forces de l'ordre, les citadins et le monde politique. En effet, c'est dans le courant des années 1990 que j'ai pu constater que les articles sur le sujet se multipliaient et que la controverse art/vandalisme s'animait autour du phénomène émergent des graffitis. Mais avant devenir un problème de politique, les graffitis ont été perçus comme une curiosité venue d'outre-Atlantique. L'extrait d'un article paru en 1988 dans une revue publiée par les CFF mais que je tire d'un autre article de la *Neue Züricher Zeitung*, intitulé « 25 Jahre Graffiti bei Schweizer Bahnen » et publié en 2013, donne une idée parlante de la manière générale dont fut perçue en Suisse l'arrivée des « graffitis américains » le long des lignes ferroviaires à l'époque⁹⁶ :

Tout à coup ils sont là. Rapides, éblouissants, insolents et drôles ; cyniques, beaux, obscènes et justes ; accusateurs, criants, souvent libérateurs : les graffitis sur les quais de gare – une sorte de nouveau type de signaux [...] Circuler en train devrait et a aussi le droit d'être joyeux. Peut-être cela fait justement partie de ce que les graffitis veulent encore aussi dire (cité dans le NZZ le 19.12.2013 par Paul SCHNEEBERGER, trad.).

À cette époque, les *crews* de *writers* spécialisés exclusivement dans le *trainwriting* sont relativement peu nombreux aussi bien en Europe qu'en Suisse, bien que les « pionniers du *writing* » soient déjà nombreux à avoir expérimenté le « support train ». Ce qui renforce le fondement d'un postulat de ma thèse selon lequel la pratique du *trainwriting* se spécialise et n'acquière une *scène* « autonome » de la *tradition du writing* vers la fin des années 1980.

En fait, avant les années 1990, les graffitis sur trains n'était pas vraiment associés à une sphère d'activité pour elle-même, mais simplement à un support particulier. Dans les rubriques consacrées aux graffitis sur trains des premiers numéros du *14K Magazine*, par exemple, la notion de *trainwriting* (ou *trainbom-bing*), qui présuppose que l'on a à faire à un domaine d'activité spécifique, ne se développe qu'à partir des années 1990. Or, jusqu'alors les éditeurs du magazine privilégiaient plutôt des expressions comme « *trains* », « *steel* » ou « *metal* » qui soulignent plutôt le type de supports. Cela m'amène à penser qu'à cette époque le *graff* sur trains n'était donc pas encore vraiment vécu comme une sphère d'activité distincte du domaine de la *line*, du *street* et ou du *hall of fame writing* comme c'est le cas de nos jours. En fait, la notion de *trainwriter* (et ses équivalents : *Trainbomber*, *Zugmaler*, etc.), qui témoigne du sentiment d'appartenance à une « communauté de pratique » spécifique au sein de l'« univers du *writing* » par ceux/celles qui les utilisent, ne se popularise réellement que dans le courant des années 1990, période justement où les premiers *crews*, spécialisés exclusivement dans la sphère d'activité du *trainwriting*, commencent à se faire remarquer en Europe par les fanzines et des magazines spécialisés notamment.

Il convient de relever que parallèlement à ces transformations, au nord des États-Unis, là où le phénomène des *graffs* sur trains a vu le jour vingt ans auparavant, le *graff* entrait dans une phase de déclin. L'annonce officielle du retrait de la circulation du « dernier train recouvert de graffitis », à New York la « Mecque du graffiti », en mai 1989, soit plus de quinze ans après la déclaration publique de la guerre contre les

96 <https://www.nzz.ch/schweiz/illegalitaet-und-risiken-als-triebfedern-fuer-sprayer-1.18207306> [page consultée la dernière fois le 11.04.2019]

graffitis par John LINDSAY, maire de New York de l'époque, marque une ère de déclin⁹⁷ des activités des *writers* new-yorkais sur le plan de la géohistoire de la scène locale de ce foyer d'origine du *trainwriting*. Alors que la scène américaine semble s'épuiser au nord des États-Unis, selon de nombreux-euses observateur-trice-s elle est en pleine effervescence en Europe, comme en témoigne les articles de presse qui commencent à proliférer à leur sujet. Dès ce moment, face au développement des *scènes locales* du *graff* dans certaines villes européennes comme Paris, Berlin, Londres, Copenhague et bien d'autres, le pouvoir d'attraction de la « Mecque du graffiti » s'affaiblit. La ville de New York reste un emblème, mais les acteurs et actrices de la scène européenne concentrent plutôt leurs efforts à explorer les villes du Vieux Continent, surtout depuis la popularisation des formules de voyages *low cost*, tel que Interrail et le développement du réseau *easyjet*.

6.2 Années 1990 : vers une institutionnalisation de la pratique du *trainwriting*

Dans le courant des années 1990, partout en Suisse où le mouvement *hip-hop* et la tradition du *writing* sont parvenus à s'implanter (mais aussi ailleurs en Europe du nord, de l'ouest et du centre), des *crews de writers* se multiplient, les *hip-hop jams* sont de plus en plus fréquents, de nouveaux magazines spécialisés voient le jour⁹⁸ (*JVS Magazine* ; *NonStop Magazine*, par exemple), le « tourisme graffiti » s'amplifie, les réseaux de *writers* et *trainwriters* se densifient à l'échelle translocale et transnationale (CAPUTO 2009).

Parallèlement à ces tendances générales, les premiers *graffiti shops* voient le jour dans certaines grandes villes suisses alémaniques comme Berne, Zurich ou Bâle. Durant cette décennie apparaissent aussi sur le marché les premières marques de couleurs aérosols spécialement conçues pour des *writers* (« Montana colors », « Sparvar Tuff Colors », etc.). Je me souviens, qu'au début des années 1990, des adeptes du *writing*, établis non seulement dans la région de Bienne (y compris moi-même), mais aussi de Lausanne, Soleure et Berne avaient pris l'habitude de se déplacer jusqu'en ville de Berne auprès d'un magasin qui s'était spécialisé dans la vente de couleurs aérosols. Le gérant de ce magasin vendait une marque de *spray* très appréciée par les adeptes du *writing*. À l'époque, les *sprays* de cette marque étaient difficilement trouvables ailleurs. Localement, il existait bien des grandes surfaces commerciales ou des magasins de bricolages qui vendaient aussi des couleurs aérosols, mais la qualité de leurs pigments étant jugée médiocre, les adeptes du *writing* préféraient se déplacer ailleurs pour en obtenir de meilleure qualité. Ce magasin était devenu au fil du temps une sorte de lieu de rencontres et d'échanges entre adeptes (*writer's corner*). Ces rencontres générèrent la création de cercles d'adeptes, *crews*, suisses transrégionaux rassemblant des intervenants établis en Suisse romande et Suisse alémanique.

⁹⁷ Cette période de l'histoire du graffiti est appelée dans la littérature populaire « *The clean Train Movement era* ».

⁹⁸ En 1998, deux nouveaux magazines suisses voient le jour, le *Non-Stop* et le *JVS*. Le premier qui existe toujours a pour projet de documenter la production visuelle de la scène Suisse et internationale du *writing* et de promouvoir les œuvres de *writers* et *trainwriters* basés dans la région bernoise. Le deuxième magazine est réputé pour privilégier avant tout les œuvres issues de la scène du *trainwriting* suisse et internationale. Il est considéré comme l'un des premiers magazines suisses spécialisés dans la documentation de la pratique du *trainwriting*. Dans le contexte biennois, les locaux éditeront leurs propres fanzines pour échapper au monopole médiatique des porte-paroles de la scène bernoise (TADORIAN 2009a : 99-114).

C'est dans ce cadre développement général que petit à petit la *scène du writing* se spécialise en plusieurs sphères d'activités bien distinctes dont celle du *graff* sur trains et que les activités des *writers* spécialisés dans la pratique du *trainwriting* aussi se « territorialise ». C'est probablement aussi le cas dans de nombreux autres contextes en Europe qui connaissent plus ou moins les mêmes tendances évolutives dès le début des années 1990.

6.2.1 Spécialisation de la sphère d'activité du *trainwriting* au sein de l'« univers du *writing* »

Parmi les sphères d'activités reconnues au sein de l'« univers du *writing* » les plus importantes par les membres de la « communauté imaginée » qui l'animent, les personnes que j'ai rencontrées distinguent le contexte *hall of fame*, la *line*, la *street* et la pratique des *graffs* sur trains. Chacune de ces sphères d'activités relève de « règles du jeu » distincts et impliquent la mise en pratique de savoirs géographiques et compétences spatiales propres. En effet, la « géologistique »⁹⁹ en œuvre au sein de la sphère d'activité du *trainwriting* n'est pas la même que celle du *hall of fame*, *writing* ou *street writing*, comme j'ai déjà eu l'occasion de le montrer dans ma recherche antérieure (TADORIAN 2009a). Cette spécialisation s'accompagne d'une remise en ordre symbolique de la hiérarchie interne prévalant jusqu'à ce moment au sein de l'« univers du *writing* » qui comme je l'ai déjà évoqué plusieurs fois est constitué par une majorité de jeunes hommes. Tout se passe alors si, indifféremment des sphères d'activités privilégiées par les *writers*, la hiérarchie sociale de l'« univers du *writing* » était structurée par deux principaux systèmes de classement complémentaires (TADORIAN 2009a). Le premier système renvoie à un ordre fondé sur un système de classes d'âge valorisant l'ancienneté. Ce système oppose très grossièrement la catégorie des *jeunes* à celle des *anciens*. La mise en ordre du deuxième système est fondée sur l'expérience pratique, l'activisme et une certaine reconnaissance. Ce système oppose la catégorie de *toy* à celle de *king*. La première expression désigne très généralement les *writers* novices et inexpérimentés. Dans les entretiens, mes interlocuteurs y firent souvent référence au moment de leur carrière d'initié où ils n'étaient encore que des *toys*, c'est-à-dire des débutants. Cette expression est aussi proférée par certains *writers* pour humilier leurs rivaux. L'action de *toyer* quelqu'un renvoie par exemple au fait d'apposer sur l'œuvre d'un concurrent le mot « *toy* ». Généralement ce genre d'actions, à l'image du *crossage*, est assimilé à l'équivalent d'une déclaration de guerre.

Le deuxième terme (la notion de *king*) renvoie à un titre honorifique que les *writers* s'(auto-)attribuent entre eux/elles lorsqu'ils/elles éprouvent une certaine admiration pour leur travail ou pour celui d'un pair. Certains *writers* accompagnent volontiers leur signature individuelle (*blase personnel*) ou collective (*nom du crew*) d'une couronne soit pour exprimer un sentiment de grandeur du genre « je suis un roi du *graff* » et/ou pour se distinguer des *toys*, ou simplement pour des raisons purement esthétiques, de la même façon que le faisait notamment par habitude CORNBREAD, une légende-vivante du mythe d'origine de la *tradition du writing*, présenté dans le chapitre précédent.

⁹⁹ Je rappelle que j'emprunte ce terme à Michel LUSSAULT (2007a, 2009) qui renvoie à : « l'ensemble des modes d'organisation nécessaires à un opérateur pour réaliser une opération spatiale, de la plus élémentaire à la plus complexe ».

Illustration 26 : Image la couronne comme signe distinctif.



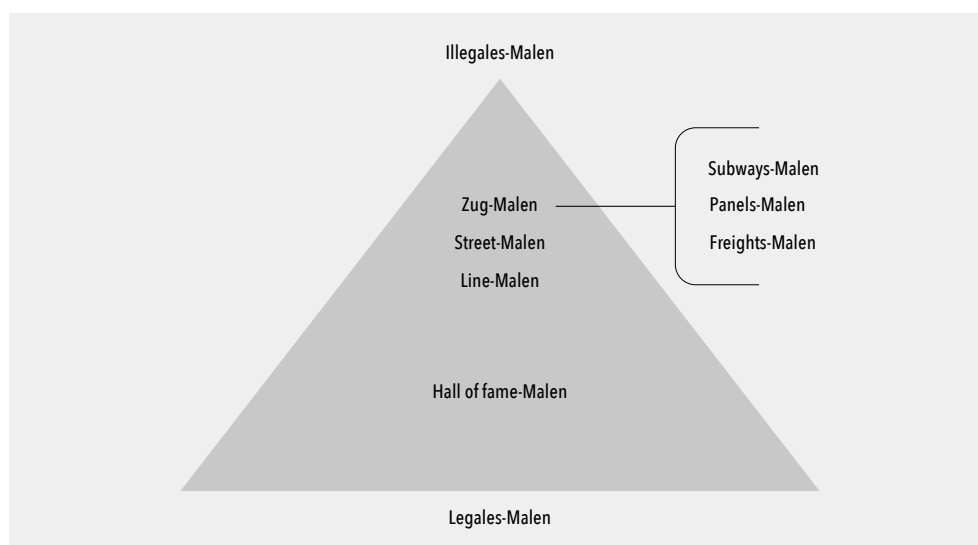
Source : tirée de Graffiti-Forschung (<http://www.graffitieuropa.org/news/017.htm>) [téléchargement effectué le 09.08.21].

Dans un entretien, HERMES évoque explicitement l'existence d'un ordre hiérarchique au sein de l'« univers du writing ». Il conçoit cet ordre comme une « pyramide » :

[...] quand on prend maintenant la hiérarchie ou la pyramide du graff [sous-entendu l'« univers du writing »] : tout en bas tu as le graff légal, puis tu as peut-être la Line, et puis ensuite la peinture de rue [Street], ensuite les trains de ligne [panels] et ensuite les métros [Subways], qui sont tout en haut. Disons que je vois ça comme ça. Et je crois que beaucoup de gens [d'autres adeptes] le voient aussi comme ça (HERMES).

Le schéma, ci-dessous, conçu en plusieurs étapes, suite à un va et vient avec HERMES, traduit selon mon interlocuteur très précisément la vision de la hiérarchie de l'« univers du writing ». Cette conception est partagée par la plupart des adeptes du *trainwriting* que j'ai moi-même rencontrés, ce qui rejoint les observations d'HERMES qui transparaissent dans la dernière phrase de la citation précédente.

Illustration 27 : Schéma de la hiérarchie de l'univers du writing, selon HERMES.



HERMES envisage la hiérarchie de l'« univers du *writing* » sous forme d'une pyramide. Sa vision pyramidale se fonde sur un système qui distingue trois niveaux hiérarchiques. Le premier oppose le « contexte autorisé » [« Legales-Malen »] (niveau inférieur de la pyramide) au contexte « non autorisé » [« Illegales-Malen »] (niveau supérieur). Selon lui, le deuxième contexte est plus authentique que le premier. Bien que la plupart des adeptes spécialisés dans le *graff sur trains* que j'ai rencontrés tolèrent l'exercice des *graffs* en contexte autorisé, FORCE qui me le confia un jour dans un entretien, ils sont d'avis que le *graff* se pratique normalement en contexte illégal : « Le graffiti est en fait pour moi illégal et pas légal » (FORCE). HERMES conçoit un autre niveau au sein-même du positionnement de la catégorie « non autorisée » [Illegal-Malen]. Ici, mon interlocuteur distingue trois sphères d'activités : le *graff sur trains* [Zug-Malen], le *street* [Street-Malen] et le *graff* le long des lignes ferroviaires [Line-Malen]. HERMES considère donc la première de ces trois sphères, le *graff* sur trains, comme la plus prestigieuse, étant donné les savoirs géographiques très spécifiques qu'elle suppose et l'audace qu'elle implique pour ceux qui la pratiquent.

HERMES évoque également un troisième niveau au sein de la sphère d'activité du *graff sur trains* [Zug-Malen] qu'il divise en trois genres de disciplines : le *graff* sur métros [Subways-Malen], le *graff sur trains de ligne* [Panels-Malen] et le *graff* sur les trains de marchandises [Freights-Malen]. La première étant considérée comme la forme la plus prestigieuse non seulement des trois disciplines de la pratique des *graffs* sur trains, mais aussi de toutes celles reconnues au sein de la tradition du *writing*. À l'image d'HERMES, la grande majorité des adeptes du *trainwriting* que j'ai pistés ont quasi tous le sentiment d'exercer la « discipline suprême » du *writing* (Müller 2013 : 7) pour reprendre une expression d'un auteur d'un ouvrage sur le sujet. Discipline qui donne à une grande majorité d'entre eux l'impression de faire partie de l'« élite » de la « communauté » des *writers*.

Il convient de relever qu'en Suisse, il n'existe pas de système de métropolitain comparable à ceux des grandes capitales européennes. Il y a bien un métro à Lausanne, mais avec ses deux lignes, il est qualifié de « minuscule ». De ce fait, pour de nombreux adeptes établis en Suisse, il ne représente pas vraiment un système attractif. À ce propos ERGON me confia dans un entretien informel ce qu'il pense du métro de Lausanne :

En Suisse, on n'a pas de métros dignes de ce nom comme celui de Milan, Paris, Berlin ou Londres. Il y a celui de Lausanne, mais il est minuscule. C'est cool de l'avoir fait une fois pour le délire, mais ce n'est pas vraiment une cible qui m'intéresse. En plus, vu qu'il est dur à faire, ce n'est pas si simple de le faire. Le risque encouru pour essayer de le faire ne vaut pas la peine pour ce qu'il est. Je préfère garder mes couleurs pour des panels classiques sur une belle vieille ladygreen ou alors attendre mes vacances pour partir dans une grande ville à l'étranger pour faire un système plus intéressant (ERGON).

Cette appréciation rejoint celle de nombreux adeptes établis en Suisse avec lesquels j'ai discuté à ce propos. Il existe donc un système hiérarchique au sein de l'« univers du *writing* » qui suppose un espace de positionnement au sein duquel il agit pour les acteurs sociaux d'occuper une bonne place. Le défi des *petits* est de se faire une place au sein de la scène en démontrant certaines compétences et de gagner le respect des plus *anciens*. Mais dans la pratique, les tensions symboliques interdisciplinaires qui existent au sein de l'univers du *writing* apparaissent de manière moins catégorique et plus contextuelle. De nombreux *writers* s'exercent dans différents contextes à la fois et pratiquent plusieurs « disciplines » en parallèle.

Leur positionnement est loin d'être aussi fixe que je ne l'aie fait transparaître plus haut. Il est ambivalent et dépend des enjeux situationnels auxquels les *writers* sont amenés à faire face lorsqu'ils trouvent un avantage à devoir cacher ou promouvoir un domaine de spécialisation plutôt qu'un autre par rapport aux multiples sphères d'activités dans lesquelles ils ont l'habitude d'exercer (TADORIAN 2009a : 33-42).

Au cours de ce processus de spécialisation de la sphère d'activité du *trainwriting*, apparaissent aussi les premiers groupes de *writers* focalisés sur la pratique du *trainwriting*. Selon certaines sources documentaires, en contexte helvétique, les premiers *crews de writers* spécialisés dans la pratique du *trainwriting* se font remarquer d'abord dans la région zurichoise, avant de se développer ailleurs en Suisse (SUTER et VON KOEDING 1998). Leur apparition coïncide parfaitement avec l'inauguration de la mise en service du premier système de réseau S-Bahn (RER) pour l'agglomération zurichoise en mai 1990. Ce système RER relativement dense se caractérise par la création de nouveaux parkings de trains, l'activation de nouvelles lignes, l'enrichissement du matériel roulant au niveau local (flottes de trains à double étage) et la mise en circulation de nouveaux modèles de rames traversant la ville de Zurich et son agglomération, pour le plus grand bonheur des *writers* locaux, avides d'explorer ce nouveau « terrain de jeu » qui s'offre à eux. Le témoignage dans l'extrait cité ci-dessous que je tire de l'ouvrage documentaire d'Andrea CAPUTO (2009) met explicitement en évidence le lien entre cet événement régional (mais aussi national puisqu'il s'agit du premier système S-bahn de Suisse) et le développement de la *scène suisse du trainwriting* dans la région zurichoise, son foyer d'origine présumé selon les témoignages les plus répandus sur la question :

[...] The phenomenon started to take a more serious turn starting in the summer of 1990. The forming of Upperclass Crew coincided with the activation of the Zurich s-bahn network, on May 27th 1990. A new combination of double-decker trains was inaugurated, which would travel through the whole canton and its neighboring regions. Upperclass experimented in all the yards, layups and end stops of out-of-town S-bahn stations. In the same year the first Swiss whole-car is painted in Zurich. The two-storey carriages were not particularly loved because they could be painted almost only over the windows but luckily older cars were also circulating on the lines of the S-bahn. During this period Upperclass systematically took advantage of the yards that were often concentrated in the end stations : because of this in the majority of cases trains would pass through Zurich. The SBB was initially overherhelmed and did not really manage to address the phenomenon. They were taken by surprise and thanks to this some whole-cars could travel painted more than once a day. The S5 line in Bulach and the S14 in Hinwil were surely the favorite deposits, you could paint for a couple of hours in total tranquility; a convenient state that though definitely taken advantage of also had consequences : painting became difficult because the consistency with which it was being done slowly but surely caused each deposits to be put under tighter control. Upperclass thus decided to fall back on deposits localized in neighboring cantons. In Brugg, Aarau, Schaffhausen, and Lucern some yards were even bigger perhaps less known but anyway useful because the majority of trains went to Zurich. In the first two years the members of UC were probably the only ones to pursue such a project, based on the study of railway lines and deposits. Meaning we knew when we had been there last and when we could return. Then all of a sudden something changed. The whole-cars that were circulating started being noticed in the city and inspired new crews to start train bombing : thus began a real hunt for trains [...]. Starting in 1993 crews from other cantons started to appear as well and the whole thing exploded ! [...]. (LORD & ZIMTIC, cité dans CAPUTO 2009 : 398-94)

Dès la deuxième moitié des années 1990, de nombreux adeptes du *trainwriting* issus de la « deuxième cohorte générationnelle de *trainwriters* » commencent à se détourner de l'influence de la culture *hip-hop*, qui a tant marqué les pionniers du *writing* et les membres de la première cohorte qui se sont initiés à la pratique du *trainwriting* au début des années 1990, ce qui a eu pour effet de générer un fossé intergénérationnel au sein de l'univers du *writing* entre les *old school* (pionniers du *writing* et première génération de *writers* spécialisés dans la pratique du *trainwriting*) et membres des cohortes générationnelles de *trainwriters* suivantes.

De nombreux adeptes du *trainwriting* issus de cette deuxième cohorte ne définissent plus directement leur sentiment d'appartenance sur la base des référents stylistiques véhiculés par le *graffiti hip-hop*. L'hégémonie des codes esthétiques classiques, institués par les porte-paroles du *graffiti hip-hop*, autrement dit les *kings du style new-yorkais*, est remise en question par le développement de nouveaux registres stylistiques, tel que celui désigné par l'expression *anti-style* (ou *ghetto-style* ou encore ignorant style). Selon l'auteur d'un article sur le sujet publié dans le blog du site MTN-WOLRD.COM¹⁰⁰, l'*anti-style* peut se définir ainsi :

We know it as ghetto style, ignorant style, or anti-style; all those types of graffiti trends that voluntarily try to produce a neglected or even grotesque result. Whether it be in the composition of the letters (deformations that aren't very harmonic, and randomly added, or cartoonish elements), or in the technique utilized (disregard for uniformity in outlines and fill ins, use of high pressure caps that produce blurry lines, or very poor quality industrial paint), the goal is to try to do what someone would do if they had absolutely no type of knowledge on technique or styles which could be considered "good taste". (ALBERTO F.)

J'envisage l'émergence de cet « *anti-style* » comme une réaction contre les normes esthétiques prévalant jusqu'alors au sein de la *tradition du writing*, normes directement nourries des canons esthétiques new-yorkais qui ont inspiré les premières générations de *writers* européens après la diffusion outre-Atlantique de la tradition du *writing*.

100 Cf. <http://www.mtn-world.com/en/blog/2016/01/09/4-keys-to-understand-ghetto-style/> [page consultée le 16 avril 2019].

Illustration 28 : Image panel classic-style (i).



Source : tirée de Instagram, « mosestapspics » (https://www.instagram.com/p/BF_V3aSJFLJ/) [téléchargement effectué le 16.04.19].

Illustration 29 : Image panel classic-style (ii).



Source : tirée de Instagram (https://scontent-frx5-1.cdninstagram.com/vp/6bab8dae64a3052ca1251db5e262cb88/5DABCB67/t51.2885-15/e35/59951582_292976648319986_2494788222024516162_n.jpg?_nc_ht=scontent-frx5-1.cdninstagram.com) [téléchargement effectué le 16.04.19]

Illustration 30 : Image panel anti-style (i).



Source : tirée de Instagram (<https://i.pinimg.com/474x/d4/4e/50/d44e50f8ca35024297123537aad4b783.jpg>) [téléchargement effectué le 16.04.19].

Illustration 31 : Image panel anti-style (ii).



Source : tirée de Instagram (http://www.mtn-world.com/wp-content/uploads/2016/01/IGNORANT_STYLE_NECRO.jpg) [téléchargement effectué le 16.04.19].

Les innovations, qui découlent de la promotion de référents stylistiques réfractaires au modèle new yorkais classique (néoclassique), vont également contribuer à redéfinir l'ordre symbolique de l'« univers du *writing* » et faire émerger, au sein des membres de la « communauté imaginée » des *writers des scènes européennes*, un régionalisme moins orienté par l'influence américaine et plus réflexif et conscient de lui-même. Ce phénomène touche aussi les autres éléments associés au fondement de la « culture *hip-hop* », dont le rap en particulier où il s'exprime de manière explicite (langue et dialecte locale utilisés par les rappeurs établis dans un contexte géographique spécifique pour valoriser chacun à sa façon leur propre sentiment d'appartenance).

Au sein de l'« univers du *writing* » cette tendance à la valorisation des régionalismes qui s'amplifie à la fin des années 1990 s'exprime dans l'apparition du terme de « *tradition européenne du writing* » que je comprends comme une manière de marquer la distanciation relative, opérée par des acteurs de la *scène européenne du writing*, à l'égard justement des normes classiques associées à la « tradition américaine du *writing* ». À la fin des années 1990, toute l'attention des médias en Europe semble se concentrer sur les protagonistes de la *scène européenne du writing*. Ceux de la scène américaine tendent à être relégués aux chapitres « historiques » des ouvrages traitant de la question. L'entrée en scène, dès le début des années 2000, du courant associé au *street art* dans les ouvrages traitant de l'art populaire urbain contemporain, illustre à mon sens une tendance similaire.

6.2.2 « Territorialisation » des activités locales des adeptes

Dès le début de la seconde moitié des années 1990, le phénomène des *graffs* sur trains commence à se concentrer sur l'ensemble des systèmes du réseau ferroviaire reliant les villes et les grandes villes de la région du plateau suisse. De plus en plus de *crews* locaux de *writers* convergent leurs efforts dans la sphère d'activité du *trainwriting* et se font petit à petit remarquer. Les *crews* de *trainwriters* toujours davantage plus nombreux, la fréquentation des sites ferroviaires se développent et l'exploitation des ressources disponibles dans les parkings de trains de certaines régions se densifient. La concurrence et les rivalités entre pairs s'endurcissent. La *scène du trainwriting* « se territorialise ». Par « territorialiser », j'entends un processus de prise de contrôle « localisé » de sites ferroviaires, tels que les lieux stratégiques où sont abrités les trains en situation de repos (*yards*, *layups*, etc.), qui tend à se généraliser dans le milieu du *trainwriting* au cours des années 1990 justement. La prise de contrôle de ces sites « géostratégiques » suppose une « occupation territoriale » relativement durable dans le temps et méthodique par ceux qui l'exercent.

Mes sources documentaires laissent supposer qu'en contexte suisse mais probablement ailleurs aussi, que ce processus a été initialement instauré par des adeptes et *crews* émergents, soucieux face à la montée de la concurrence entre pairs de s'imposer « localement », par la force physique s'il le faut, à la façon d'un « leader » dans l'arène du *trainwriting*. Les principes de contrôle mis en œuvre par mes partenaires de terrain privilégiés sur les domaines ferroviaires qu'ils revendiquent (leur « base territoriale » comme ils disent) s'inscrivent à leur manière dans ce processus. Ce processus repose sur une forme « d'occupation territoriale » imposée et légitimée sur la base de règles d'usages et d'accès hérités des aînés et mentors qui leur ont confié leurs domaines après leur avoir appris à les exploiter et s'être retirés de la compétition. Le dispositif de contrôle que j'ai eu la possibilité de voir se déployer sous mes yeux se fonde sur un genre de « droit de propriété informel » qui consiste plus particulièrement en un droit de gestion exclusif sur l'exploitation des sites ferroviaires sous contrôle. Je décrirai plus en détail les manières dont mes partenaires de terrain privilégiés contrôlent l'usage et l'accès aux ressources des domaines ferroviaires sous leur influence.

Par opposition au contexte de la *street a priori* « ouvert » à n'importe qui, les parkings de trains font l'objet de revendication par des groupes-leaders locaux qui cherchent à les contrôler de manière systématique et durable. En imposant un droit d'usage exclusif sur ces sites ferroviaires, ces groupes peuvent à la fois asseoir leur puissance et prouver leur compétence à exploiter avec soin les réserves à disposition qu'ils convoitent. Ils évitent ainsi le risque de surexploitation des domaines sous leur contrôle. Le fait de contrôler un domaine ferroviaire, c'est-à-dire de maîtriser son comportement et d'être capable de le défendre face aux convoitises de tiers, est un signe de puissance au sein du monde du *trainwriting*. De même que pour le recouvrement d'une œuvre d'un pair en contexte de la *street*, dans la sphère d'activité du *trainwriting* la transgression d'un site ferroviaire occupé et l'exploitation de ses réserves de trains sans demande d'autorisation au préalable est l'équivalent d'un signe d'offense et de déclaration de guerre pour le parti outragé.

Dans la région suisse du Mittelland¹⁰¹, dont je connais bien l'histoire par mes recherches antérieures (TADORIAN 2009a) et par mon passé d'*insider*, les premières importantes querelles « territoriales » entre regroupements d'adeptes du *trainwriting* antagonistes existent en tout cas depuis la deuxième moitié des années 1990. Les premières vagues d'occupation des parkings de trains entourant la gare principale de cette ville remontent au début de cette même décennie. Au début des années 1990, les sites ferroviaires entourant cette ville sont encore « libres », autrement dit encore indépendants d'une quelconque sous-influence. Dans le courant de la première moitié des années 1990, un regroupement de pionniers du *trainwriting*, formant un *crew* et issu d'une ville voisine, amorce leur fréquentation de ces sites de plus en plus régulièrement et l'investisse effectivement. Dans la seconde moitié de la décennie, des *writers* locaux plus jeunes s'initient à la pratique en explorant et s'aventurant par eux-mêmes sur les sites déjà investis entourant leur ville d'établissement. Des tensions éclatent déjà entre les pionniers de la ville voisine les premiers à s'être intéressés à ces sites ferroviaires, et les jeunes *trainwriters* locaux de la ville réclamant à leurs aînés « étrangers » un partage des droits d'usage sur les sites ferroviaires avoisinant leur ville d'établissement. Les deux parties n'ont jamais réussi à s'accorder. Leurs tensions se poursuivent jusqu'au début des années 2000, moment où le « *crew* étranger » se dissout, à la suite de ce qui semble faire penser à l'époque à une série de campagnes de répression menée en Suisse romande et alémanique, en réaction au phénomène des graffitis qui inquiète de jour en jour les autorités publiques.

L'« explosion » du phénomène des graffitis sur trains, dès ces années et l'« hyper activisme » de regroupements de *trainwriters* dans certains sites ferroviaires, amènent les compagnies ferroviaires à mettre en place des mesures pour mieux protéger les accès à leurs entrepôts et à collaborer plus étroitement avec les forces de l'ordre spécialisées dans la lutte contre les graffitis. La localité des lieux de dépôts trop vulnérables est changée vers des endroits plus sûrs, les rames sorties du trafic qui y étaient entreposées pendant leurs activités de stationnement sont déplacées dans des parcs plus sûrs et les dispositifs de surveillance qui les entourent sont perfectionnés par l'installation de murets et de grillages, des caméras de surveillance et des détecteurs de mouvements sont installés dans les zones des sites les plus sensibles. Des unités de surveillance nocturne sont mandatées pour patrouiller les alentours de certains parcs. Parallèlement à la mise en place de ces mesures de sécurité, des policiers se spécialisent dans la lutte contre les graffitis dans les villes et régions de la Suisse les plus affectées par le phénomène.

¹⁰¹ Selon la classification de l'Office fédéral de la statistique, cet espace géographique de la Suisse comprend les cantons de Berne, Fribourg, Jura, Neuchâtel et Soleure : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/themes-transversaux/analyses-spatiales/niveaux-geographiques/regions-analyse.html> [consultée le 4.5.19].

Dans la région de la Suisse romande, par exemple, pour la simplification de la gestion des données tant administrative que technique quant à la traque des auteurs de graffitis clandestins, un gendarme de la police cantonale de Neuchâtel notamment se spécialise dans la lutte contre ce type de vandalisme et met en place un programme informatique destiné à faciliter la traque des auteurs de *graffs* et de *tags* illicites. Le programme consiste en une base de données centralisée rassemblant des collections d'images de *graffs*, accompagnée d'informations utiles sous forme de fiches numériques pour établir plus aisément des correspondances (nom, lieu ou période) permettant de remonter éventuellement jusqu'à leurs auteurs. Pour enrichir sa base de données, le gendarme surnommé « Monsieur graffitis de la Suisse romande » ne s'arrête pas à la capture d'images photographiques *in situ* sur les lieux du crime. Il se sert aussi des images qui prolifèrent sur le net et les magazines spécialisés qui leur sont consacrés. Pour trouver les derniers numéros des magazines, il n'hésite pas non plus à se rendre en toute discrétion dans les magasins spécialisés qui les vendent. Selon un article intitulé « *Fichés, scannés, digitalisés, les taggeurs sont cernés* » publié au cours de l'année 2006 sur le site de *nouvo*, une émission diffusée sur la Télévision Suisse Romande (TSR) qui a réalisé un reportage sur le travail d'investigation du gendarme à Neuchâtel, reportait que grâce à lui les plaintes ont baissé de 75 % depuis 10 ans que la police lutte contre la prolifération des graffitis¹⁰².

Pour alléger leurs enquêtes, certaines brigades s'organisent à l'échelle intercantonale et internationale et coopèrent entre elles pour appréhender les auteurs de graffitis. Des mesures d'envergure sont alors déployées par les forces de l'ordre pour arrêter des suspects, comme le témoigne un reportage sur une affaire d'arrestation par la police de Soleure de sept jeunes présumés coupables, diffusé dans l'émission suisse alémanique « 10 vor 10 » du 20.10.1995¹⁰³. Dans ce cas-là, avant d'être placés en détention préventive pendant plusieurs semaines de suite, les sept jeunes, soupçonnés d'être membres d'un regroupement d'adeptes du *trainwriting* très actifs dans la région de Soleure et aussi ailleurs en Suisse, furent l'objet d'une surveillance physique et téléphonique de plusieurs mois. Selon certaines rumeurs, les personnes touchées par cette affaire et que j'ai rencontrées personnellement, ces mesures « disproportionnées » déployées par les autorités en charge de ce cas auraient pour but d'en construire un cas d'exemple destiné à dissuader les auteurs de *graffs* actifs de poursuivre leurs activités en contexte illégal.

Suite aux vagues d'arrestations qui eurent lieu au cours de cette décennie un peu partout en Suisse où le phénomène des graffitis avait fait l'objet de campagnes répressives d'envergure, les survivants de cette lutte ainsi que les membres des nouvelles cohortes se sont protégés, en s'organisant davantage et agissant de manière plus systématique. Certains parmi eux choisissent de réduire leurs actions en contexte helvétique et finissent par œuvrer le plus souvent possible à l'étranger afin de ne pas trop éveiller l'attention des autorités suisses.

¹⁰² L'article est accessible en ligne sur le site de *Nouvo* depuis la page : <http://www.nouvo.ch/105-3> [consultée le 20 juin 2019].

¹⁰³ Le reportage est accessible en ligne depuis la page : <https://www.srf.ch/play/tv/10vor10/video/sprayer?id=674572af-05bc-45fe-905e-a2a48ff5d67a> [consultée le 16 avril 2019].

6.3. *Années 2000 : perfectionnement et translocalisation des activités circulatoires des adeptes du trainwriting*

Mes recherches documentaires, mes entretiens et ma propre expérience d'*insider* montrent, de manière générale qu'au cours des années 2000, les tendances relevées pour la décennie précédente se poursuivent de façon encore plus accentuée dans les villes européennes et suisses plus spécifiquement : (i) accroissement du fossé entre les membres des nouvelles cohortes de writers spécialisés dans la pratique du trainwriting et ceux du mouvement hip-hop qui avaient tant marqué la première cohorte ([I^{er}Co.]) ainsi qu'une partie de la deuxième ([II^eCo.]); (ii) éditions de nouvelles revues spécialisées dans la documentation du writing et surtout l'apparition de magazines dédiés quasi exclusivement à la pratique du trainwriting; (iii) production et mise en circulation de vidéos documentaires consacrés aux « prouesses » d'auteurs de graffs sur trains; (iv) essor des graffiti shops dans les villes les plus atteintes par le phénomène; (v) commercialisation de nouvelles marques de couleurs aérosols spécialement conçues pour les adeptes du graff privilégiant des supports METAL, tels que les surfaces extérieures des trains; (vi) hiérarchisation du monde du trainwriting; (vii) émergence de nouveaux crews locaux et régionaux spécialisés dans la pratique du trainwriting; (viii) développement de la compétition entre pairs et des rivalités territoriales entre crews concurrents à l'échelle régionale; (ix) intensification des mesures de lutte mises en œuvre par les forces de l'ordre contre le phénomène des graffs sur trains.

Ces tendances vont de pair avec une « systématisation » de plus en plus poussée de leurs interventions et du développement du phénomène de « translocalisation » de leurs activités circulatoires. Ici, par translocalisation, je fais avant tout référence à un processus de construction de réseaux de solidarité qui transcendent de plus en plus les frontières nationales¹⁰⁴. Cette définition suppose que le caractère translocal des activités circulatoires des individus, qui contribuent à la constitution, l'entretien et la dissolution d'espaces sociaux transnationaux émergeant de ce processus, impliquent des échanges sociaux entre des regroupements d'adeptes établis dans au moins deux États différents (DELLA PORTA & TARROW 2005 : 7; DUFOUR & GOYER 2009). Je rappelle qu'il ne s'agit pas d'affirmer que ce processus en cours est nouveau en soi, mais simplement de soutenir qu'il s'intensifie dans le courant des années 2000. Par ailleurs, comme le démontre les travaux issus des études transnationales, notamment, ce processus ne touche pas uniquement les activités sociales des adeptes du *trainwriting*. Il s'agit ici d'un phénomène global favorisé par des changements macrostructurels en rapport avec les effets impliqués par la mondialisation (développement des technologies de l'information et de la communication notamment) qui prennent une certaine importance au cours de cette période (DAHINDEN 2017; DELLA PORTA & TARROW 2005 : 228).

Par « systématisation », j'entends un perfectionnement généralisé des savoirs géographiques produits au sein de la communauté de pratique des adeptes du *trainwriting*. Ce perfectionnement va de pair avec une systématisation de leurs activités circulatoires qui s'étend de plus en plus bien au-delà des frontières des États. La tendance à la systématisation de leur pratique est directement visible dans les réseaux d'entraide qu'ils créent entre eux ainsi que dans les échanges de services d'hébergement et de guides qui consolident ces réseaux « translocaux ».

¹⁰⁴ Le chapitre 3 expose une définition plus large de cette notion qui intègre non seulement la dimension des réseaux, mais aussi de l'imaginaire.

Ces développements, qui ont marqué le monde du *trainwriting* dans le courant des années 2000, vont de pair avec plusieurs autres événements interdépendants (innovations technologiques, diffusion de vidéos graffitis documentant les expériences de voyages d'adeptes, développement du tourisme graffitis, attentats du 11 septembre 2001, perfectionnement des stratégies organisationnelles mises en œuvre par les adeptes) que je me propose de décrire de manière plus détaillée dans les points qui suivent.

6.3.1 Rôle des innovations technologiques dans le développement de la pratique du *train-writing* : le web, les appareils photographiques numériques et les téléphones mobiles

Parmi les événements qui ont eu un impact important sur le développement de la pratique du *train-writing*, je relève en premier lieu trois principales innovations significatives, en lien avec l'essor des moyens technologiques numériques en cours dès les années 1990, mais qui ne se popularisent que dans le courant des années 2000. La première de ces innovations a trait à l'accès du public au réseau Internet. La deuxième innovation fait référence à l'apparition des téléphones mobiles et des smartphones sur le marché. La troisième renvoie à l'apparition sur le marché des premiers appareils numériques grand public.

6.3.1.1 Le réseau Internet et le World Wide Web

Bien que le réseau Internet se popularise dès les années 1990 grâce au développement du World Wide Web – les fondements du réseau moderne de l'Internet tel qu'on le connaît aujourd'hui – le téléphone fixe fut le principal moyen de communication jusqu'au début des années 2000 des adeptes pour communiquer entre eux et le courrier postal quant à la correspondance écrite; la citation suivante que je tire de l'entretien avec BEAT qui explique comment il avait l'habitude à l'époque d'entretenir des liens avec son réseau de contacts en témoigne :

Et dès qu'on a rencontré quelqu'un [dans des halls of fames, dans une hip-hop jam ou encore dans le cadre de la réalisation d'un voyage graffitis par exemple], on a échangé les contacts. À l'époque il n'y avait pas encore d'emails ou Facebook, mais on échangeait au contraire les numéros de téléphone, souvent ceux des parents à la maison ou même l'adresse et on envoyait des lettres et on restait après un peu en contact (BEAT).

Avec les développements du Web dans le courant des années 2000 et en particulier avec l'usage des réseaux sociaux, tels que Myspace (fondé en 2003), Facebook (fondée en 2004) ou encore de l'édition de pages Web personnels, blogues et sites spécialisés du genre *ilovegraffiti.de*, conçus par les adeptes eux-mêmes, les moyens d'entrer en contact à distance avec des pairs, d'échanger des informations et des images avec eux tout comme d'entretenir des liens translocationaux sont perçus plus faciles par beaucoup d'adeptes:

Aujourd'hui... avec internet c'est bien sûr beaucoup plus facile de communiquer parce qu'on peut écrire directement à la personne qu'on veut, et les adresses sont encore beaucoup plus en circulation. [...] la génération actuelle trouve justement quelqu'un vite sur Facebook ou dans un quelconque groupe, où on peut après tout de suite chercher les contacts de certaines

personnes, quand justement on part en vacances et cherche une connexion quelque part, tu n'as même plus obligatoirement besoin d'avoir une autre recommandation de quelqu'un, qui connaît l'un ou l'autre et te donne le numéro, mais tu peux au contraire tout de suite chercher et écrire (BEAT).

Si tous mes interlocuteurs s'accordent sur le fait qu'Internet a contribué significativement à intensifier et à étendre les liens entre les membres de la communauté de pratique des *trainwriters* dans le monde entier, ils n'apprécient pas tous ce développement de la même manière. De nombreux adeptes ont un regard plutôt critique à son égard, surtout ceux parmi eux qui sont issus des cohortes générationnelles ayant fait l'expérience de l'entrée dans l'ère du numérique, à l'image de HERMES par exemple qui regrette certains effets induits par ce passage sur la pratique du *graff* (sous-entendu le milieu du *trainwriting*). Dans la citation ci-dessous, HERMES, qui m'explique l'importance qu'il accorde à l'auto-production de trophées visuels de ses œuvres, semble déplorer le fait que la pratique du *graff* soit devenue avec les moyens offerts par le Web aussi populaire et accessible à n'importe quel « idiot » [« Tubel »]. Selon lui, de nos jours, les adeptes sont beaucoup plus fixés sur l'acquisition de la renommée (le *fame*) que sur le plaisir du *graff*, en tant que tel, et surtout sur la qualité des relations entretenues avec les pairs qu'il chérit particulièrement. Il semble critiquer aussi l'aisance avec laquelle un adepte peut actuellement étendre le champ de visibilité de ses accomplissements graphiques, en éditant des collections de trophées visuels sur des blogues ou en les faisant publier dans des magazines spécialisés en ligne par exemple, et, ainsi par ce biais, acquérir très rapidement de la renommée. Cela bien au-delà des cercles proches.

Moi: *Et à propos des photos, dans quelle mesure est-ce important pour toi ?*

HERMES: *C'est important d'avoir une photo. Mais je ne trouve pas que c'est la chose la plus importante. Disons que la chose la plus importante dans le *graff*, je trouve, c'est le contact avec tes propres potes. Comment c'est d'être ensemble. Si on est vraiment que fixé sur la peinture, ou si on est aussi... si c'est justement aussi des amis. Et là, peindre est clairement plus important pour moi que la photo. C'est le sentiment... c'est le sentiment qui me pousse et pas la photo. Le ressenti que j'ai sur le moment. Et la photo soit aussi bien être [là], mais... je ne suis pas l'un de ceux qui est obsédé par les photos [fotogeil], pas du tout. Parce que je trouve qu'en quelque sorte, l'obsession des photos rend justement automatiquement obsédé par le fame [famegeil]. Plus la photo est cool... pour beaucoup de gens, il ne s'agit plus du tout alors de l'action. Il ne s'agit plus que de savoir à quel point la photo est cool et dans quel mag ou quel putain de blog elle est publiée. Peindre des graffs c'est simplement... Si on me demande, le *graff* est devenu [selon moi] de la merde dans les dernières cinq ou six années. N'importe quel « imbécile » peint des graffs. Et n'importe quel « imbécile » a très vite beaucoup de fame ou se sent grand, d'une certaine manière à travers un blog de merde, un blog internet ou autre, parce qu'il envoie ses photos à chaque magazine, et tout... Et je trouve que ça craint un peu. Je trouve que le *graff* devrait être pour soi et pour tes potes, [tu] devrais avoir du plaisir... et c'est clair qu'avoir du fame, c'est beau, mais ce n'est pas tout.*

Mais au-delà de cette critique, il ressort de la citation d'HERMES, qui sur le plan pratique semble celui parmi mes partenaires de terrain privilégiés à être le plus actif en termes d'usage du Web, une profonde tension éthique que j'ai aussi ressentie chez beaucoup d'autres adeptes issus de la même cohorte générationnelle que lui : (i) la volonté de rester conforme aux valeurs « undergrounds » circulant dans les milieux dits subculturels alternatifs qui ont la réputation de se positionner à l'écart des médias de masse à l'image du monde du *trainwriting* (ii) tout en cherchant à gagner une certaine visibilité et

acquérir de la renommée. Ce malaise en réalité n'est, selon moi, ni propre à la génération d'HERMES ni un effet direct du développement de l'usage du Web. Il traverse effectivement tous les membres de cohortes générationnelles. Le rôle du Web n'a eu pour effet que de l'accentuer parmi certains membres de la cohorte dont est issu HERMES.

6.3.1.2 Les téléphones mobiles

Le développement de la qualité du réseau téléphonique des téléphones mobiles et l'essor d'offres d'abonnements de moins en moins cher dans le courant des années 2000 contribuent à faire du téléphone mobile et plus particulièrement des smartphones des moyens de communication de plus en plus privilégiés pour communiquer entre pairs. En Suisse, jusqu'à la fin juillet 2004¹⁰⁵, l'usage de cartes téléphoniques à prépaiement ne nécessitait pas une obligation de s'enregistrer en présentant une pièce d'identité lors de son achat. Les adeptes du *trainwriting* pouvaient donc théoriquement jusqu'à cette date téléphoner par ce biais de manière anonyme, ce qui réduisait considérablement le risque d'être repéré par la police. Mais en réalité comme le révèle un communiqué sur le sujet, selon des observations issues de la police zurichoise, l'introduction de ce genre de mesure de protection légale, qui contraint les consommateurs et consommatrices de ce genre de service à devoir s'identifier, n'a pas empêché depuis des utilisateur·trice·s, d'opérer pour une carte enregistrée avec un nom étranger.¹⁰⁶ Mes interlocuteurs concernés par cette astuce possédaient en fait deux cartes, dont l'une enregistrée avec le vrai nom identitaire pour réaliser leur communication classique. L'autre, enregistrée avec un autre nom, leur servait à entrer en contact avec d'autres adeptes dans le cadre de l'organisation d'activités associées à leur pratique illicite : communiquer avec des pairs, préparer un plan d'action, fixer un rendez-vous, avertir un pair en cas de danger, etc.

6.3.1.3 Les appareils photographiques numériques

Le passage en 2006 de l'usage de l'appareil photo argentique à l'appareil numérique constitue une autre transformation significative relevée unanimement par mes interlocuteurs. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le mentionner, la photo joue un rôle essentiel dans la pratique du *trainwriting*. Cette avancée technologique représente une innovation majeure dans le développement des activités des adeptes, car jusqu'alors l'utilisation des photos réalisées avec un appareil argentique n'était pas aussi « pratique » qu'avec un appareil numérique. De manière générale, un appareil numérique offre une plus grande souplesse d'usage quotidien. Il permet un contrôle immédiat du résultat : la possibilité de retoucher immédiatement les images ; l'option de suppression des images qui ne plaisent pas sans crainte de gâcher une quelconque pellicule, opération non existante sur les argentiques ; enregistrement des photos et possibilité rapide de diffusion et d'échange via les réseaux sociaux et leur édition sur des sites spécialisés.

¹⁰⁵ Cf. communiqué relatif à l'application de la loi fédérale sur la surveillance de la correspondance par poste et télécommunication (LSCPT) publié sur le site de la Confédération suisse intitulé « Enregistrement de cartes SIM prépaiement » et accessible à l'adresse suivante : <https://www.admin.ch/gov/fr/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-13600.html> [page consultée le 01.05.2019].

¹⁰⁶ Cf. « Les criminels téléphonent toujours anonymes », publié le 05.09.2007 sur le site de swissinfo.ch et accessible à l'adresse suivante : <https://www.swissinfo.ch/fre/les-criminels-t%C3%A9l%C3%A9phonent-toujours-anonymement/6039586> [page consultée le 01.05.2019].

Pour apprécier les résultats des images, la méthode argentique exige d'abord de développer le film, ce qui nécessite un certain temps avant de pouvoir regarder concrètement les images prises sous forme de tirage sur papier. Par ailleurs, le développement des films nécessite un équipement spécialisé qui n'est pas à la portée de tous, et implique la délégation de cette opération technique à un service extérieur.

Moi-même j'utilisais à l'époque, un appareil photo argentique. Pour développer mes films, je devais passer par le service d'un laboratoire de développement. Comme beaucoup d'autres personnes, j'avais l'habitude d'utiliser les offres de services de développement très « pratiques » et « avantageuses » proposées par certains centres commerciaux comme la Migros. Pour ce faire, je me souviens d'avoir dû remettre mes films pour développement dans ces magasins moyennant un sachet réglementaire officiel spécialement prévu à cet effet. Les sachets mis à disposition des clients étaient numérotés. Ceux et celles qui recouraient à ce genre de service pouvaient se procurer ces sachets soit au magasin ou directement depuis leur boîte aux lettres postale personnelle via publipostage. Après avoir introduit mes films dans un tel sachet, inscrit mon nom, mon prénom, mon adresse et mon numéro de téléphone dans les champs prévus (données à remplir de manière facultative) et décollé le double du numéro de référence du contenant sous forme de coupon, il me fallait encore le glisser dans une boîte spéciale et en général facilement repérable dans le magasin. L'opération de développement des films durait quelques jours, le temps que les sachets des clients soient récoltés de la boîte et expédiés aux labos par les responsables du magasin, que les films soient développés et retournés au magasin et finalement soigneusement rangés. Cette procédure facilitait la récupération du sachet contenant leurs photos et régler les frais une fois que les clients se présentent à la caisse munis de leur coupon. Avec ce système, il n'était donc pas possible de savoir à l'avance si mes prises de vue avaient été bonnes. Je craignais toujours l'attente du résultat.

Il convient de préciser qu'il existait un autre service de développement similaire qu'il m'arrivait également d'utiliser. Ce service de développement consistait à envoyer directement les films par poste dans un centre de développement ouvert au public, sans passer par l'intermédiaire d'un magasin. Mais si cette formule avait l'avantage d'être plus directe, elle impliquait aussi pour l'utilisateur et l'utilisatrice de laisser une adresse de référence pour que les photos, une fois développées, puissent être remises à leurs destinataires. Les pellicules que je faisais usuellement développer par ce biais contenaient certes des images très personnelles, mais en aucun cas elles n'étaient compromettantes sur le plan juridique. Les photos prises par des adeptes du *trainwriting* mettent en scène des actions illicites, des témoignages d'actes délictueux. Les témoignages visuels de leurs actions clandestines qu'ils envoient de cette manière risquent d'attirer l'attention des responsables des agences de développement et de donner lieu à une dénonciation. Les adresses indiquées peuvent permettre ensuite à la police de remonter très facilement aux destinataires. Selon certaines rumeurs qui circulaient à l'époque, plusieurs auteurs de *graffs* sur trains établis dans la région de la Suisse romande, qui recouraient « naïvement » à ce genre de service par correspondance, auraient été arrêtés par des spécialistes de la lutte contre les graffitis, avertis, suite à un signalement par des laboratoires.

De ce point de vue, la formule du coupon était donc plus sûre puisqu'elle ne nécessitait pas de laisser des indications identitaires pertinentes (nom, prénom, adresse, numéro de téléphone). Les personnes que j'ai rencontrées faisant appel à ce genre de service à l'époque indiquaient des références erronées pour éviter le pire. La seule chose importante pour retrouver leurs photos et négatifs était de bien conserver le numéro de référence du coupon, associé à leur sachet. Les responsables vérifiaient rarement la carte d'identité des personnes qui venaient récupérer leurs photos. Bien que ce procédé n'exclût pas la possibilité d'une saisie du matériel visuel par la police découlant d'une dénonciation, il avait l'avantage d'être plus anonyme.

A côté de ces transformations technologiques globales qui ont toutes contribué d'une manière ou d'une autre et à des degrés différents à la « translocationnalisation » et au perfectionnement de la pratique du *trainwriting*, quatre autres événements significatifs peuvent encore être mentionnés : (i) la sortie et la diffusion de vidéos documentant des tournées graffitis ; (ii) l'attrait de plus en plus prononcé pour l'exploration de systèmes ferroviaires « exotiques » et la valorisation des tournées stimulées en partie par le visionnage de vidéos documentaires sur le graffiti ; (iii) le renforcement généralisé des mesures sécuritaires anticriminelles qui ont suivi les attentats du 11 septembre 2001 ; (iv) le perfectionnement par les adeptes des savoirs géographiques et des stratégies organisationnelles mobilisées pour déjouer les mesures de lutte mises en place par les brigades spécialisées contre les auteurs de graffitis.

6.3.2 Rôle de la diffusion de vidéos documentaires de tournées graffitis dans le processus d'émergence d'une « élite » d'adeptes du *trainwriting* hypermobile

Vignette 8 : Extrait de transcription de la voix off du film *Dirty handz 3*.

INTRODUCTION : « J'AVAIS CETTE GRANDE CARTE DE L'EUROPE DANS MES CHIOTTES... »¹⁰⁷

« 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 douze ans. À ce moment, tout le monde faisait des *tags*, 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. 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 huit heures, aller dormir un peu, faire un métro vers midi, prendre les photos à l'heure, soit à l'heure de pointe ou aux heures de pointe, se pauser en fumant quelques joints le reste de la journée, et préparer les bombes pour le plan de nuit, sur St Lazare. [...] C'est sur la gare St Lazare que nous peignons le plus. Cette ligne est si grande qu'il y a vraiment plein d'endroits où s'amuser. *Tags* et *throw ups* ici, *panels* là-bas, *wholecars*, c'était parfait. De plus la sécurité était vraiment fainéante et mal organisée. On connaissait les plans si bien, qu'on n'a eu à courir qu'une fois ou deux seulement. [...] On

faisait aussi des métros, la journée. C'était différent, vraiment excitant. [...] Faire un métro c'est comme devenir un rat pour une heure. Intrusions, escalades, une seule issue, de sales odeurs, des endroits crades... Toutes ces choses rendaient le métro attrayant et bizarre, c'était comme une mission de descendre là-bas, un jeu vidéo, à l'exception que c'était vrai.

[...] 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 [...] »

LONDRES : « UNE VILLE À LA RÉPUTATION DIFFICILE »

« Londres était une ville à la réputation difficile, pour peindre, je veux dire. J'avais entendu quelques histoires ces dernières années, mais la situation se résumait à des caméras partout et de folles poursuites avec la police. Ces derniers mois, un pote qui

¹⁰⁷ Les intitulés, figurant dans cette vignette, que j'ai élaborés m'ont servi à structurer le contenu.

bougeait souvent là-bas pour des soirées *drum'n'bass* [genre musical né dans la capitale anglaise] me rapporta qu'il voyait à chaque fois des métros peints. Il avait même rencontré un mec, dans une soirée, qui lui avait expliqué pas mal de choses. Il me refila le contact. Voici ce qui se passait vraiment. Il y avait des caméras partout mais ça ne dérangeait pas. Ils coupaient soit les fils des caméras soit ils s'en foutaient parce qu'ils savaient qu'il n'y avait personne derrière les écrans, au pire ils peignaient sous les caméras attendant l'ultime moment pour s'enfuir » [le narrateur fait allusion aux tactiques utilisées par les adeptes locaux].

COPENHAGUE : « UN RÉSEAU IDÉAL »

« Le groupe que j'avais rencontré à Londres était la branche anglaise de ce groupe scandinave : les VIMOAS. Ils me donnèrent leur contact après les avoir prévenus, il faut être introduit pour rencontrer ces mecs-là. [...] Leur technique était simple, mais bien rodée. En début de soirée, plusieurs membres du groupe allaient prendre la température dans différents dépôts de la ville. Vers minuit, ils revenaient et donnaient un clair exposé de la situation : on connaissait les endroits à éviter. À partir de là, ils se divisaient en deux ou trois groupes, avec chacun une mission... [...] Chaque dépôt était *peint* afin que le maximum de pièces « roulent » dès le lendemain matin. La compagnie pouvait toujours choisir de bloquer des trains, mais elle ne pouvait pas bloquer tous les trains. »

STOCKHOLM : « UNE VILLE PLEINE DE SURPRISES »

« [...] La technique, à Stockholm, était radicalement différente de ce que j'avais vu auparavant. Le réseau n'était pas grand et le Vandal Squat de là-bas, les Falcks, étaient présents à peu près partout... C'était dur de trouver un dépôt sans surveillance. Pour contourner ce problème, les *graffeurs* avaient mis au point la technique du *backjump*. En clair, ils allaient à un terminus, se cachaient dans un tunnel et attendaient la rame. Il y a toujours entre quatre et sept minutes avant qu'un métro ne reparte en trafic. C'était le temps nécessaire pour faire un nom à deux ou trois gars. Mais rien n'est sûr à Stockholm et mieux vaut être préparé à toute éventualité. Quand ce n'est pas le train qui part plus tôt que prévu, c'en est un autre qui, lui, n'était pas prévu, qui surgit... En

résumé, Stockholm était une ville pleine de surprises, cela faisait son charme. [...] »

HAMBOURG : « PAS DE PHOTO JUSTE LE SOUVENIR DE CETTE NUIT »

« [...] Je restai quelques jours supplémentaires attendant l'opportunité de faire un *oneman* [abréviation de « *one man wholecar* » qui signifie un wagon repeint entièrement par une seule personne sur un métro. Le dernier soir fut le bon. Pas de chance, au matin, le train avait disparu. Pas de photo, juste le souvenir de cette nuit à garder au fond de ma mémoire. [...] »

BERLIN : « LA VILLE OÙ TU COURS LE PLUS »

« [...] Berlin offrait une multitude de *lay-ups*, dépôts, et autres ateliers, S-trains et métros mélangés. Je n'avais jamais vu, dans une ville, autant de possibilités, autant d'endroits où une compagnie rangeait ses trains. Quand un plan ne marchait pas, parce qu'il y avait la sécurité ou des nettoyeurs, on allait deux stations plus loin et on peignait !!! [...] Berlin est la ville où tu cours le plus, parce que tous les plans sont minutés. Tous les dépôts, les tunnels d'entrées, toutes les trappes de sorties étaient surveillées. Nos pièces terminées, les photos prises, il fallait sortir et courir avant que la police n'arrive, prévenue par le chef de station ou les alarmes placées sur les trappes. On faisait parfois deux ou trois dépôts dans la nuit. Les DRM [un *crew*] avaient les clefs pour entrer partout. L'inconvénient, ici, était que les trains roulaient trop rarement. En fait, il fallait être debout tôt pour voir son train faire un aller, et il ne revenait pour ainsi dire jamais. [...] »

MUNICH : « LA VILLE OÙ LE CLIENT EST ROI »

« Munich était la ville idéale. J'arrivai là-bas sans un sou en poche. Aucune importance, les mecs que j'allais rencontrer là-bas, les PBS et MRN, m'apprirent vite qu'ici tout était gratuit. Nourriture, bombes, pellicules photos, mini DV [...]. À Munich, il n'y avait pas de vigiles dans les magasins, pas d'antivols. Tu es reçu comme un client et, c'est bien connu, le client est roi. On sortait les blousons remplis de choses et d'autres, et les caissières disaient « au revoir » en souriant aimablement. C'était assez marrant. Je revendis quelques Goretex volées sur place, et achetai un billet pour Paris. Mon voyage s'achevait, j'étais crevé,

j'avais perdu huit kilos, j'avais des maladies de peau dues à la mauvaise hygiène de vie que j'avais eue durant ces mois, mais je rentrais... la tête pleine d'expériences inoubliables. L'histoire pourrait s'achever ainsi, mais ce serait sans compter sur les ressources inépuisables de mon *crew* pour toujours aller chercher plus loin de nouveaux terrains de jeu. Après le visionnage des bandes que j'avais rapportées de mon voyage, Nous décidons que la prochaine destination sera New York [...]. »

NEW YORK : « UN VOYAGE MOTIVANT »

« [...] Une fois là-bas, nous avons procédé simplement. Nous restons trois semaines. Nous prenons dix jours pour visiter la ville et repérer les plans : des gros dépôts la nuit pendant les week-ends, *lay-ups* la semaine en journée. Puis, l'action la dernière semaine... Nous rentrâmes de New York pleins d'énergie. Ce voyage

fut très motivant. Malheureusement, Paris ne nous attendait pas avec le même enthousiasme ».

CONTEXTE DU RETOUR : « LE VANDALE SQUAT À L'ŒUVRE »

« [...] depuis près d'un an, sans que personne n'en sache rien ni ne se doute de rien, une brigade anti-graffitis avait été créée et menait une vaste enquête visant particulièrement le noyau dur du graffiti sur trains. Son but : faire exploser ce noyau et mettre un terme à nos activités. Le Vandals Squat vint me chercher un matin à six heures... [...]. »

(Extrait tiré des sous-titres de la voix off du narrateur-protagoniste du film *Dirty handz 3*)

Ce fragment de récit autobiographique présenté dans la vignette ci-dessus, qui retrace les expériences de vie d'un adepte du graffiti sur trains, est tiré des sous-titres de la voix off du narrateur-protagoniste de *Dirty handz 3*, un film documentaire « culte » sur la pratique du *trainwriting*, en contexte européen. Réalisé par un collectif d'adeptes basés dans la région parisienne, le documentaire rend compte des aventures vécues par le narrateur du film au cours d'une « tournée graffitis » européenne passant par Londres, Copenhague, Stockholm, Hambourg, Berlin, Munich et finalement New York, la « Mecque du graffiti ». Sorti initialement en 2006 en format vidéo (une édition en format DVD est sortie quatre ans plus tard), bien que les événements relatés soient antérieurs à 2002, ce film a été primé en 2010 lors d'un concours en ligne, organisé par les éditeurs du site *ilovegraffiti.de*, une plateforme basée en Allemagne spécialisée dans la documentation du graffiti en contexte européen. Les personnes qui ont participé au concours le considèrent comme le meilleur film du genre de la décennie des années 2000¹⁰⁸. Il n'en va pas autrement pour de nombreux adeptes que j'ai rencontrés et pour lesquels ce film est perçu comme une grande source d'inspiration à l'image de I-MAN :

Dirty Handz est devenu cool après [mon interlocuteur fait référence à la sortie du film], là j'ai vraiment eu envie de peindre des trains [...] ça a été la première vidéo de métro qui a été tournée vraiment uniquement sur le graff sur métro et le massacre hardcore du système de métro. SDK [nom du groupe protagoniste du film] et tout, ça m'a impressionné. J'ai trouvé ça cool. [...] ça nous a inspirés à l'époque, sur la manière dont on peut se fixer si intensément sur le trainwriting (I-MAN).

108 Cf. <http://ilovegraffiti.de/blog/2010/01/15/7650/> [consultée le 9 mai 2018].

Ce film documentaire graffiti est le premier du genre à documenter, étape par étape, le déroulement d'une tournée graffitis et rendre explicitement compte, sous forme de récits de voyages, les particularités des villes et pays visités par les protagonistes. Il se démarque aussi des autres films graffitis antérieurs en ce qu'il informe explicitement des difficultés propres aux sites qu'ils ont investi et tactiques qu'ils ont mobilisé pour mettre à l'œuvre leurs interventions. La vignette ci-dessus synthétise les passages des transcriptions de la voix off du narrateur-protagoniste de *Dirty Handz n°3* qui portent sur les caractéristiques des divers contextes d'actions présentés dans le film, tels qu'il les a lui-même vécus.

Ce film a été une source de stimulation majeure de la « mobilité imaginée » et « géographique » (URRY 2005a) des acteurs de la scène européenne du *trainwriting*. À l'image d'I-MAN et de mes partenaires de terrain privilégiés, le film les a motivés à explorer le réseau ferroviaire européen et partir à la « conquête des métros » dans le cadre de tournées. Ainsi, ce documentaire, qui a profondément marqué les esprits des membres de la « communauté de pratique » des *trainwriters* en Suisse mais aussi plus généralement en Europe, peut aujourd'hui être targué du point de vue de la géohistoire du *trainwriting* comme un témoignage emblématique du passage à un moment charnière du développement de la scène européenne et suisse.

Au cours de ce passage, la « mobilité géographique » devient une valeur de principe qui va transformer les « règles du jeu » du *trainwriting*. Désormais les « carrières » de nombreux *trainwriters* en quête de renommée se « translocalisent » et se jouent simultanément sur plusieurs échelles géographiques imbriquées les unes dans les autres : la « scène locale », la « scène nationale » et la « scène internationale ». Les films du genre *Dirty Handz n°3* ont contribué à faire diffuser cette valeur de principe au sein des cercles d'adeptes qui composent les membres de la « communauté de pratique » du *trainwriting*. Pour les adeptes en quête de renommée, le fait de : (i) participer aussi souvent que possible à des voyages graffitis (séjours ou tournées), (ii) peindre des modèles de rames « exotiques » et cotés, (iii) rencontrer des adeptes sur place pour profiter de leurs « savoirs géographiques locaux », pouvoir bénéficier de leur hospitalité et partager avec eux des moments magiques, (iv) filmer leurs actions en situation, photographier leurs œuvres et diffuser leurs collections imagées dans les circuits médiatiques du *trainwriting* et (v) devenir un « International Top Trainwriter » représente une préoccupation carriériste des années 2000 tout aussi importante que celle qui défiait et déchainait les esprits des adeptes au cours de la décennie précédente et dont j'ai déjà dédié une rubrique, (vi) occuper et contrôler des domaines ferroviaires stratégiques à proximité de son lieu d'établissement, et (vii) devenir un « king local » du graff et adhérer ou se rallier à un groupe leader au sein de la scène suisse.

L'apparition de l'expression « *International Top Trainwriter* » au cours des années 2000, dans les circuits médiatiques du monde du *trainwriting* témoigne de l'émergence d'une nouvelle « élite » au sein du système hiérarchique de la « communauté de pratique » des *trainwriters*¹⁰⁹. Cette expression apparaît dans le sous-titre de l'ouvrage auto-documentaire à succès de deux adeptes du *trainwriting* renommés de la scène internationale et réputés pour leur « hypermobilité ». Sorti en 2011, l'ouvrage est né de la rencontre en 2008 de deux adeptes qui décident de mettre en commun leur savoir-faire en matière de *trainwriting* et de relever le défi de peindre 1000 *panels* en 1000 jours dans le monde entier, tout en se jouant des conventions établies et des mécanismes de médiatisation de leurs œuvres à l'œuvre au sein de leur monde.

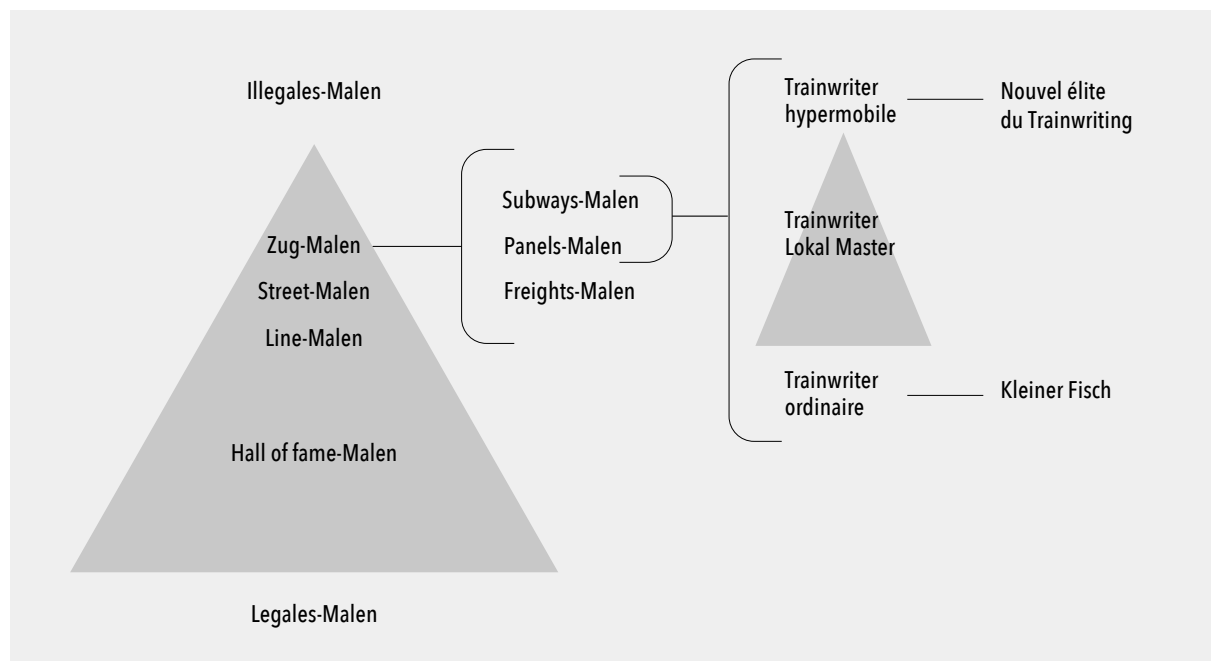
Ce sentiment de voir émerger dans le courant des années 2000 une nouvelle classe internationale de *trainwriters* est aussi partagé par GANESCH, un autre interlocuteur qui a également été marqué par le visionnage de *Dirty Handz* n°3. La citation, ci-dessous, que je tire d'un entretien réalisé avec lui et qui porte sur la manière dont il perçoit les changements induits au cours des années 2000, fait directement allusion à cette nouvelle classe d'élite émergente de « *trainwriters* hypermobiles ».

GANESCH: [...] les gens qui ont ensuite commencé à se déplacer dans le monde entier, [...] qui allaient tous les deux ans dans la prochaine ville et là en quelque sorte tu ne peux plus suivre [il semble faire référence ici à son cas qu'il prend pour une généralité], mais c'était alors le nouveau level qui avait été fixé, la nouvelle règle, et si tu n'avais pas été présent là, alors tu n'avais de toute manière aucune chance, n'est-ce pas.

Moi: [...] qu'est-ce que tu penses par nouveau level ?

GANESCH: Oui, que [...], disons déjà à mon époque, [...] par exemple SDK est devenu grand à l'époque, ils ont commencé à faire des films, « *Dirty Hands* » est sorti à l'époque et tout. Et puis c'est devenu clair qu'il y a comme, il y a le gars le writer local ordinaire [*lokal Writing-Typ*], général, ou celui qui se limite d'une certaine manière à sa ville et peut-être encore à deux, trois autres lieux [et qui] connaît quelques gens, et puis il y a ceux qui vont voyager, qui vont vraiment là et puis de là vers le prochain lieu et qui font des actions géantes, ou bien. Parce qu'ils connaissent les Masters locaux [*lokalen Masters*] parce qu'ils font, automatiquement, comme oui, c'étaient simplement les gens d'exception [*top Leute*], je le dis maintenant comme ça, ou ceux qui les connaissaient déjà tous et qu'on accueillait en quelque sorte aussi à bras ouverts. Et les autres, c'est partout comme ça, tu dois compter sur quelqu'un qui, là, n'a lui-même aucun plan ou qui lui-même n'a en fait aussi rien à dire, parce que oui tu es seulement, oui tu es seulement en quelque sorte un petit poisson, n'est-ce pas, et on ne te connaît pas [...]

Selon GANESCH, la hiérarchie sociale du monde du *trainwriting* contemporain serait donc structurée en deux classes de *trainwriters*. La première renvoie au genre de « *trainwriter* ordinaire » qui limiterait principalement son champ d'action dans la région entourant son lieu d'établissement [exprimé au moment de la réalisation de l'entretien par mon interlocuteur par le terme « *lokal Writing-Typ* »], autrement dit qui « bougerait peu ». La deuxième quant à elle, renvoie au genre de *trainwriter* habitué des voyages qui bougerait sans arrêt d'un endroit à l'autre pour exercer sa passion partout où il pourrait [exprimé par l'expression « *top Leute* ». Ce dernier se distingue donc du premier genre non seulement par ce qu'on pourrait désigner son « hypermobilité », mais aussi par son vaste réseau social translocal et sa renommée internationale qu'il est supposé entretenir. Pour des raisons pratiques, je propose de différencier ces deux genres en utilisant les désignations « *trainwriters* ordinaires » et « *trainwriters* hypermobiles ». A côté de ces deux types de figures du monde du *trainwriting* contemporain, GANESCH évoque une troisième figure que je désignerai par l'expression « *leader local* » [cité par mon interlocuteur à travers le terme de « *lokaler Master* ». Ce troisième genre laisse entendre un statut situé entre les deux genres précédents (« *trainwriter* ordinaire » et « *trainwriter* hypermobile ») comme j'ai tenté de le faire apparaître dans la figure, ci-dessous, qui complète le modèle de mise en ordre de l'univers du *writing* et du monde du *trainwriting*, réalisé initialement à partir des représentations d'HERMES¹¹⁰.

Illustration 32 : Schéma modèle de mise en ordre de l'univers du *writing* et du monde du *trainwriting*.

D'un point de vue ethnogéographique, la citation de GANESCH ne fait pas que rendre compte du rôle de la diffusion de films tel que *Dirty Handz 3* dans l'émergence de la « mobilité géographique », au sein des membres de la communauté des *trainwriters*, à titre de nouvelle valeur de principe [exprimée par « c'était alors le nouveau level qui avait été fixé, la nouvelle règle, et si tu n'avais pas été présent là, alors tu n'avais de toute manière aucune chance, n'est-ce pas. »]. En effet, sa citation laisse aussi transparaître deux autres points intéressants. D'une part, elle fait aussi allusion aux conséquences d'effets d'exclusion, impliquées par le nouvel ordre social qui en découle, sur certains adeptes, lesquels semblables à lui auraient apparemment pour une raison ou une autre le sentiment d'être moins mobiles, moins réseautés et moins visibles sur le plan international, en comparaison avec la nouvelle élite internationale émergente, ainsi que cela ressort implicitement en fin de la citation [« les autres, c'est partout comme ça, tu dois compter sur quelqu'un qui, là, n'a lui-même aucun plan ou qui lui-même n'a en fait aussi rien à dire, parce que oui tu es seulement, oui tu es seulement en quelque sorte un petit poisson, n'est-ce pas, et on ne te connaît pas [...] »]. Ce dernier point de vue soulève la question de savoir ce qui concrètement empêche les adeptes comme GANESCH d'étendre leur espace de mobilité géographique à l'échelle translocationnelle, se faire une place au sein de la nouvelle élite internationale du *trainwriting* contemporain et bénéficier ainsi des privilèges que les « *trainwriters* hypermobiles » sont supposés avoir. À ma connaissance, GANESCH n'a pas beaucoup voyagé au cours de sa carrière d'initié. Mis à part quelques séjours en Europe du nord, il ne s'est jamais rendu dans un aucun autre lieu ni dans le cadre de l'exercice de sa passion ni pour d'autres raisons d'ailleurs. Le jour où je lui remets les transcriptions d'entretien pour relecture, je profite de l'occasion pour lui demander ce qui le retient d'entreprendre des voyages, à l'instar de nombreux de ses amis que je connais également et qui ont déjà beaucoup d'expériences à ce niveau. Il en ressort de sa réponse que c'était moins une question financière que d'un état d'esprit. En effet, il me fait comprendre que les logiques opportunistes et collectionnistes des adeptes qui consacrent tout leur temps et leur énergie à trouver des contacts privilégiés avec des « locaux » dans le monde entier et courir d'un pays à l'autre après les modèles métropolitains des grandes capitales n'est pas ce qui le motive le plus. Au contraire, mon interlocuteur critique cette tendance à l'« hypermobilité » qui fait écho avec l'émergence de la figure du « *trainwriter* hypermobile », évoqué précédemment. Il préfère rester chez lui et partager sa passion avec ses vrais amis. En réalité, comme il finit par me le confier, GANESCH n'est pas attiré par les

voyages graffitis parce que la préparation de séjours ou de tournées impliquent souvent, comme je le montrerai opportunément de manière détaillée, qu'il entre en contact avec des personnes éloignées de son cercle de connaissances et qu'il n'est pas à l'aise dans ce genre de situations. Mais le développement de la question de la « mobilité réduite » de GANESCH, qui problématise plus généralement la dimension inégalitaire des effets induits par le processus de translocalisation de la pratique du *trainwriting*, dépasse la portée de ce chapitre qui se contente maintenant que de la relever. Des éléments de réponses seront amenés progressivement dans les parties suivantes.

D'autre part, la citation de GANESCH, tout comme les idées véhiculées dans le genre de film de *Dirty Handz* d'ailleurs, fait aussi allusion à plusieurs éléments au cœur du processus de translocalisation de la pratique du *trainwriting* contemporaine que j'ai introduit dans mon cadre conceptuel pour décrire ce que j'appelle le « système de circulation du *trainwriting* » que j'explore dans la partie III : mobilité imaginée [idée exprimée dans la citation à travers la référence au film *Dirty Handz* que mon interlocuteur a visionné], mobilité géographique [sous-entendu dans le passage « ceux qui vont voyager »], territoires circulatoires [exprimée par « ceux qui vont voyager, qui vont vraiment là et puis de là vers le prochain lieu et qui font des actions géantes, ou bien. »] mobilité de positionnement statutaire [exprimée par la hiérarchie que j'ai mise en évidence en faisant ressortir les diverses figures évoquées par mon interlocuteur : « *trainwriter* ordinaire », « *trainwriter* leader Lokal » et « *trainwriter* hypermobile »], capital social [sous-entendu dans le passage « ceux qui les connaissaient déjà tous et qu'on accueillait en quelque sorte aussi à bras ouverts »], capital symbolique [exprimé par les expressions, telles que « lokalen Masters » ou « top Leute »], savoirs géographiques et compétences spatiales [sous-entendu dans le passage « *der hat dort selber auch keinen Plan* »].

Tous ces éléments que je tire d'une réflexion autour du rôle de la diffusion de films documentaires, tel que *Dirty Handz n°3* dans le processus de translocalisation de la pratique du *trainwriting*, m'amène au point suivant.

6.3.3 Le développement du tourisme graffitis et de l'attrait pour la formule de déplacement Interrail

À partir des années 2000, les voyages graffitis en Europe se popularisent au sein de « l'univers du *writing* », comme en témoigne les images documentaires de plus en plus prolifiques de leur circulation dans les médias spécialisés du monde du *trainwriting* et celles véhiculées par des films du genre *Dirty Handz n°3*. Les adeptes que j'ai rencontrés perçoivent ces voyages comme des moyens idéaux pour combiner leur désir de découvrir le monde grâce leur passion pour les *graffs*. Les séjours et les tournées graffitis leur permettent ainsi de partir à l'aventure à l'étranger, d'explorer le réseau ferroviaire européen, de peut-être découvrir des systèmes encore « vierges », d'investir des modèles de trains inédits, de compléter leurs collections de trophées visuels et de rencontrer des pairs avec lesquels partager leur passion commune. Pour de nombreux adeptes en quête de renommée, les cibles principales deviennent les métros de l'Europe, l'objectif étant de peindre le plus de modèles de rames différentes possibles. La chasse aux métros prend des allures d'une grande compétition internationale qui fait mouvoir de plus en plus d'adeptes des quatre coins du monde.

Bien qu'il n'existe pas de statistique sur ce qu'on pourrait appeler le « tourisme graffitis » en Europe, les personnes que j'ai rencontrées et qui ont vécu la décennie des années 2000 s'accordent sur le constat d'un développement de cette activité du « tourisme graffitis ».

Dans le cadre de ce développement de la mobilité géographique, il apparaît aussi que le mode de transport privilégié par les *Touris* soit l'interrail, en particulier par tous ceux qui ne possèdent pas de permis de conduire où n'ont pas les moyens d'utiliser une voiture privée. Cette formule de déplacement, qui depuis la diffusion de *Dirty Handz n°3* est devenue une figure emblématique des voyages graffitis dans le monde du *trainwriting*, fait référence à un billet de train pratique et relativement avantageux qui permet de circuler en continu à bord de nombreux trains de lignes sur une grande portion du réseau ferroviaire européen pendant un temps déterminé. L'offre de ce service existe depuis 1972. Réservé aux voyageur·euse·s de moins de 22 ans, ce billet couvrait alors 18 pays. Dans les années 2010, l'offre qui concernait une trentaine de pays membres est devenue accessible pour tous les âges¹¹¹ avec des prix différentiels toutefois. Initialement, ce programme interrail visait à promouvoir la mobilité et l'interconnectivité des jeunes en Europe (CAPUTO 2009 : 90). À l'instar de nombreux autres regroupements de jeunes adultes en quête de liberté, les adeptes du *trainwriting* ont su tirer profit de cette formule de voyage *low-cost* idéal pour explorer de l'intérieur le réseau ferroviaire européen et repérer à travers les fenêtres de leur train en marche des localités et des sites potentiellement intéressants à investir (*spot*). Pour un bon nombre de personnes que j'ai rencontrées, le billet interrail représente une formule de déplacement d'autant plus intéressante lorsque l'on sait qu'ils peuvent aisément se procurer de vrais faux Global Pass à moindre prix sur le marché parallèle. Je me souviens qu'à la fin des années 2000, le prix d'un tel Pass, acheté par un adulte de plus de 27 ans, en deuxième classe et valable pendant une durée d'un mois, se montait à 650 Euros. Mes partenaires de terrain privilégiés pouvaient se procurer des faux pour moins de 100 Euros, soit plus que six fois moins cher que le prix officiel. À cette même époque, avec le développement des offres de services *low-cost* de compagnies d'aviation, telle *Easy Jet*, les transports en avion deviennent des formules de déplacements complémentaires de plus en plus usitées par les adeptes du *trainwriting*. À la fin de mon enquête, certains de mes partenaires de terrain privilégiés prennent l'habitude d'utiliser ce mode pour effectuer de longs trajets sans escale dans le cadre de séjours de courte durée, un week-end par exemple dans une ville étrangère telle que Bruxelles. Ils l'adoptent aussi lorsqu'ils partent en tournées et choisissent d'entammer leur voyage en partant depuis une localité située loin de chez eux, comme Lisbonne par exemple.

Si mes recherches documentaires ne me permettent malheureusement pas de localiser les premiers foyers géographiques, d'où les pionniers des voyages-graffitis en Europe ont commencé à explorer le réseau ferroviaire européen et sont partis à la conquête des métros du monde, les sources accessibles dans les circuits médiatiques du monde du *trainwriting* que j'ai consultées (magazines et ouvrages spécialisés) montrent qu'à la fin des années 2000 quasi tous les systèmes ferroviaires de l'Europe avaient déjà été investis par des *trainwriters* dont certains regroupements d'adeptes suisses.

Ces sources montrent aussi que dès la deuxième moitié des années 2000, l'attention de certains regroupements de chasseurs de trains en quête de terrains vierges se mettent à se diriger vers les villes métropolitaines de certains pays extra-européens. Certains parmi eux étendent leurs champs d'exploration dans les grandes villes de pays situés sur des continents, peu touchés jusqu'alors par les graffitis et les *graffs* sur trains en particulier. Certaines régions de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, tout comme de l'Asie, deviennent de nouvelles destinations cibles inédites. Étant donné que ma recherche se concentre principalement sur les activités circulatoires translocationnelles des adeptes du *trainwriting* en contexte européen, il serait intéressant de considérer ces destinations dans le cadre d'une future étude.

111 L'offre inclue aussi l'accès à certaines lignes de navigation maritime.

6.3.4 Effets liés aux attentats du 11 septembre 2001

Sur le plan international au sein du monde de la cité, tous s'accordent pour dire que la destruction, le 11 septembre 2001 des deux tours du World Trade Center, à New York, par deux avions de ligne détournés par des membres de l'organisation terroriste AL-Quaïda, a profondément et durablement marqué le cours des événements à l'échelle mondiale. Dans les consciences collectives des acteur·trice·s du monde de la cité, ces attentats ont été vécus comme un moment fondateur qui signe l'entrée dans une nouvelle époque. Ayant eu pour effet de concentrer l'attention sur le risque terroriste, les événements du 11 septembre amenèrent les dirigeants des États-nations et des instances internationales (responsable du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unis (ONU) et de l'Union européenne) à redéfinir leur politique sécuritaire et à mettre en place des mesures de protection et de lutte adaptées (BERTHELET 2002).

À l'échelle européenne et du point de vue des expériences des adeptes établis en Suisse que j'ai pistés, deux mesures en particulier peuvent être relevées parmi les mesures concrètes mises en œuvre par les autorités compétentes pour faire face à la menace terroriste et à la criminalité in extenso. Ce sont les mesures prises pour favoriser l'entraide policière d'une part, et judiciaire de l'autre. L'entraide policière se rapporte aux échanges d'informations entre les différents services de police cantonale entre eux et entre ceux des États membres de l'Union européenne. Sur le plan politique et international, bien que la Confédération suisse n'en fasse pas partie, elle entretient des accords bilatéraux avec les membres de la Communauté européenne. Sur le plan sécuritaire, ces accords relèvent de l'association de la Suisse à « l'espace Schengen ». La Suisse y a adhéré depuis le 12 décembre 2008. Au niveau des mesures sécuritaires prises pour améliorer la « coopération policière internationale dans la lutte contre la criminalité » dans le cadre de l'accord de Schengen, la Suisse s'est notamment engagée auprès de ses associés à « moderniser l'échange d'informations dans le domaine de la recherche de personnes et d'objets via le Système d'information Schengen (SIS II) » et « faciliter l'entraide judiciaire »¹¹².

En matière pénale, l'« entre-aide judiciaire » renvoie à la collaboration entre juges de différents États-nations pour simplifier les procédures pénales. Deux formes d'entraides judiciaires sont à distinguer : l'entraide dite « majeure » et l'entraide dite « mineure ». Le premier type d'entraide concerne toutes les mesures relatives au « mandat d'arrêt européen ». Comme le souligne Pierre BERTHELET (2002) dans un article qui fait le point sur l'impact des événements du 11 septembre 2001 du point de vue des mesures adoptées par la Communauté européenne face à la menace terroriste en particulier, mais plus généralement sur d'autres formes de criminalité se déployant à l'échelle internationale :

Le mandat d'arrêt européen est une décision judiciaire émise par un État membre en vue de l'arrestation et de la remise par un autre État membre d'une personne recherchée pour l'exercice de poursuites pénales ou pour l'exécution d'une peine ou d'une mesure privative de liberté. Le mandat d'arrêt concerne tout type d'infractions dont le terrorisme. Néanmoins, la décision-cadre introduit un seuil en-deçà duquel la procédure ne s'applique pas. En effet, il est question de réserver l'utilisation du mandat seulement dans l'hypothèse où il s'agit d'affaires suffisamment sérieuses (BERTHELET 2002).

¹¹² Pour des informations plus détaillées concernant la Suisse et l'Accord d'association à Schengen, consulter la page du site de la Confédération Suisse accessible depuis l'adresse suivante : prises en particulier pour favoriser l'entraide policière et judiciaire au niveau national (intercantonal) et international apparaît [consultée, le 16.05.19].

L'affaire du ressortissant suisse recherché, arrêté, condamné puis renvoyé dans son pays d'origine par les autorités locales de Singapour, ainsi que de son complice en cavale, que j'ai cité dans l'introduction, relève de l'application de mesures d'entraide policière et judiciaire entre les différents États concernés (la cité État de Singapour : le lieu du crime ; la Suisse : l'origine et lieu d'établissement de la personne incriminée par les autorités locales singapouriennes ; le Royaume-Uni : l'origine et lieu d'établissement du complice en cavale de la personne arrêtée). Ce cas d'application de l'entraide policière à l'égard d'une affaire en lien avec le « tourisme graffitis » n'est de loin pas unique en soi : une autre affaire concernant l'arrestation en 2011 à l'aéroport de Boston d'un ressortissant français de 25 ans alors qu'il s'apprêtait à rentrer chez lui à Paris¹¹³ en témoigne. Soupçonné d'être l'auteur de nombreux *graffs* sur des rames de métros des villes de Boston et de New York notamment, les policiers américains en charge de l'affaire purent délivrer un mandat d'arrêt en partie grâce aux informations divulguées par la brigade de lutte contre les graffitis de la police des transports parisiens qui le connaissait pour des délits du même genre commis dans la région parisienne. J'en déduis que les activités délictueuses relevant du « tourisme graffitis » ne sont pas considérées par les autorités compétentes comme suffisamment importantes pour déployer des mesures d'entraide majeures.

L'entraide judiciaire mineure, quant à elle, permet :

[...] au juge national de solliciter le concours de l'autorité judiciaire étrangère afin d'accomplir une mesure d'instruction comme, par exemple, des auditions de témoins ou de prévenus ou bien encore une expertise. Elle a lieu en règle générale par voie de « commission rogatoire internationale ». Par le biais de cet instrument, le juge de l'État requérant peut demander à son homologue de l'État requis d'exercer un certain nombre d'actes d'instruction (BERTHELET 2002).

Au cours de mes recherches documentaires, je suis parvenu à mettre la main sur plusieurs actes judiciaires qui témoignent de la mise en application de mesures judiciaires « mineures » impliquant l'intervention d'une « commission rogatoire internationale ». Sans en dévoiler concrètement les cas, les affaires dont j'ai pris connaissance à travers ces actes se rapportent en particulier à des entraides policières et judiciaires réalisées entre les autorités suisses et françaises.

L'idée communément répandue dans le monde de la cité de l'entrée dans une époque sécuritaire depuis l'événement des attentats du 11 septembre 2001 est fort présente dans le milieu du *trainwriting*. La grande majorité des adeptes que j'ai rencontrés s'accordent sur le fait que les conditions d'exercice de la pratique du *trainwriting* sont devenues plus difficiles après cet événement. Selon les dires de mes partenaires de terrain privilégiés, depuis cette époque les dispositifs sécuritaires utilisés par les compagnies métropolitaines en Europe se sont renforcés et rendus sophistiqués. Dans le courant des années 2000, il est de plus en plus difficile (voire impossible) d'infiltrer certains sites ferroviaires, ceux en particulier des pays de l'Europe du nord qui jusqu'à nos jours ont la réputation, au sein du milieu des *trainwriters*, d'être *hardcore*. Ce sentiment général d'endurcissement des conditions d'exercice de la pratique depuis les attentats du 11 septembre 2001 ressort de mes conversations avec mes partenaires de terrain

¹¹³ Cf. fait divers intitulé « un graffeur arrêté à Boston risque 10 ans de prison » et publié le 07.12.2011 dans la revue canadienne en ligne LAPRESSE.CA : <https://www.lapresse.ca/international/etats-unis/201112/07/01-4475540-un-graffiteur-arrete-a-boston-risque-10-ans-de-prison.php> [page consultée le 16.05.19].

privilegiés. Comme le sous-entend CASSIUS, par exemple, il était devenu plus difficile d'infiltrer des sites ferroviaires dans certaines villes européennes telle que Londres, métropole particulièrement sensible à la menace terroriste, notamment depuis que ses habitants ont été frappés par une série d'attentats meurtriers le 7 juillet 2005 :

[...] Justement à Londres, là j'ai eu besoin de deux semaines jusqu'à ce que je puisse graffer un train. Je n'avais encore jamais eu besoin de si longtemps dans une ville. Dans la plupart des lieux, tu es uniquement quelques jours et à Londres tout était vraiment bien sécurisé. Là j'avais dû chercher très longtemps des choses... trouver un quelconque trou dans le système par lequel passer. Londres est naturellement assez bien sécurisée. Aussi à l'époque, à cause du terrorisme et tout. Dans des villes comme celle-ci, il s'agit avant tout de ne pas laisser les gens graffer... si quelqu'un parvient à faire un graff sur un train, quelqu'un peut aussi y déposer une bombe. C'est ainsi le calcul, n'est-ce pas. Si n'importe quel enfant pouvait peindre des graffitis, alors un terroriste peut alors de manière encore plus simple déposer une bombe. Et oui... mais c'était aussi ce qui me semblait le plus excitant (CASSIUS).

Je rappelle que les attaques suicides à l'origine de ces attentats eurent notamment lieu dans le métro de Londres, « terrain d'action » privilégié par les adeptes du *trainwriting*. En réponse à ces événements, le gouvernement britannique, sous l'impulsion du premier ministre Tony BLAIR, met en place une nouvelle loi (*Terrorism Act 2000*) destinée à endurcir les mesures de lutte contre le terrorisme. La mise en application de cette loi se traduit par une intensification des mesures de contrôle de la population et des dispositifs de surveillance des lieux et des systèmes de transports publics, dont le métro de Londres (*the London underground* ou *the tube*). Le témoignage de CASSIUS dans la citation précédente, commentant ses expériences d'un séjour de trois mois passé à Londres et mettant l'accent en particulier sur ses difficultés rencontrées pour peindre des rames de métros dans cette ville surnommée « the city of paranoia » par les acteurs de sa *scène locale du trainwriting*¹¹⁴, fait directement écho avec le « climat sécuritaire » supposé y régner. La dernière remarque de CASSIUS est particulièrement intéressante en ce qu'elle pointe directement sur l'effet paradoxalement attirant (« facteur push ») pour certains adeptes, comme lui, des contextes d'action de la ville de Londres, et plus particulièrement de son système de métro, réputé de difficile (*hardcore*). Alors qu'on peut s'attendre ici à un effet plutôt repoussant. Pour les adeptes en quête de sensations fortes, l'idée de tenter l'expérience d'un contexte d'action *hardcore* peut être très stimulante mais pour les plus prudents elle aurait plutôt un effet répulsif.

6.3.5 Perfectionnement des techniques d'intervention et institutionnalisation des rapports sociaux et spatiaux au sein des réseaux de solidarité translocationaux entre adeptes

Face au développement du phénomène de sécurisation, qui touche les villes européennes et l'adoption par les gouvernements des États-nation de mesures anticitriminelles de contrôle et de surveillance, ressenties comme de plus en plus contraignantes par les membres de la « communauté des *trainwriters* », ces derniers perfectionnent leurs techniques d'intervention et consolident leurs réseaux de solidarité translocationaux.

¹¹⁴ Ce surnom a inspiré le titre d'une vidéo documentaire portant sur la pratique du *trainwriting*, en contexte londonien. Sortie en 2011, le film est accessible sur Youtube à l'adresse suivante : <https://www.youtube.com/watch?v=p3FtoktTuag> [page consultée le 20.05.19].

Perfectionnement des techniques d'intervention : le cas de la palenca. Sur le plan des techniques d'intervention, les diverses tactiques décrites par le narrateur-protagoniste du film de *Dirty Handz n°3*, qui apparaissent précédemment dans des vignettes donnent une idée du genre de ruses que les adeptes ont commencé à développer pour déjouer les dispositifs sécuritaires auxquels ils doivent faire face d'un contexte à l'autre. Parmi les techniques citées, le narrateur mentionne par exemple le sabotage de câbles qui alimentent les systèmes de surveillance électriques (caméras vidéos surveillance notamment), l'organisation de missions de repérage des lieux, la réalisation systématique de longues périodes d'observation des systèmes ferroviaires, le travail en équipe pour réduire le temps nécessaire à la réalisation d'une action, la planification d'intervention collective dans plusieurs sites simultanément et l'utilisation de clefs passe-partout. À cette panoplie, il faut encore ajouter les opérations d'intervention de type *backjumps* et *palancas*.

Souvent combinés, ces modes d'intervention ont initialement été développés par des groupes d'adeptes du *trainwriting* madrilènes avant de se répandre ensuite dans plusieurs autres villes de l'Europe. Ces techniques d'intervention renvoient à des *missions* de prise d'assaut collective d'un train en marche. Elles ont été développées par les membres de ce groupe en réaction à la sécurisation des dépôts de trains où ils intervenaient habituellement avant que les autorités ne s'approprient à organiser des guet-apens. La *Palenca* consiste à enclencher abusivement le signal d'alarme du train et à provoquer l'interruption de sa course à un endroit stratégique pour ensuite le maintenir immobile par tous les moyens en vue de gagner le plus de temps possible pour réaliser une « œuvre » avant que des agents de sécurité n'interviennent ou avant que le train ne reprenne sa course. Des vidéos documentant ce genre d'opérations sont accessibles sur le site *AllcityBlog* d'où j'ai tiré les principales informations sur cette technique¹¹⁵. Classiquement dans le jargon du « monde du *trainwriting* », la notion de *backumps* renvoie à une intervention planifiée au moment du stationnement provisoire d'un train le long d'un arrêt. Celle de *palenca* [de l'espagnole : levier de commande] au système de levier de commande destiné à freiner le déplacement d'un véhicule dans le but de l'immobiliser.

6.3.6 Vers une institutionnalisation des rapports sociaux et spatiaux : l'émergence de l'institution « Action Couch&Breakfast » (A, C&B)

Parallèlement au perfectionnement de techniques d'intervention, sur le plan du développement des réseaux de solidarité translocationaux, les adeptes consolident leurs liens sociaux et systématisent leurs manières de s'organiser entre eux. Parfois ils fondent des alliances translocationnelles formelles à l'image du groupe scandinave, cité par le narrateur-protagoniste du film *Dirty Handz n°3* dans la partie de la vignette qui se rapporte à Copenhague. C'est dans cette dynamique de renforcement des réseaux d'entraide et de solidarité translocationaux qu'émerge, selon moi, progressivement ce que je considère comme l'institution de l'« Action Couch&Breakfast » (A, C&B), vaguement évoquée dans le chapitre 3. Quelles sont ses caractéristiques ?

¹¹⁵ Voir pages <http://www.allcityblog.fr/52908-madrid-arrestation-de-lose-bgs-tnt/>; <http://www.allcityblog.fr/57654-buenos-aires-fiasco-en-palanca/>; <http://www.allcityblog.fr/56978-milan-assaut-du-metro-far-west/> [consultées le 25.13.19].

Un système d'entraide et de solidarité mutuelles de portée translocationale. Je rappelle que j'ai créé l'expression A, C&B en référence au réseau territorialisé d'entraide et de solidarité mutuelles entre adeptes, de portée translocationale, qui m'est apparu très progressivement au cours de ma recherche, en pistant les activités circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés (TADORIAN 2013). Les échanges qui animent ces réseaux sont fondés sur des prestations d'information, d'hébergement et de guide destinées à faciliter les conditions d'exercice de la pratique des membres de la « communauté des *trainwriters* » lorsqu'ils se rendent sur des terrains de chasse étrangers. Les liens de solidarité unissant les « bénéficiaires » de ces services (« adeptes-touristes » ou *Touris*) et les (« donateurs », « adeptes-locaux » ou *Lokals*), qui animent ce système d'entraide mutuelle informelle, sont basés sur des rapports de loyauté, de confiance, de réciprocité et même de rivalité.

Les réseaux d'entraide et de solidarité entre pairs ne sont pas nouveaux en soi aussi bien à l'échelle de la scène suisse que celle du continent européen. Toutefois, en contraste avec les décennies précédentes, les activités d'entraide mutuelle qui les constituent s'intensifient dans le courant des années 2000, se perfectionnent et se développent à un tel point qu'elles relèvent des aspects centraux de la vie quotidienne de nombreux adeptes du *trainwriting*. Partir en voyage, faire des Interrails, rendre visite à des connaissances (ou « connaissances de connaissances », de connaissances...), croiser des pairs en cours de route et inversement accueillir des *Touris* (amis ou amis d'amis, d'amis...) passent pour des événements de plus en plus ordinaires, codifiés et régis par des règles de conduites tacites. À la fin des années 2000, les voyages graffitis et tournées interrails plus particulièrement se popularisent. HERMES qui partage aussi ce constat observe de manière critique que : « Maintenant [...] chaque *writer* fait des interrails » (HERMES). En fait, les voyages graffitis ont commencé à s'institutionnaliser. Par institutionnaliser, je fais plus généralement allusion aux processus de spécialisation, territorialisation, perfectionnement, codification et réglementarisation informels à l'œuvre au sein de la « communauté de pratique des *trainwriters* » dès la fin des années 1990.

Un cadre d'action orientant les activités sociales et spatiales des adeptes du *trainwriting*. L'institution de l'A, C&B peut être conçue comme une cristallisation de ces processus d'institutionnalisation des rapports sociaux et spatiaux que j'ai eu l'occasion d'observer au cours de mon terrain. Aussi, j'envisage la notion d'institution, en référence à la théorie de la structuration de Anthony GIDDENS (2005 [1987]), qui est très utile pour saisir l'organisation sociale et spatiale des activités circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés sur le plan de ce qui se joue entre perspective structurelle (incarnée par la « perspective de l'aigle ») et la perspective pragmatique (incarnée par la « vision du rat des villes ») sur lesquelles se fonde mon approche¹¹⁶. De ce point de vue, par institution j'entends un « cadre d'action » qui oriente les conduites situées dans le temps et l'espace des membres d'une communauté de pratique comme celle qui anime le monde du *trainwriting*. Ce cadre suppose le partage d'un « système symbolique »¹¹⁷ par les membres de la communauté qui lui est associé. Ainsi d'un point de vue structurel, l'A, C&B peut être conçue comme un cadre d'action à la fois « structurant » les activités sociales des membres de la communauté des adeptes du *trainwriting* et « structuré » par les actions de ces derniers. Autrement dit la dualité des propriétés structurelles, évoquées par les expressions « structurant »/« structuré », sous-entend que le caractère social des institutions, tel que l'A, C&B peut être envisagée comme une dynamique par laquelle les « actions individuelles tout à la fois structurent les systèmes sociaux et sont structurés par eux » (NIZET 2007 : 16 au sujet de la sociologie de GIDDENS), ce qui fait des institutions des systèmes évolutifs

¹¹⁶ Voir chapitre 1.

¹¹⁷ Voir chapitre 2.

et non figés. Ces idées au cœur de la sociologie de GIDDENS convergent directement vers les théories de la géographie sociale et culturelle contemporaine, selon lesquelles l'espace est un produit résultant de sa mise en forme par les acteurs sociaux qui à son tour oriente l'action de ces derniers¹¹⁸. Ainsi, d'un point de vue pragmatique, le système d'entraide mutuelle de l'A, C&B se caractérise aussi bien par ses propriétés « à la fois contraignantes et habilitantes » (GIDDENS 2005[1987]). Autrement dit il est constitué de règles et de ressources que les adeptes peuvent utiliser au cours de leurs actions. Il contraint un certain nombre d'actions et d'échanges tout en rendant en même temps et paradoxalement un ensemble de conduites possible. NIZET (2007 : 19) explique que chez GIDDENS la notion de « règle » doit être comprise dans un sens large, c'est-à-dire comme un « ensemble de procédures » inscrites dans les consciences partagées des acteurs sociaux, ce qui converge avec mes observations de terrain. En effet, comme cela m'est apparu aux cours de nombreuses conversations informelles en décrivant mon sujet de thèse à des profanes, le milieu du *graff* sur trains n'est pas si « spontané » qu'il ne pourrait a priori en avoir l'air. Les adeptes du *trainwriting* sont d'ailleurs eux-mêmes bien conscients des « règles » existantes au sein de leur milieu, ce que CASSIUS témoigne par sa citation : « Le graffiti est quelque chose de complètement à soi. Mais quand même il y a des structures et des règles fixes, auxquelles la plupart se tiennent » Il en va de même pour GANESCH qui utilise l'expression « niveau » [« Level »] et « lois » [« Gesetz »], en référence à la mobilité géographique comme nouvelle valeur de principe émergeant au sein du milieu du *trainwriting* que j'ai mis en lumière à partir d'une citation que j'ai introduite plus haut : « c'était alors le nouveau « level » qui avait été fixé » (GANESCH). Ici, mon interlocuteur ne fait rien d'autre qu'évoquer les nouvelles « règles du jeu » du *trainwriting* contemporain découlant du processus d'institutionnalisation des activités circulatoires translocationnelles, dont je m'efforce de retracer le développement dans ce chapitre. Concernant la notion de ressources, NIZET met aussi en évidence qu'elle renvoie chez GIDDENS à celle de « pouvoir » (NIZET 2007 : 20). Elle implique des capacités « d'accomplir des choses » et suppose la mise en œuvre de compétences spécifiques. Les compétences dont sont dotés les acteurs impliquent des capacités réflexives. Autrement dit comme le souligne NIZET :

Dans l'exercice du pouvoir, l'acteur perçoit, comprend les conditions dans lesquelles il agit ; il se donne des buts, des intentions en fonction desquelles il oriente ses conduites ; il attend des autres acteurs avec lesquels il interagit qu'ils fassent de même et il présuppose que tel est bien le cas. Bref, l'acteur se caractérise fondamentalement par le contrôle réflexif qu'il exerce sur ses conduites » (NIZET 2007 : 20).

GIDDENS distingue deux modalités de réflexivité. La première, qu'il envisage à travers la notion de « conscience discursive », renvoie à « tout ce que les acteurs peuvent exprimer de façon verbale (orale ou écrite) ». Dans mon cas d'étude, cette conscience discursive fait par exemple référence aux explications de mes partenaires de terrain privilégiés dans mes entretiens formels ou informels. La seconde, qu'il envisage à travers la notion de « conscience pratique », exprime « tout ce que les acteurs connaissent de façon tacite, tout ce qu'ils savent faire dans la vie sociale sans pouvoir l'exprimer directement de façon discursive ». Cette forme de réflexivité renvoie par exemple aux savoirs faire non formalisés que les adeptes ont appris à mettre en œuvre au cours de leur carrière d'initié. Transposé aux expressions des « capacités réflexives » relevant des savoirs des adeptes du *trainwriting* qui sont au cœur de mes analyses, le modèle de GIDDENS résonne bien avec la conception des « savoirs géographiques » que j'ai tenté de définir dans le chapitre 3, sur la base notamment des travaux de Jean-François STASZAK (1996 : 40-42) et

118 Voir chapitre 1.

Yi-Fu TUAN (1977)¹¹⁹. Mais pour GIDDENS, pour qui les acteurs sont certes des individus qui exercent un certain pouvoir, leur contrôle réflexif se trouve toutefois limité par les « conséquences non voulues, non intentionnelles de leurs actions » et leurs « motifs inconscients » (NIZET 2007 : 21-22). Ces limitations sont sources d'incertitude et d'angoisse. De ce point de vue, les routines (caractère répétitif et prévisible) de la vie quotidienne peuvent être comprises comme des moyens qui permettent de contrôler et réduire l'insécurité (NIZET 2007). Dans le milieu du *trainwriting*, ces routines permettent d'approivoiser les dangers qui guettent l'infrastructure « vivante » des systèmes ferroviaires que les adeptes ont à l'œil. Leur mise en œuvre s'exprime de manière remarquable dans les phases de préparation d'un plan d'action et les moments de son accomplissement en situation. Dans la prochaine partie, je reviendrai sur ce point en décrivant dans le détail les principales étapes qui marquent ordinairement le déroulement d'un plan d'action depuis son initiation jusqu'à la dernière étape de la fin de son accomplissement.

Dans le prochain point il s'agit de rendre compte dès lors des principes de conduites sous-jacents qui orientent les échanges entre adeptes que j'ai pu voir se formaliser au cours de mes recherches à travers l'émergence de l'institution A, C&B.

Un cadre d'action habilitant et contraignant fondé sur le principe de réciprocité L'expression des effets habilitants et contraignants du cadre d'action incarné par l'institution A, C&B, qui sert d'appui aux acteurs sociaux au cours de leurs actions, peut être mise en lumière à travers le « principe de réciprocité » à l'œuvre dans les échanges de prestations d'entraide entre pairs. Pour Marcel MAUSS qui a posé les bases de ce principe dans sa théorie du don/contre don, le don et le contre don fonctionnerait de la même manière qu'un contrat social implicite qui relie des individus entre eux. Il envisage le don comme « une prestation obligeant mutuellement donneur et receveur et qui, de fait, les unit par une forme de contrat social » (MAUSS 2001 [1950]). En fait, l'auteur, qui s'est intéressé plutôt à la nature contraignante du don/contre don, constate que les échanges ont une apparence volontaire mais sont en réalité obligatoires. Il en va ainsi dans les activités d'échange de services d'entraide mutuelle (information, hébergement et guide) entre adeptes, qui, au-delà du principe de solidarité entre pairs dont ils témoignent, mettent en jeu l'honneur et la réputation des participants. Comme j'ai pu le constater de nombreuses fois en pistant les échanges entretenus par mes partenaires de terrain privilégiés avec des pairs, après une situation d'offre de services jugée de « bons » ou « excellents » par les uns ou les autres du point de vue des donneurs, il est attendu implicitement que leurs partenaires leur rendent en temps voulu un service de qualité similaire sinon meilleure, conformément au « principe de réciprocité » qui oblige le receveur à rendre ce qu'il a reçu.

La dimension agonistique des échanges de services d'entraide mutuelle entre adeptes. Les échanges de services d'entraide mutuelle au sein du « milieu du *trainwriting* » sont donc loin d'être purement « libres », « spontanés » ou « neutres ». Ils peuvent en effet cacher une intention de démontrer sa suprématie en matière de savoirs géographiques et de compétences spatiales ; le tout parfois animé par des logiques de surenchère à l'image du genre de « don agonistique » mis en lumière par MAUSS (2001 [1950]). C'est en relisant une citation tirée d'une conversation informelle que j'ai eue avec HERMES, inscrite dans mon carnet de notes que j'ai pris conscience de la charge agonistique que pouvait contenir certains échanges entre adeptes :

Ça fait trois fois que je suis allé chez eux à [ville suisse]. À chaque fois la même déception. Des plans foireux. Ces gars sont des vrais toys. Ils ont tellement rien à avoir. Les premières fois, je pensais que si on était rentré sans panels chance, c'est parce qu'on n'avait pas eu de chance. Mais la dernière fois que je me suis rendu compte qu'en réalité ça n'avait absolument rien à avoir avec la chance. C'est juste que ces types sont des incapables, ouais des pures toys. Plusieurs fois, ils sont venus chez nous à [ville de rattachement]. Eux quand ils sont venus à [ville de rattachement] c'était la fête. Ils ont été servis comme des rois. Panels par ici, panels par là... Ils sont rentrés avec un tas de jolies photos. Le mois passé y'a un type qui m'a téléphoné pour savoir si j'étais dispo à l'accueillir chez moi pour un week-end. Quand j'ai compris qu'il avait eu mon contact de ces gars de [ville suisse citée en premier], je lui ai fait comprendre qu'il ferait mieux d'aller voir ailleurs... Non merci. Je ne veux plus rien avoir à faire avec ces gars et c'est pareil pour leurs potes (HERMES).

Même si la dimension agonistique n'apparaît pas explicitement dans la citation, le jugement d'HERMES, déçu par la contre-prestation, y transparaît clairement. L'effet discriminatoire d'un échange jugé inégal apparaît par contre de manière très explicite dans le refus de rendre un service à un membre du cercle de connaissances des personnes qui l'ont déçu.

Trois autres caractéristiques découlant de la théorie du don/contre don de Marcel MAUSS, en lien avec l'échange du genre agonistique qui font directement écho aux différents éléments que j'ai avancés dans cette rubrique, méritent encore d'être mentionnées. La première qui renvoie à l'idée que la qualité des échanges à l'œuvre au sein de regroupements d'individus traduit les rapports que les membres de ces regroupements entretiennent entre eux. La deuxième s'attache à l'idée que l'échange, donc le don et l'obligation de rendre, est une matérialisation des relations sociales. La troisième implique que le crédit, le prestige et l'honneur sont à l'œuvre dans l'échange. Francis DUPUY le résume ainsi :

C'est par la distribution des biens que l'on acquiert la reconnaissance sociale ; refuser c'est déroger à la bienséance ; ne pas rendre c'est perdre la face. Le refus de donner, de recevoir ou de rendre équivaut à une rupture des rapports sociaux, comme une déclaration de guerre. MAUSS souligne ainsi toute la force du don : donner c'est affirmer sa supériorité, recevoir sans rendre c'est se placer en situation d'infériorité. Le don, acte d'apparente générosité, est en réalité un véritable cadeau empoisonné, car il façonne la dette et produit de la dépendance. MAUSS résume le tout par cette phrase des plus heureuses et définitives : « Le don est à la fois ce qu'il faut faire, ce qu'il faut recevoir et ce qu'il est cependant dangereux à prendre » (ibid. : 249) (DUPUY 2008 : 75).

Une mise à l'épreuve symétrique : l'enjeu des attentes des prestataires sur le plan de l'appréciation de la qualité des services et de la réputation des donateurs. L'offre de services de guides de qualité par des *Lokals* en situation d'accueil de *Touris* suppose une maîtrise du fonctionnement des systèmes ferroviaires locaux. Les situations d'accueil sont pour les *Lokals* l'occasion de démontrer à leurs hôtes leur niveau de maîtrise des sites d'action qu'ils leur font découvrir et donc plus généralement de leurs compétences d'initié.

Le fait de pouvoir répondre aux attentes des *Touris*, qui font appel au service de guides via des *Lokals*, et de compter sur ces derniers pour qu'ils leur organisent des « plans d'actions » dignes de ce nom en leur garantissant un maximum de sécurité, représente une préoccupation majeure pour les adeptes-locaux qui se respectent. Chez ORION l'organisation mutuelle de « plan d'action » s'exprime à travers l'expression « *Aktion klarmachen* » [rendre possible une action, l'organiser] :

À « X » [ville en Suisse] par exemple, j'ai de bons amis qui peignent des trains. Je n'irais par exemple jamais à « X » sans leur dire : je viens maintenant à « X ». Et ils savent aussi, quand je viens, ils regardent déjà à l'avance et m'explique certaine action, pour que quand je viens, que nous seulement... c'est en fait déjà clair : oui, il veut de toute manière aller peindre. Et puis nous allons peindre. La même chose pour eux, quand ils disent : nous venons à [autre ville suisse], je regarde alors déjà à l'avance ce qui est pratique à peindre et ensuite nous allons peindre (ORION).

L'expression « *keinen Plan haben* », avancée plus haut par GANESCH dans la dernière partie de sa citation pour faire allusion à ses expériences de rencontre avec des adeptes-locaux qu'ils jugent incompetents, fait directement transparaître les enjeux de réputation qui se jouent du point de vue des donateurs de services lors de ce genre de situations. L'expression de *scheiss Kontakt*, utilisée par FORCE lors d'un entretien, a souvent été employée par les adeptes que j'ai pistés pour discréditer les *Lokals* qui les avaient déçus de ce point de vue au cours de leur voyage :

FORCE : *Rien n'a marché et le contact était merdique. Oui. Et aucune action n'a marché [...].*

Moi : *Mais quand tu dis que le contact était merdique et que rien n'a fonctionné, dans quel sens précisément ?*

FORCE : *Oui, qu'il n'avait simplement aucune idée [...].*

Moi : *Et à quoi tu penses par "aucune idée" ?*

FORCE : *Du système, des trains [de son fonctionnement].*

Suite à cette expérience perçue comme décevante et qu'on peut qualifier de trans-actionnelle du point de vue du système de l'écologie de prestige de la pratique du *trainwriting*, FORCE ne chercha plus jamais à entrer en contact avec son hôte. Et je suppose que c'est réciproquement ressenti du côté de son invité que je n'ai malheureusement pas pu retrouver pour entendre sa version des faits. Avec cette dernière expérience, on peut conclure de ce qui précède que sur le plan interrelationnel l'institution de l'A, C&B a autant servi à réunir qu'à séparer.

CONCLUSION DE LA PARTIE II

Au cours de cette deuxième partie, à travers mes recherches documentaires et mes analyses ethnographiques, j'ai montré qu'en contexte européen et en Suisse plus particulièrement entre la fin des années 1980 et le début des années 1990, le monde du *trainwriting* s'autonomise de l'« univers du *writing* » dont il est issu. La pratique du *trainwriting* se spécialise au même titre que les autres sphères d'activités reconnues au sein de la *tradition du writing* comme la *street*, la *line* et le *hall of fame*. La mise en ordre idéale de l'« univers du *writing* » se reconfigure et la pratique du *trainwriting* devient « la discipline suprême du *writing* » aux yeux des membres de la « communauté de pratique » des *trainwriters* émergente au cours de ce processus. Les adeptes du *graff* qui se spécialisent dans la pratique du *trainwriting* développent entre eux le sentiment de faire partie de l'« élite » des *writers*. Cette tendance révèle un phénomène de hiérarchisation divisant et subdivisant symboliquement l'univers du *writing* en deux principales classes de *graffeurs* : les « *writers non-trainwriters* » et les *trainwriters*. Mes observations de terrain montrent toutefois que les stratégies de démarcation *in-group/out-group* mobilisées par les acteurs concernés sont moins catégoriques dans la pratique. Aussi intense que soit leur passion pour le *trainwriting*, la majorité des adeptes du *trainwriting* exercent d'autres disciplines reconnues au sein de la *tradition du writing* (*street* et ou *hall of fame*), indifféremment du fait qu'ils soient manifestement affiliés à d'autres « scènes subculturelles » (scène du *break*, scène du *skate* ou scène de la musique électronique, par exemple). En réalité, les stratégies de démarcation et d'affiliation identitaire sont relationnelles et situationnelles. Par ailleurs, la pluralité des appartenances groupales qui caractérisent de nombreux adeptes que j'ai rencontrés concerne également leur sentiment d'affiliation à d'autres « scènes subculturelles » que le sentiment d'être associé à l'« univers du *writing* » et le « monde du *trainwriting* ». Relativement à cette dernière caractéristique, étant donné ma focalisation essentielle sur les implications des personnes rencontrées du point de vue de leur expérience d'adeptes du *trainwriting*, je n'ai pas trouvé nécessaire d'approfondir la problématique des appartenances subculturelles multiples. Dès lors, se poserait la question intéressante à creuser dans un travail futur de savoir comment les adeptes aux appartenances multiples gèrent concrètement leurs engagements pluriels, ce qui renvoie aux travaux de BERNARD LAHIRE (1998), cité précédemment au sujet des socialisations multiples des acteur·trice·s développées dans son ouvrage *L'Homme pluriel*.

J'ai aussi mis en évidence qu'en parallèle aux processus de spécialisation, d'autonomisation, d'hierarchisation et d'institutionnalisation du monde du *trainwriting*, l'organisation sociale et spatiale des activités des adeptes du *trainwriting* se « territorialise », leurs territoires circulatoires se « translocalisent » et les rapports sociaux et spatiaux qu'ils développent entre eux se formalisent.

Entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, parallèlement à l'essor de nouvelles technologies de communication et de l'informations (internet, appareil photos digitales, smartphones) et la popularisation des offres de service de transport *low-cost* (interrail et easyjet) déjà à l'œuvre dans le courant des décennies précédentes, la « communauté de pratique » constituée par les adeptes du *trainwriting* se densifie et les activités circulatoires qui l'animent se translocalisent. Pour de nombreux adeptes du *trainwriting* en quête de reconnaissance, la mobilité géographique devient une valeur de principe au cœur de leurs préoccupations carriéristes. Alors qu'aux États-Unis, le « milieu du *trainwriting* » décline, la pratique du *trainwriting* en Europe se développe et les membres de la « communauté de pratique » des *trainwriters* tendent à se multiplier. Le « tourisme graffitis » s'accroît. Pour les novices et de nombreux autres adeptes du *trainwriting*, la formule de voyage interrail se révèle être un moyen de déplacement privilégié pour explorer les réseaux ferroviaires européens, découvrir de nouveaux contextes d'actions, rencontrer des pairs avec lesquels partager leur passion commune. Le développement des réseaux de

solidarité qui découle des processus de « translocalisation », à l'œuvre au sein de la scène européenne du *trainwriting* au cours des années 2000, permet aux membres de la « communauté des *trainwriters* » de faire face aux renforcements des mesures sécuritaires nationales et internationales appliquées par les autorités locales ici et là-bas, suite aux attentats du 11 septembre 2001. Dans ce contexte, se consolide l'institution A, C&B, un système d'entraide mutuelle destiné à faciliter les conditions de réalisation des voyages graffitiés. Ce système que j'ai eu l'occasion de voir se consolider et se formaliser très progressivement dès le début de la réalisation de mon terrain entre la fin des années 2000 et le début des années 2010 consiste en des échanges de services (accueil, hébergement et guide), de savoirs (savoirs géographiques) et de mise en relation avec d'autres personnes de contacts (réseautage) qui s'opèrent entre adeptes-touristes (prestataires) et adeptes-locaux (donateurs).

J'ai montré que l'institution de l'A, C&B se caractérise sur le plan interrelationnel autant par une propriété de réunir des personnes que de les séparer. À un niveau plus structurel, indifféremment de la manière dont les personnes en trans-action social dans les situations de visite et d'accueil perçoivent la qualité de leur expérience relationnelle, cette institution de l'A, C&B secoue de nombreux aspects qui animent la vie collective des adeptes (sociabilité, mobilité, territorialité, rivalité, etc.). En fait, ce système est au cœur du fonctionnement de l'écologie de prestige du *trainwriting* que j'ai constamment pu observer au cours de mon terrain, certes jamais de manière continue mais de façon plutôt fragmentée et situationnelle.

D'un point de vue géohistorique, les éléments de compréhension que j'ai mis en lumière dans cette deuxième partie m'amènent à considérer le passage de la fin des années 1980 aux années 1990 à l'entrée de la pratique du *trainwriting* dans une nouvelle ère : l'« ère contemporaine de la pratique du *trainwriting* ». Je défends l'idée que les changements induits par l'entrée dans cette nouvelle ère vont de pair avec le processus d'établissement de la mobilité en tant que valeur de principe. Avant de décrire comment cette valeur de la mobilité transparaît plus concrètement à travers l'organisation de la vie collective des personnes que j'ai pistées, il est encore nécessaire de compléter la présentation des aspects fondamentaux pour la compréhension du monde du *trainwriting* en cours. Les chapitres qui composent la troisième partie de ce travail suivent cet objectif à partir d'une revue de la littérature des principales contributions des études affiliées aux domaines des (*post-*) *subcultural studies*.

TROISIÈME PARTIE

III



III. ASPECTS FONDAMENTAUX POUR LA COMPRÉHENSION DU MONDE DU *TRAINWRITING* (VOLET N° 2) : MISE EN PORTRAIT SUBCULTURALISTE

Dans la partie précédente qui ouvre la première étape du développement de ma thèse, j'ai tâché de décrire les aspects fondamentaux pour une compréhension généraliste de la pratique du *graff* sur trains. Pour ce faire, j'ai privilégié une grille d'analyse géohistorique qui m'a permis de poser un premier cadre de compréhension de la pratique du *trainwriting* en Europe et ainsi de situer dans le temps et l'espace les processus sociaux, spatiaux, culturels et politiques ayant marqué le développement du *trainwriting* et contribué à sa translocationalisation.

Dans cette troisième partie, je poursuis cette description généraliste de la pratique du *graff* clandestin sur trains, en focalisant cette fois-ci sur les caractéristiques subculturelles du profil des acteurs masculins du monde du *trainwriting* et du genre de microformation sociale qu'ils constituent, à la lumière du domaine de recherche des *subcultural studies*, autrement dit des principales théories reconnues en sciences sociales pour avoir contribué à développer la notion de subculture.

Dans une majorité de travaux académiques, l'univers du *graff* (*writing*), indifféremment des domaines de spécialisations qu'il englobe, est associé par leurs auteur·e·s à un phénomène subculturel (AUSTIN 2001; CASTLEMAN 1995 [1984]; FERRELL 1996; LACHMANN 1988; MACDONALD 2001). À la façon de nombreuses autres formations sociales urbaines et juvéniles constituées autour d'une pratique commune, telles celles répertoriées par les deux spécialistes allemands Ronald HITZLER et Arne NIEDERBACHER (2010) dans leur ouvrage *Leben in Szenen. Formen juveniler Vergemeinschaftung heute* (Antifa, BLACK Metal, Cosplay, Demoszene, Gothi, Graffiti, Hardcore, Hip-Hop, Indie; LAN-Gaming, Parkour, Punk, Rollenspieler, Skateboarding, Skinheady, Sportklettern, Techno, Ultras, Veganer et Warez)¹²⁰, le monde du *trainwriting* est alors conçu par les chercheur·e·s en sciences sociales à travers la notion de subculture et/ou ses corollaires (contre-culture, milieu, tribu, néo-tribu et scène, par exemple).

Si d'un point de vue théorique, la notion de subculture et ses corollaires sont initialement problématisés au sein du monde académique et plus précisément dans le domaine des études affiliées aux (youth-) *subcultures studies* (GELDER & THORNTON 1997; HODKINSON 2002; WILLIAMS 2011), son usage ne se limite de loin pas à l'intérieur des frontières du contexte universitaire. Cette notion apparaît aussi dans la littérature populaire (ouvrages et magazines documentaires spécialisés notamment), tout comme dans le discours des personnes que j'ai rencontrées. Moi-même, j'ai commencé à utiliser dès le début de ma recherche la notion de scène subculturelle qui fait partie des outils conceptuels problématisés au sein des *subcultures studies*.

¹²⁰ Le listage des subcultures juvéniles répertoriées dans l'ouvrage des deux auteurs allemands n'est de loin pas exhaustif. Le paysage des subcultures dont les acteur·trice·s se revendiquent est vaste, mais le but ici n'est en aucun cas d'établir un répertoire complet des formations sociales.

Comme je l'ai déjà souligné ailleurs (chapitre 3), avec la notion de subculture, nous voilà donc en présence d'un cas typique de « réciprocité d'interprétations » et de « double herméneutique » (GIDDENS 1976 et 1977) qui met en jeu des interprétations de natures différentes (interprétations des chercheur·euse·s en sciences sociales et interprétations des acteur·trice·s réflexif·ve·s), mais non pas forcément opposées. Ce qui dans le cas du phénomène subculturel n'est pas étonnant si l'on sait que de nombreuses études sur les subcultures sont le fruit même de recherches d'acteur·trice·s subculturel·le·s (HODKINSON 2005), c'est le cas dans ma recherche. La circulation et l'inter-fertilisation des savoirs entre les scientifiques du monde des sciences sociales et les acteur·trice·s réflexif·ve·s du monde des subcultures via le mécanisme de « réciprocité d'interprétations » s'en retrouvent davantage facilitée.

Un éclaircissement conceptuel de la notion de subculture s'impose d'autant que certains de ces corollaires comme la notion de scène servent aussi ponctuellement mes propos. La mise en portrait subculturaliste du monde du *trainwriting* qui va suivre sera donc aussi l'occasion de compléter la description des notions qui composent ma boîte à outils conceptuels que j'ai commencé à présenter dans la partie méthodologique.

Le domaine d'études associées aux *subcultures studies* est vaste. L'éclairage théorique que je propose dans la mise en portrait subculturaliste, brossé dans les trois chapitres qui suivront, se présente sous-forme d'une brève revue de la littérature critique de principaux travaux d'auteur·e·s associé·e·s aux courants classiques (chapitre 7), féministe (chapitre 8) et postmoderne du domaine des *subcultures studies* (chapitre 9). La mise en perspective des traits de caractère subculturaliste du monde du *trainwriting* et leurs protagonistes a été orientée en fonction des apports conceptuels des recherches les plus significatives du point de vue de mes observations de terrain.

7. LE MONDE DU TRAINWRITING ET SES ACTEURS À LA LUMIÈRE DES APPROCHES SUBCULTURELLES CLASSIQUES

Dans les médias de masse (presse et documentaires journalistiques populaires), les représentations stéréotypées associent le profil typique de l'adepte du *graff* à la figure caricaturale du « jeune galérien », issu des quartiers populaires de la banlieue au look *street style* et à l'allure *hip-hop* des stars du *rap* français et américain (casquette, basket, pull à capuche, etc.). Sur le plan visuel, l'image, ci-dessous, produite dans le cadre d'une campagne de prévention en faveur de la lutte contre les graffitis depuis le site officiel de la ville de Santa Ana en Californie, aux États-Unis, illustre à merveille ce genre de cliché, hérité sans doute de certains travaux classiques d'inspiration marxiste associés aux *subculture studies* que je propose de passer en revue dans ce chapitre.

Illustration 33 : Portrait caricatural du profil d'un writer (tagger).



Source : tirée de Police Department of the The City of Santa Ana (<https://www.santa-ana.org/pd/graffiti>) [téléchargé le 06.11.2018].

Réputés pour leurs recherches pionnières sur les regroupements de jeunes, les deux pôles de recherche spécialisés dans le domaine des études subculturelles, constituées par l'École de Chicago et le *Centre for the Contemporary Cultural Studies* (CCCS), sont reconnus pour leurs contributions à la problématisation de la notion de subculture (HODKINSON 2002; GELDER & THORNTON 1997; WILLIAMS 2011). Une présentation critique des apports et limites des grandes idées, mise en avant par les principaux représentant-e-s de ces deux centres de recherche sur les subcultures, à la lumière de mes propres observations de terrain permet de mieux saisir les a priori qui sous-tendent la figure clichée du jeune galérien qui jusqu'à de nos jours encore continue manifestement de coller à la peau des auteur-e-s de *graffs*, et d'esquisser un portrait plus nuancé du monde du *trainwriting* et ses protagonistes, principalement de jeunes hommes, pas forcément issus de milieux modestes et de familles d'immigrés, comme le démontre le profil de mes partenaires de terrain, présenté dans le chapitre 3.

La première étape de la mise en portrait subculturaliste qui va suivre dans ce chapitre procède en deux temps. Dans un premier temps et en guise d'introduction, je décris plus précisément la figure clichée qui colle à la peau des adeptes du *trainwriting*, illustrée plus haut. Dans un deuxième temps, je présente la notion de subculture et ses corollaires, en tâchant de restituer les principaux débats conceptuels et épistémologiques classiques dans lesquels s'insèrent leurs usages tout en les confrontant à mes observations de terrain.

7.1 Le cliché qui colle à la peau des adeptes du *trainwriting*

Si selon mes expériences personnelles, il n'est pas faux de penser que sur le plan du style vestimentaire le *look* joue un certain rôle dans la présentation de soi (HEBDIGE 1979) des adeptes du *graff* et du *trainwriting* plus particulièrement, il est, par contre, erroné de croire que les adeptes s'habillent d'une manière identique typiquement reconnaissable, ce que tend à faire croire le portrait caricatural figurant dans l'image de l'illustration précédente. Au sein de mon entourage personnel, je connais au moins autant de personnes, sans lien avec la pratique des *graffs*, qui dans leur vie de tous les jours privilégient des codes vestimentaires associés au *look street style* que d'adeptes du *graff* dont les codes vestimentaires sont moins connotés que le genre *hip-hop fashion*. Une grande majorité des personnes que j'ai rencontrées ont d'ailleurs le même penchant pour combiner, voire pour changer les genres établis dans le monde de la mode selon leur humeur, le contexte et les tendances émergentes, si bien qu'il sera difficile de discerner un type dominant dans le répertoire stylistique duquel tout un chacun puise ses préférences. Il est tout autant réducteur de penser que les adeptes du *graff* écoutent un même genre de musique. Mes partenaires de terrain privilégiés, par exemple, qui certes aiment tous la musique, ne partagent pas tous pour autant les mêmes goûts musicaux. Lors de soirées privées chez untel, j'ai souvent eu l'occasion de les voir se chamailler entre eux autour d'une source de musique pour se mettre d'accord sur les morceaux qu'ils souhaitent écouter.

Sur le plan de l'appartenance au « milieu social », il apparaît aussi que la pratique du *trainwriting* ne concentre pas essentiellement des individus issus de classe ouvrière soi-disant « galérienne », pour utiliser une terminologie rendue célèbre dans le domaine de la sociologie de la jeunesse, depuis la publication de l'ouvrage *La galère : jeunes en survie* par François DUBET (1987). Si la pratique du *trainwriting* concerne certes majoritairement de jeunes hommes, elle occupe du point de vue de l'appartenance sociale des personnes au profil hétérogène. Dans la partie introductive de cette thèse, par exemple, le fait divers rapporté au sujet de l'arrestation du jeune consultant suisse à Singapour, condamné par les autorités locales pour avoir réalisé clandestinement un *graff* sur une rame du métro de la cité-État, controversé le profil stéréotypé des adeptes du *trainwriting*, associé à la figure caricaturale du jeune galérien vulnérable des cités ouvrières.

En fait, de toutes les données sociodémographiques relatives à l'appartenance sociale, la nationalité, la citoyenneté, la situation socioprofessionnelle, le domaine d'occupation professionnelle et l'appartenance au milieu social de mes partenaires de terrain privilégiés¹²¹, il ressort un portrait défini par des traits de caractère généraux nettement plus hétérogènes que ceux qui transparaissent à travers le cliché qui ressort de la campagne de prévention de la ville de Santa Ana illustré plus haut.

Mais l'hétérogénéité relative du profil des adeptes du point de vue de l'ethnicité et de la classe sociale ne doit pas masquer une certaine homogénéité relative sur le plan de la classe d'âge et du genre, une dimension longtemps négligée dans les travaux classiques associés aux *subculture studies classiques*, comme le souligne Nancy MACDONALD (2001 : 44-45) dans sa recherche sur la masculinité de la scène londonienne et new-yorkaise du *writing*. En effet, la pratique du *graff* et à plus forte raison encore celle du *trainwriting* regroupent davantage de « jeunes personnes » et majoritairement des « jeunes hommes ». Tout le monde s'accorde sur ce constat, aussi bien les chercheurs et chercheuses spécialisé-e-s sur le sujet, telle MACDONALD (2001), que les personnes que j'ai moi-même rencontrées. Dès lors, comment expliquer

¹²¹ Voir tableau, illustration 5, chapitre 3.

le stéréotype de la figure du galérien qui colle à la peau des auteur-e-s de *graff* jusqu'à de nos jours ? Et pourquoi la pratique du *trainwriting* n'attire pas plus l'attention des femmes ? Les prochains points mettront en évidence les travaux issus de l'École de Chicago avant d'exposer ceux associés à l'École de Birmingham, laquelle est connue aussi sous la désignation *Center for Contemporary Cultural Studies*, et apporteront des éléments de réponses théoriques et empiriques à ces interrogations.

7.2 L'École de Chicago : de la notion de subculture à la notion de carrière déviante

S'il est difficile de savoir à quand remonte exactement l'origine de l'apparition de la notion de subculture, les chercheur-euse-s s'accordent sur le rôle pionnier joué par les travaux affiliés à l'École de Chicago dès les années 1920 dans son développement. Fondée au début du XX^e siècle par William I. THOMAS, ROBERT E. PARK et Ernst BURGUES, cette tradition d'étude sociologique est connue pour avoir concentré ses intérêts scientifiques autour de la problématique des conditions de vie urbaine, de l'immigration, de la criminalité, de la délinquance juvénile et de la déviance (COULON 2007 [1992]). Cette tradition est aussi réputée pour avoir étudié ces sujets problématiques en adoptant une perspective interactionniste et avoir privilégié des méthodes de recherche ethnographique. En réaction contre la vision essentialiste dominante de la psychologie américaine de l'époque qui reposait sur l'idée de l'existence d'une personnalité criminelle dans l'explication des comportements hors-normes, les fondateurs de l'École de Chicago ont proposé une approche interactionniste et relationnaliste de la déviance. Leurs analyses mettent en avant le rôle déterminant joué par le contexte socio-culturel dans l'interprétation des phénomènes déviant. Selon cette approche, les comportements hors-normes sont compris comme des réponses « normales » déterminées essentiellement par des normes sociales et culturelles et non comme des symptômes psychologiques de déficience mentale (BECKER 1985 [1963]).

La majorité des travaux en sciences sociales, qui s'intéressent aux conditions d'émergence des graffitis urbains *contemporains*, tels les *tags* et les *graffs*, se fondent sur cette approche qui résonne d'ailleurs aussi avec les interprétations populaires véhiculées dans les récits du mythe d'origine de la *tradition du writing*¹²². Typiquement, le titre de l'ouvrage de HUGUES BAZIN (1995) qui porte sur la « culture hip-hop » du point de vue des acteurs de la *scène parisienne*, par exemple, s'inscrit tout à fait dans ce type d'approche. Le paragraphe ci-dessous que je tire de son livre illustre parfaitement bien le genre d'une interprétation relationnaliste appliquée au phénomène qui l'intéresse :

Le hip-hop est indissociable du contexte urbain. Il se conçoit comme une réponse à un environnement plus ou moins hostile, celui des grands centres urbains marqués par la crise ou la désagrégation. Il appartient aux « cultures de la rue » qui impriment un « mouvement » de réaction face aux conditions de vie imposées par ce milieu. Aux États-Unis nous parlerions de lutte pour la survie, en France d'« intégrations », mais dans les deux cas le hip-hop répond à une fonction particulière vis-à-vis du milieu social dans lequel il est plongé : celle de pouvoir s'adapter, se protéger et modifier un contexte social et culturel (BAZIN 1995 : 19).

122 Voir chapitre 5.

Autrement dit l'émergence du *mouvement hip-hop* qu'il associe à une « école de la vie » (BAZIN :39) s'explique par une réponse juvénile adaptative face aux conditions de vie urbaine précaires qui caractérisaient le nord des États-Unis et la ville de New York plus spécifiquement dès la fin des années 1960. Ces années sont marquées en effet par un climat tourmenté : tensions liées à la guerre froide, controverse autour de la guerre du Vietnam, économie en crise, développement de la criminalité et du marché de la drogue, conflits raciaux, vagues de protestations de minorités subculturelles, émeutes, désengagement de l'État-fédéral, etc. Le *rap*, la *break*, le *dj'ing* et le *graff* seraient des réponses créatives envisagées face à ce contexte de turbulences. L'interprétation relationnaliste est mobilisée aussi dans le livre pionnier de Joël GOLDSTEIN et Alexandre PERROTTA (1992) sur le phénomène des *graffs* et des *tags* en Suisse que l'on peut d'emblée retenir en lisant l'extrait ci-dessous qui décrit ce qui fait la spécificité du mouvement en contexte suisse romand selon leurs auteur-e-s :

Toutes les grandes villes sont touchées par les tags. Les jeunes ont trouvé ce monde d'expression pour dire leur révolte, ce qui leur tient à cœur. Les tags sont les traces d'une jeunesse qui veut montrer qu'elle existe et exprimer par des dessins ou des paroles ce qu'elle pense. La situation en Suisse n'est pas comparable à celle du reste de l'Europe. C'est un petit pays de six millions d'habitants, riche et où il fait presque bon vivre. Mais la population vieillit, le chômage gagne du terrain et le racisme devient inquiétant. Les jeunes en Suisse sont confrontés à un manque de tolérance, de solidarité et de confiance. Face à ces insatisfactions, plusieurs types de réactions peuvent être observées : frustration ou adaptation, passivité, résignation ou protestation. Certains jeunes ont décidé de l'adapter à leur réalité [...] (GOLDSTEIN & Perrotta 1992 : 43).

C'est au sein de l'École de Chicago donc, et à travers le développement de ses centres d'intérêts et idées, que dès les années 1940 voient le jour les premières approches sociologiques centrées sur le phénomène subculturel avec notamment les travaux pionniers de Milton M. GORDON (1947) et d'Albert K. COHEN (1956), John M. YINGER (1966 [1960]) et Howard S. BECKER (1985 [1963] : 32-33). Parmi ces quatre sociologues pionniers du domaine des études subculturelles, GORDON (1974) est reconnu en particulier pour être l'un des premiers sociologues à avoir problématiser la notion de subculture et l'avoir appliquée aux domaines de la jeunesse.

7.2.1 La notion de subculture : premières conceptualisations

Selon Alber K. COHEN (1956), qui poursuit les réflexions de son collègue Milton M. GORDON (1947), les conditions d'émergence des subcultures s'expliquent par la rencontre sociale d'individus, partageant un sentiment de tension similaire relevant d'un problème d'ajustement face aux cadres de référence donnés par le modèle de la culture établie dans la société où ils vivent : « *The crucial condition for the emergence of new cultural forms is the existence, in effective interaction with one another, of a number of actors with similar problems of adjustment* » (COHEN 1956:48). Les processus de constitution de ces nouveaux « standards » de regroupements sociaux déviants, issus de ce genre de problèmes d'ajustement avec les normes culturelles principales, se trouvent à la source de ce que le sociologue américain désigne par « subculture ». L'auteur explique la désignation du terme comme suit :

It is cultural because each actor's participation in this system or norms is influenced by his perception of the same norms in other actors. It is subcultural because the norms are shared only among those actors who stand somehow to profit from them and who find in another a sympathetic moral climate within which these norms may come to fruition on and persist (COHEN 1956: 51).

Selon ce point de vue, les processus de formations subculturelles doivent donc être compris comme des « solutions culturelles » face à des problèmes de statuts sociaux perçus dévalorisant par les individus qui les constituent. En développant de nouvelles valeurs partagées, les acteur·trice·s subculturel·le·s contribuent à rendre plus dignes et acceptables les statuts dévalorisés au sein du cadre référentiel de la culture principale.

Face à cette première tentative de problématisation de la notion de subculture, à peine quelques années plus tard John M. YINGER (1966 [1960]), autre héritier de l'École de Chicago, souligne les limites de la conceptualisation proposée par son collègue. Selon YINGER (1966 [1960]), la définition de COHEN est trop vague. Elle peut être appliquée à n'importe quel type de formations sociales regroupant des personnes qui partagent quelques normes propres. Or, YINGER cherche à définir les traits de caractère d'un type de « subcultures jeunes » particulier, celles dont les valeurs s'opposent aux valeurs établies que COHEN (1956) avait pourtant problématisées avant lui.

7.2.2 La notion de contre-culture

Pour remédier à l'ambiguïté posée par la définition d'Alber K. COHEN (1956), YINGER propose de privilégier la notion de « contre-culture » [de l'anglais « *contraculture* »] lorsque : « [...] *the reference is to norms that arise specifically from a frustrating situation or conflict between a group and the larger society [...]* » (YINGER 1966 [1960] : 123-124). Il convient de relever que dans cette définition, l'auteur intègre autant de facteurs explicatifs d'ordre culturel que socio-psychologique. Selon YINGER, les « contracultures » ne sont pas forcément liées directement à des milieux sociaux particuliers, bien que la notion de contraculture soit par la suite favorisée par les chercheurs et les chercheuses davantage pour faire référence aux mouvements alternatifs de jeunes, dépourvu·e·s d'un capital culturel soutenu s'opposant aux normes conventionnelles, à l'image des acteur·e·s de la mouvance hippie (ROSZACK 1970). Ici, cet usage s'écarte complètement des études académiques sur les « gangs » qui avaient nourri la tradition sociologique de l'École de Chicago. Cependant la notion de « contraculture » ne suscite pas autant d'intérêts que celle de « subculture » et les chercheurs et chercheuses s'intéressent aux subcultures jeunes ancrées dans les milieux ouvriers, en supposant que ces valeurs des subcultures jeunes doivent être comprises en rapport avec la culture populaire des parents. J'aborderai ce point de manière plus détaillée lorsque j'introduirai les principales thèses, qui justement sont fondées sur ce postulat, défendues par les représentant·e·s de l'École de Birmingham. Mais avant d'approfondir ce point, il convient encore de présenter la théorie de l'étiquetage (ou *labelling theory*), à la lumière des travaux de Howard BECKER, un autre héritier de l'École de Chicago qui s'est fait connaître notamment pour ses études sur la déviance et les carrières de personnes désignées comme déviantes (BECKER 2005 [1963]), à l'instar des auteurs de graffitis sur trains qui font l'objet de cette recherche.

7.2.3 La notion de déviance et la théorie de l'étiquetage

Pour BECKER, qui situe au centre de ses analyses le point de vue des acteur-trice-s, les regroupements déviants émergent en tant que subcultures au travers d'un processus de « *labelling* » (BECKER 1985 [1963]). Selon lui, la déviance est davantage le résultat de la définition de règles et l'application de sanctions juridiques par un groupe social dominant que la conséquence mécanique d'une transgression de la loi commise par des activités désignées comme déviantes :

Les groupes sociaux créent la déviance en instituant des normes dont la transgression constitue la déviance, en appliquant ces normes à certains individus et en les étiquetant comme déviants. De ce point de vue, la déviance n'est pas une qualité de l'acte commis par une personne, mais plutôt une conséquence de l'application, par les autres, de normes et de sanctions à un « transgresseur ». Le déviant est celui auquel cette étiquette a été appliquée avec succès et le comportement déviant est celui auquel la collectivité attache cette étiquette (BECKER 1985 [1963] : 32-33).

Ainsi que le souligne David LE BRETON (2008 [2004] : 228) à propos de la conceptualisation de la déviance au sein des approches interactionnistes, à la manière des travaux de BECKER : « Pour l'interactionnisme la loi n'est pas un principe absolu dont la transgression définit les faits délinquants, elle est l'objet d'interprétation particulière, de négociation. Toute société se donne une marge de manœuvre à son propos ». De ce point de vue, la déviance n'est de loin pas une substance inhérente à l'individu ou une prédisposition psychologique inéluctable tel que l'affirmaient les théories psychologiques essentialistes critiquées par les fondateurs et les héritiers de l'École de Chicago justement.

Dans le cas de la pratique du *graff* et des controverses dont elle fait l'objet dans le monde de la cité, selon l'approche interactionniste, il est vain de chercher à répondre à la question polémique de savoir si le *graff* est une forme de vandalisme ou au contraire une expression artistique. Pour les interactionnistes en effet, la notion de « vandalisme », tout comme celle d'« art », renvoie toutes deux à des catégories de pensées instituées de même que le remarque Alain PESSIN dans son ouvrage sur le travail de BECKER : « La sociologie n'a pas la moindre chance de voir clair dans les comportements collectifs si elle ne prend pas soin méthodiquement de s'arranger aux pouvoirs institués en posant d'autres questions que celles convenues et posées par les institutions » (PESSIN 2004 : 23).

Toutefois, si j'ai pris le soin d'écarter ce questionnement sur la nature des productions visuelles des auteurs de *graffs* clandestins sur trains et les modalités de leurs interventions *in situ* qui, comme j'ai déjà eu l'occasion de le souligner, domine l'attention d'une grande majorité d'observateurs et d'observatrices et la plupart du temps tourne en boucle fermée dans les circuits des médias de masse, cela ne m'a pas empêché de m'y intéresser d'un point de vue discursif comme ici. Sur ce plan, je tiens quand même à préciser que Tim CRESSWELL, dans son fameux article « The Crucial "Where" of the Graffiti » (1996), a très bien montré que du point de vue des acteurs du monde de la cité la perception de la nature des *graffs* relève plus d'une affaire de contexte que d'un jugement purement esthétique. Lors de conversations informelles avec des profanes, j'ai pu en effet déjà constater par moi-même qu'il semble que les graffitis ne dérangent pas vraiment en tant que tels à condition – et c'est sur ce point que repose toute la problématique – qu'ils soient réalisés dans des endroits considérés appropriés et autorisés, autrement dit respectant certaines marges sociales édictées dans le cadre de mandats officiels publics/privés ou des galeries d'art, par exemple. Et ce ne sont pas les représentants des forces de l'ordre qui contrediront

ce principe normatif situationnel qui transparaît explicitement à travers la citation ci-dessous que je tire d'un entretien paru dans un magazine populaire, réalisé avec un gendarme spécialisé dans la lutte contre les auteurs de graffitis en Suisse romande : « Bien sûr que certains *graffeurs* sont des artistes. Mais pour moi c'est simple : lorsque c'est illégal, c'est moche » (Paillard, 2005).¹²³

D'un point de vue ethnogéohistorique, il est intéressant de remarquer qu'au nord des États-Unis, foyer d'origine de la *tradition du writing* et du développement de la pratique du *trainwriting*, la criminalisation massive des auteurs de *graffs* remonte au début des années 1970, peu de temps après leur médiatisation et leur popularisation, lorsque notamment John LINDSAY, le maire de New York, annonça officiellement la guerre aux graffitis et à leurs auteurs (AUSTIN 2002 ; CASTLEMAN 1995 [1984]). À partir de ce moment, les graffitis deviennent un problème urbain de salubrité et d'atteinte à la propriété que leurs détracteurs comparent à une « épidémie » dont il s'agit de stopper la propagation (CRESSWELL 1996). Craig CASTLEMAN, l'auteur d'un ouvrage classique sur le phénomène du *writing* sur le métro de New York (1995 [1984]), relève que LINDSAY a déclaré lors d'une cérémonie destinée à promouvoir sa campagne de lutte contre les auteurs de graffitis, que la pratique du *writing* : « is related to mental health problems » (LINDSAY, cité dans CASTLEMAN 1995 [1984] : 137). Cette appréciation, qu'on associe aujourd'hui à la « LINDSAY theory », rappelle les thèses socio-psychologiques américaines relatives aux explications de la criminalité contre lesquelles les héritiers de l'École de Chicago s'opposaient. Dès lors, les auteurs de *graffs* sont perçus tels des « criminels » par la loi, bien qu'au même moment, en parallèle et paradoxalement, certains observateur-trice-s les considèrent comme des « artistes ». Selon moi, la mondialisation de la controverse art/vandalisme au sujet du phénomène du *writing* trouve ses sources dans cet épisode inédit de l'histoire politique locale de la lutte contre les graffitis à New York. En contexte européen, cette controverse émerge dans les circuits médiatiques une vingtaine d'années plus tard, soit une dizaine d'années après la diffusion outre-Atlantique du phénomène du *writing*. Avant que les graffitis ne deviennent dans les grandes villes européennes à leur tour un problème urbain, comme je l'ai déjà montré ailleurs¹²⁴, ils sont appréhendés comme une « curiosité » venue d'outre-Atlantique, à l'instar des autres phénomènes culturels directement importés des États-Unis à la même époque (pratique du *skate*, du *BMX*, etc.)¹²⁵. Dans le cas du phénomène du *writing*, il est intéressant de remarquer, ce que révèle la géohistoire du développement de la pratique du *trainwriting*¹²⁶, que le processus de stigmatisation des *writers* et des adeptes du *trainwriting* plus spécifiquement va de pair avec la « criminalisation », la « subculturalisation » et l'« artification » de leur pratique.

Ce point m'amène à présenter encore une autre notion issue des théories sur la déviance de BECKER qui m'a aidé à identifier les grandes étapes qui marquent l'engagement dans une carrière d'adepte. Il s'agit de la notion de « carrière déviante ».

¹²³ Voir LEDERREY Pierre 2007. « ROBERT Paillard, le pire cauchemar des tagueurs », *Migros Magazine*, 5, 29 janvier 2005, p. 14-15.

¹²⁴ Voir chapitre 6.

¹²⁵ Il convient toutefois de relever une exception majeure à ce constat en rappelant le cas de l'affaire Harald Oskar NÄGELI. Il s'agit d'un artiste d'origine suisse, connu aussi sous l'alias « der Sprayer von Zürich » qui s'est fait connaître dans les années 1970 pour ses réalisations de *graffitis* à la peinture aérosol qu'ils peignaient clandestinement dans la région de Zurich. En 1980, le tribunal de Zurich le condamne pour vandalisme. Il écope d'une forte amende et d'une peine de prison (neufs mois), suite à quoi il aurait fui en Allemagne pour échapper à sa peine. Un mandat d'arrêt international est émis à son encontre. Il est aussitôt interpellé au Danemark, où il s'était exilé, par les forces de l'ordre locaux qui l'extradent en Suisse où il exécutera sa peine. A ma connaissance, il s'agit de la plus ancienne affaire pénale impliquant une personne sanctionnée pour avoir réalisé des *graffitis* en Suisse et en Europe. Je tire les détails de ces informations d'un article de l'encyclopédie en ligne Wikipédia : https://fr.wikipedia.org/wiki/Harald_Naegeli, [page consultée 09.11.18].

¹²⁶ Voir chapitre 5.

7.2.4 La notion de carrière déviante

La notion de carrière, qui m’a justement aidé à pister les « trajectoires carriéristes » de mes partenaires d’entretien et à identifier leurs situations carriéristes, établit une relation intéressante entre les processus de criminalisation d’une pratique déviante, tel le *trainwriting* et ses processus de subculturalisation. Ultérieurement, j’utiliserai à plusieurs reprises cette notion pour évoquer de manière générale et implicitement les processus sociaux relevant de l’engagement personnel et collectif d’un individu qui s’initie à la pratique du *trainwriting* : quête d’informations, apprentissage des règles du jeu de la pratique, entrée dans un *crew*, conquête de domaines de chasse, développement d’un réseau de solidarité, exploration géographique, mise à l’épreuve des savoirs géographiques, changements de statuts sociaux, élaboration de la renommée, gestion des conflits entre rivaux, échange et transmission des savoirs, intervention dans des galeries d’art, retraite et plein d’autres éléments auxquels j’ai fait allusion jusqu’à présent.

Cet usage particulier de la notion de carrière appliquée au domaine de la pratique des *graffs* sur trains n’est pas nouveau en soi. Richard LACHEMANN (1988) l’avait déjà mobilisé à sa manière dans son étude sur les modalités de la production de la réputation d’auteurs de *graffs* dans le métro, en contexte new-yorkais, au début des années 1980, pour saisir comment les interactions sociales entre les adeptes du *graff* et leurs publics modèlent et transforment le contenu du graffiti. MACDONALD (2001 : 69) a aussi mobilisé cette notion pour décrire les événements standards marquant les trajectoires carriéristes (« *career path* ») les plus fréquemment empruntées par les initiés, en quête de succès (choisir un nom ; développer un style personnel ; se faire remarquer ; élaborer une renommée ; gagner la reconnaissance du milieu). Dans les circuits des médias populaires, on retrouve fréquemment, plus ou moins explicitement, la notion de carrière pour évoquer les trajectoires des adeptes du *graff* clandestin qui parviennent à sortir de la marginalité et faire exposer leur signature sur les parois officielles des galeries d’art reconnues, comme cela transparaît dans un reportage journalistique, tiré d’un article du 24heures, paru le 01.02.2019, et intitulé « Le graffiti, de la rue à la galerie »¹²⁷. Dans cet article « le passage de la rue à la galerie », illustré par un portrait d’un adepte suisse qui a « quitté la marginalité » et « fait partie aujourd’hui des artistes du courant « post-graffitis » qui peignent en atelier, exposent en galerie et se retrouvent aux murs de collectionneurs », est envisagé comme l’expression d’une mobilité de positionnement statutaire ascendante et donc d’un modèle de réussite en termes de « trajectoire carriériste ». Mais dans ma recherche, bien que ce passage puisse être vécu par certains adeptes comme une étape importante de leur biographie, je n’envisage pas ce référentiel comme le cadre référentiel basique d’une trajectoire d’un adepte du *graff*. Je le considère simplement une trajectoire équivalente à une autre. Ainsi que je viens de le faire comprendre, les auteurs de *graffs* eux-mêmes se réfèrent à la notion de carrière et cela non pas uniquement dans le cas particulier auquel je viens de faire allusion, mais aussi et surtout de manière plus générale pour parler de leur propre expérience d’initié et se situer dans leur biographie en général, indifféremment de la question de la perception de leur « réussite » en tant que telle¹²⁸. VITA par exemple, un adepte qui a pris ses distances avec la pratique du *trainwriting* évoque cette notion en référence à une expérience personnelle marquante, vécue lors d’une « tournée graffitis » qui ciblait des villes du nord de l’Europe : son arrestation

¹²⁷ Le reportage réalisé par Catherine COCHARD, Antoine BOSSON & Yann BERNARD est accessible en ligne depuis l’adresse du site du journal 24heures : <https://www.24heures.ch/culture/Le-graffiti-de-la-rue-a-la-galerie/story/10842476>, [consultée le 5 août 2019].

¹²⁸ Ils utilisent le terme en employant par exemple les formules suivantes : « Karriere » (CASSIUS), « Writerkarriere » (BEAT), « Graffitikarriere » et « Sprayerkarriere ». (VITA).

au Danemark par les autorités locales après une action graffiti menée avec ses compagnons de route¹²⁹. Cet événement a été vécu par mon interlocuteur comme un tournant décisif de sa « carrière graffiti », à savoir son interruption nette. Dans la citation ci-dessous, il me confie toutefois qu'il ne regrette rien et qu'avec le recul du temps il éprouve aujourd'hui une certaine fierté d'avoir fait de la prison :

[...] je suis sinon aussi en paix avec moi-même, avec ma carrière de graffeur, tu vois. Je n'ai pas de deuil à faire, je ne regrette rien. Je veux dire, le Danemark était un temps difficile quand nous y étions, mais maintenant, en fait c'est extrêmement cool d'en parler. Selon avec qui tu en parles : hey, j'étais une fois en taule [prison], tu sais ((il rit)). Tu peux faire une petite impression de temps en temps. Ah barge [krass] et tout ((il rit)). C'est toujours aussi drôle (VITA).

CASSIUS fait également référence à cette notion pour décrire où il pense en être est dans ses expériences d'initié. Dans la citation, ci-dessous, il m'explique en effet qu'il estime avoir traversé toutes les « phases » d'une carrière graffiti et atteint le point culminant de son engagement. Il tient sa situation carriériste actuelle pour une « phase » de déclin [*« bei mir geht es eher wieder runter »*]:

[...] je suis passé un petit peu par toutes les phases du graff. Je suis sûr que si on pouvait regarder une carrière, chez moi elle irait plutôt de nouveau vers le bas. Mes points culminants, où j'ai tout donné pour le graff, sont pour moi clairement terminés. Où tu as l'élan, que le graffiti est simplement la priorité... ce n'est plus le cas pour moi. Le graff est pour moi quelque chose que j'aime vraiment et aussi que je ne peux pas penser loin de ma vie, parce qu'on y a déjà tellement mis de temps et d'énergie. Mais ça n'a plus la même priorité dans ma vie, [que] comme cela l'a été (CASSIUS).

Dans cette citation, CASSIUS, comme de nombreux adeptes que j'ai rencontrés, conçoit une carrière d'initié comme une trajectoire idéal-typique au cours de laquelle les initiés expérimentent différentes phases de progression. Ces phases [*« les phases du graff »*] sont marquées par une période ascendante et descendante séparées par un point culminant [*« Mes points culminant »*] à l'image des modèles carriéristes classiques relevant d'un monde professionnel, contexte d'élaboration initial de la notion de carrière tel que le remarque BECKER (1985 [1963] : 47).

Effectivement, dans le champ de la sociologie des professions elle fait référence « aux différentes séquences qui se succèdent dans le cheminement d'un individu au sein d'un système institutionnel » et « traduit l'acquisition d'un savoir pratique et moral grandissant sur l'activité » (LE BRETON 2008 [2004] : 236). BECKER, qui voit dans cette notion un outils conceptuel « utile pour construire des modèles séquentiels de divers types », étend son champ d'application (1985 [1963] : 47). En s'appuyant sur Everett HUGHES (1958), il invite à envisager l'analyse des « séquences événementielles des situations vécues par les individus » engagés dans une sphère d'activité quelconque aussi bien sur la base de facteurs extérieurs relevant de la structure sociale que d'aspects relevant des changements de leurs perspectives, de leurs intentionnalités et de leurs aspirations. Pour BECKER, la carrière désigne donc les facteurs objectifs et subjectifs dont dépend la mobilité sociale d'une position à une autre et cela « indépendamment de la question de la réussite » (1985 [1963] : 47). Autrement dit selon son approche sociologique, les logiques d'aboutissement carriériste d'une personne doivent être comprises aussi bien du point de vue biographique que sociale.

¹²⁹ Dans mon introduction, j'ai déjà eu l'occasion de faire référence à ce cas qui avait fait l'objet d'un documentaire journalistique dans le cadre de l'émission 10 vor 10 diffusée sur la chaîne suisse alémanique en 2001.

BECKER, qui applique son modèle carriériste à l'étude de la déviance, utilise en particulier cette notion pour mieux comprendre les modes de vie relevant de ce qu'il désigne comme une « carrière déviante ». La mise en perspective de ce modèle carriériste à la lumière de mes données d'observations qui vont suivre me permet de clarifier ce que j'entends, lorsque moi-même je fais allusion aux « carrières d'initiés » ou « projets carriéristes » de mes partenaires de terrain privilégiés.

Le modèle carriériste de BECKER situe au cœur du processus de progression d'une carrière déviante l'apprentissage de codes, de valeurs et de techniques. Dans la citation ci-dessous LE BRETON résume, à mon sens, très bien les enjeux carriéristes de cet apprentissage du point de vue des acteurs engagés dans une carrière déviante :

Lors des interactions avec ceux qui partagent sa pratique déviante, le novice fait l'apprentissage des codes et des valeurs qui régissent l'entre-soi du groupe et ceux qui règlent les relations avec les autres, et notamment les techniques de dissimulation qui sauvent les apparences et évitent la répression. S'il cherche à s'opposer à la pesanteur sociale, s'il assume son choix de comportement, il doit apprendre à maîtriser les contrôles sociaux qui le font apparaître comme immoral ou dangereux (LE BRETON 2008 [2004] : 236).

BECKER explique que l'initiation résulte initialement d'une simple curiosité. La motivation à exercer la pratique de manière régulière se nourrit au fur et à mesure des expériences vécues par les déviants. La durabilité de leur engagement implique le développement d'un certain intérêt symbolique et pratique pour ce qu'ils font sans quoi leur carrière s'interrompt (BECKER 1985 [1963]). Dans mon étude, je conçois cet intérêt à travers le terme d'« illusio » que j'emprunte à Pierre BOURDIEU. Selon cet auteur, ce terme renvoie au « fait d'être pris au jeu, d'être pris par le jeu, de croire que le jeu en vaut la chandelle, ou pour dire les choses simplement, que ça vaut la peine de jouer » (BOURDIEU 1994 : 151). Dans ma recherche, ce terme pointe sur ce qui motive les adeptes une fois initiés à progresser dans leur carrière d'adepte. De ce point de vue, la pratique du *trainwriting* est associée à la métaphore du jeu, image très présente dans le discours imagé des personnes que j'ai pistées. Par exemple, CASSIUS évoque cette idée lorsqu'il me raconta comment il avait découvert l'univers du *graff* avec un ami d'école et comment leur chemin avait fini par la suite à bifurquer parce que son compagnon de route était moins pris par le « jeu » que lui et que lui-même cherchait à se rapprocher de personnes plus motivées :

[...] mon pote d'école était simplement un bon pote qui pouvait tout suivre, mais pour lui le graffiti n'a jamais été aussi important que pour moi. [...] quand j'ai ensuite rencontré des gens dans la ville... quand j'ai un peu connu la scène, toute la scène, il a vite remarqué qu'il ne voulait pas faire autant d'efforts que moi pour ce jeu [« dieses Game »]. Et puis bien sûr, je me suis uni aux gens qui voulaient donner autant que moi, qui étaient aussi motivés que moi. À partir de là, nous n'avons plus tellement parcouru le chemin du graffiti ensemble (CASSIUS).

Mais la métaphore du jeu n'est pas la seule image utilisée par les adeptes pour évoquer cette « illusio ». Lors d'un entretien, METAL fait référence par exemple à l'image à la religion, insinuant que la pratique des graffs sur trains représente pour de nombreux adeptes une sorte de « substitut » de la religion et associa les voyages graffitis à une forme de pèlerinage permettant aux pèlerins du graffiti d'entrer en relation avec des semblables :

[les tournées graffitis en été,] c'est comme un petit pèlerinage, où le graffiti devient comme une religion de substitution, car très peu de personnes peuvent s'orienter vers autre chose ou elles ont constaté que la religion ne déclenche souvent que la guerre et pas de paix, aussitôt que des religions différentes se rencontrent... Avec le graff, la plupart des graffeurs ont trouvé une religion de substitution et disent, oui, le graffiti est ma religion, puis ils partent en pèlerinage en été ou même toute l'année et ils rencontrent des gens partageant les mêmes idées à différents lieux où ils sont également en pèlerinage et on s'entend en fait tout de suite bien avec eux, parce que les deux partis ont comme la même religion, peu importe la langue qu'ils parlent (METAL).

En fait, pour revenir plus directement au modèle carriériste de BECKER qui s'intéresse tout particulièrement aux modes de vie déviants des fumeurs de marijuana, cet auteur identifie trois étapes dans les logiques de progression d'une carrière déviante standard : (i) la transgression d'une norme ; (ii) la désignation publique ; (iii) l'entrée dans un groupe organisé (BECKER 1985 [1963] : 43-62). Au cours de la première étape, BECKER (1985 [1963] : 48) explique que les initiés font leurs premières expériences, ils ne sont encore que des débutants et apprennent les techniques requises pour produire les effets de la drogue et les gérer. Cet apprentissage se fait à travers la fréquentation d'autres fumeurs de marijuana par le biais de l'observation et l'imitation. À ce moment, les initiés ne sont pas encore au clair s'ils leur importent de poursuivre l'initiation ou pas.

Si dans le monde du *trainwriting* le processus d'apprentissage des codes, des normes et des techniques relevant d'une initiation à la pratique du *trainwriting*, à l'instar des fumeurs de marijuana, passe effectivement par l'observation et l'imitation des comportement de pairs, il convient aussi de mettre en évidence l'importance jouée non seulement par les informations disponibles dans les circuits médiatiques spécialisés, comme montré ailleurs¹³⁰, mais aussi et surtout, selon mes observations, le rôle joué par ce que je propose de désigner l'institution informelle du mentorat, forme d'organisation sociale de transmission canalisée du savoir et des droits territoriaux des aînés envers leur(s) protégé(s) très développée au sein des cercles d'adeptes.

Cette institution informelle très commune dans la *scène du trainwriting* renvoie au suivi d'un adepte-novice (le « mentoré » ou l'élève) par un adepte-aîné expérimenté (le « mentor » ou le *maître*). Le processus d'accompagnement qui relie l'élève à son *maître* vise à assurer la « relève » en favorisant la transmission des savoirs à la nouvelle recrue et facilitant son intégration dans les cercles d'adeptes. La relation qui noue le couple maître-élève suppose de la confiance, du respect et de la réciprocité. Dans la conversation, ci-dessous, COBRA, par exemple, raconte le rôle décisif qu'a joué la rencontre de celui qu'il considère son « mentor » dans la progression de sa carrière d'initié et son apprentissage de la pratique du *trainwriting* [« *Schulung* »] :

COBRA : [...] pour moi le point crucial a été quand, en 2001 ou quelque chose comme ça, j'ai rencontré [nom de son mentor] et il m'a déjà simplement façonné dans le sens où il m'a accepté dans sa vie et m'a simplement tout montré et j'ai donc découvert un nouveau monde de possibilités, de graffitis. [...] J'étais simplement un writer parmi d'autres, j'ai beaucoup fait, j'étais aussi en partie du doué, en quelque sorte, et il m'a simplement accepté ainsi, comme un écolier. Et de ce fait, j'ai juste à nouveau découvert le graff. Il m'a également intégré dans

ses actions, il m'a montré des choses qui m'ont motivé, inspiré et j'en ai tiré beaucoup de force, pour vraiment continuer en permanence. J'avais alors aussi toujours un but en vue. [...] c'est essentiellement le fait qu'il était en fait quelqu'un [pour moi] durant des années. Si tu vis et aimes le graff, alors tu as des gens qui t'inspirent par leur travail et te captivent tellement, que tu développes en quelque sorte une représentation de cette personne, tu comprends. Et j'ai eu ça pendant des années et à un moment donné, le moment était venu, il m'a accepté dans son monde et j'ai appris à connaître l'univers du graff d'une manière totalement de nouvelle.

Moi : [...] comment t'a-t-il inspiré, concrètement ?

COBRA : oui, j'ai appris un peu à connaître à nouveau le graffiti dans le sens vraiment de l'école presque militaire, vraiment de la vieille génération, comment les lettres fonctionnent et euh oui, avec ce que j'ai apporté, j'ai comme ensuite toujours fait mon propre chemin. Mais c'était dans tous les cas une inspiration et presque comme un enseignement, la vieille génération. Et ça fait encore un peu, toujours encore, ça se reflète aujourd'hui encore. Maintenant j'en suis fier, mais au début je voulais juste m'en éloigner aussi vite que possible, je voulais juste faire mon propre truc. C'était juste des inspirations, juste simplement des manières de faire. Alors dit très bêtement : j'ai vu que, hey, il connaît toute l'Europe, il a la possibilité d'aller partout, il connaît partout des gens. J'ai ainsi vu, comment cela fonctionne. J'ai fait avec lui aussi de telles expériences et juste vu un autre monde du graffiti. Et il [cet autre monde] m'a juste ouvert beaucoup de portes. Et aussi au final beaucoup de bons moments que je peux regarder en arrière. Et c'était donc au début, justement vraiment pratiquement local à [localité en Suisse] à travers toute l'inspiration de la vieille génération. Ou spécialement de lui, puisque j'ai vu ce monde du graffiti, que j'ai rencontré des gens, que j'ai vraiment fait mes premiers voyages graffitis vraiment concrets où j'ai vraiment rendu visite à des gens et pu profiter de leur ville, de ce qu'ils en font.

Moi : et comment arrives-tu précisément vers ces gens, donc justement tu as parlé de ton premier interrail

COBRA : par exemple : ce sont simplement, justement, j'ai pu profiter localement dans le sens où j'ai sprayé avec lui, j'ai fait des actions avec lui, des gens sont venus, lui ont rendu visite, des gens de Suisse, de [ville en Suisse], de partout. Des gens internationaux sont venus, de [ville d'Allemagne], j'ai juste rencontré tous ces gens. Et j'ai un petit peu tout vu dans un monde de graffitis complètement nouveau, qui fonctionne internationalement ou simplement en quelque sorte dans le monde entier. Et de là, j'ai pu faire mes propres premiers voyages, car j'avais rencontré des gens et c'étaient souvent des gens pour lesquels j'avais déjà en quelque sorte un faux respect // que tu as déjà connu ? //, car, oui, je veux dire, quand [nom d'une connaissance] de [même ville d'Allemagne citée précédemment] y va et que tu vas ensuite lui rendre visite, tu as depuis dix ans ces choses en tête et tu penses, shit, je vais chez lui et en quelque sorte, boh, oui, c'est en quelque sorte tout trop, parce que je veux dire, le graff a pour moi toujours été tellement intense, j'ai pour ces gens un, c'est, ça aussi été une partie de ma motivation, de mon inspiration.

Au cours de la deuxième phase BECKER (1985 [1963] : 54) remarque en particulier que la durabilité d'une carrière déviante dépend de la capacité à apprendre à maîtriser les dispositifs de contrôle social, de sanction, de stigmatisation et de répression ciblant les conduites qui font l'objet de désapprobation, tel que fumer la marijuana. L'auteur explique que le pouvoir de pression sociale exercé sur les déviants se joue aussi bien au niveau des forces de l'ordre et des représentants de la loi que de la famille et du voisinage des déviants. Cet apprentissage incombe aussi bien aux individus pris en flagrant délit qui sont publiquement désignés déviants qu'aux plus discrets qui parviennent à camoufler leurs actes transgressifs de profanes.

Il ajoute encore que les individus qui s'adonnent à des activités déviantes doivent également parvenir à se détacher des conceptions moralisatrices émises à leur égard en élaborant des justifications leur permettant de faire face aux stéréotypes négatifs, susceptibles de les affecter émotionnellement et de compromettre leur progression carriériste. S'ils parviennent à prendre un certain plaisir à fumer la marijuana, les fumeurs peuvent devenir des fumeurs réguliers. Ils développent les compétences nécessaires pour s'approvisionner et évaluer la qualité du produit. Ils apprennent à gérer la clandestinité et se prémunir contre les arrestations où les dénonciations de personnes qui peuvent compromettre leur situation.

Les aspects pratiques et morales relatifs à la gestion de la pression sociale induite par le fait d'exercer clandestinement des activités déviantes transparaît dans le vécu de nombreux adeptes du *trainwriting* que j'ai côtoyés. Dans l'extrait, ci-dessous, CASSIUS évoque ces aspects en me confiant les difficultés qu'il éprouve parfois à mener ce qu'il perçoit comme une « double vie », soulignant le contexte particulièrement difficile de la Suisse par rapport à d'autres pays, à l'exemple de l'Italie où les auteurs de graffitis sont selon lui moins sujets à la réprobation morale :

C'est aussi la criminalisation du graffiti qui me dérange beaucoup. Par exemple, le plus fou, par exemple, quand j'étais en route le weekend avec des amis graffeurs et que le lundi tu retournes à nouveau dans ton monde du travail. Puis les gens te demandent : oui, qu'est-ce que tu as fait ce weekend ? Si ça se passe bien, tu peux dire : oui, j'étais quelque part dans une ville, à Lausanne, Lucerne. – Oui, qu'est-ce que vous avez fait ? Oui on est un peu sorti et tout. Tu dois toujours inventer des histoires. D'autres gens peuvent parler de manière complètement euphorique de leur weekend, ce qu'ils ont fait, ou le soir, ils vont faire du sport et tout et ils peuvent ensuite le raconter aux gens. Tu dois toujours simplement te taire ou raconter des histoires. Tu ne peux vraiment pas communiquer à qui que ce soit, ce que tu fais en fait pendant une bonne partie de ta vie. A part justement les autres gens qui te communiquent ça aussi. Mais je pense que c'est parfois devenu aussi un problème. Tu t'isoles parfois assez fermement de la société normale, du monde du travail et tout. [...] J'ai remarqué tout à coup que c'est important que tu te trouves simplement aussi d'autres amis avec qui partager d'autres hobbies. Parce que pendant un certain temps, j'ai vraiment eu uniquement le graffiti, je suis allé travailler en plus et simplement le graffiti. Alors tu es dans ton temps libre uniquement avec tes gens du graffiti et tu n'as pas de vie normale. Puis avec les autres gens, tu sais que tu ne peux pas beaucoup parler. Tu ne peux en fait presque pas parler de toi. Quand ils te demandent quelque chose, tu dois souvent trouver des excuses, ou alors tu dois parler avec eux de choses qui ne t'intéressent pas, mais tu dois parler de quelque chose avec les gens. C'est quand même barge. Et dans les autres pays en partie, ça m'a frappé que là-bas les gens peuvent parler simplement de manière plus ouverte avec les parents... disons qu'avec les parents, je dirais qu'ici en Suisse il y a les deux. Ceux qui peuvent bien le dire aux parents et ceux qui ne

peuvent absolument pas en parler aux parents. Mais aussi aux semblables [« Mitmenschen »]... en Italie, oui tu vas peindre ton train et tu le photographies aussi... là-bas tu as les photos à la maison. Le tout n'est pas autant criminalisé comme en Suisse, où tu dois justement presque vivre deux vies (CASSIUS).

Les difficultés liées à la gestion de devoir vivre ce que de nombreux adeptes comptent pour une « double vie » s'expriment aussi chez eux à travers la référence à la figure du paranoïaque que j'ai déjà évoquée ailleurs, dans le cas d'ORION par exemple : « le *graff* n'est pas aussi criminalisé [qu'en Suisse]. Tu peux y vivre tranquillement sans être parano comme c'est le cas en Suisse. »

Dans l'extrait suivant, VITA, qui parle aussi de ces difficultés, raconte ce qu'il perçoit comme le développement d'un sentiment de malaise associé à une paranoïa, l'a fait prendre conscience que la pratique à laquelle il s'adonne était devenue quelque chose de sérieux :

Nous étions encore simplement en quelque sorte des novices. Disons que j'ai le sentiment qu'au début c'est simplement du plaisir. Ou chez nous c'était dans tous les cas ainsi. C'était simplement du plaisir, on était en quelque sorte déjà conscient des conséquences, mais quand même ça ne suffisait pas encore totalement pour qu'on se soit vraiment préparé comme on aurait peut-être dû le faire. Disons que j'ai le sentiment qu'à un moment donné, ça devient alors justement vraiment plus que du plaisir uniquement, mais ça devient vraiment sérieux. Parce qu'à un moment donné, on a tout simplement beaucoup à perdre. C'est simplement comme ça, en particulier quand on... oui si on garde son tag pendant des années et qu'on peint la même chose, j'ai le sentiment. Et puis cela devient de plus en plus oppressant, parce qu'on en devient de plus en plus conscient : S'ils m'attrapent maintenant, alors ils peuvent m'accuser de ceci et ceci et cela. S'ils peuvent ensuite le prouver est encore autre chose, mais... j'ai l'impression que ce truc paranoïde m'est venu de plus en plus. Et on devient de plus en plus conscient : oui, c'est vraiment sérieux maintenant (VITA).

La troisième et ultime étape d'une carrière déviante se caractérise selon BECKER (1985 [1963] : 60) par l'adhésion à un groupe de pairs organisés. Selon cet auteur, cette intégration facilite la résolution des difficultés auxquelles les personnes considérées comme déviantes sont susceptibles de rencontrer au cours de leur initiation. Le sentiment d'appartenance à un collectif, la légitimité collective et le partage de connaissances induits par l'intégration d'un initié dans un « cercle de semblables organisés » autour d'activités et de préoccupations communes, renforcent son engagement. À travers ce type d'adhésion, les personnes qui s'adonnent à une pratique déviante parviennent ainsi plus facilement à valoriser, développer, partager, transmettre et reproduire des modes de vie réprimés. Au sein du groupe, l'individu trouve un système bien rodé de justifications pour maintenir une ligne de conduite envers et contre lui. Autrement dit comme le souligne LE BRETON :

une fois intégré dans un tel groupe, le déviant est plus assuré de persévérer dans son comportement, car il n'est plus seul, il acquiert des valeurs communes et dispose désormais d'un savoir moral et pratique pour surmonter ses difficultés (LE BRETON 2008 [2004] : 236).

BECKER voit dans ce processus d'auto-socialisation collective le ciment qui constitue les « sub-cultures déviantes » :

Les membres des groupes déviants organisés ont évidemment une chose en commun : leur déviance. C'est elle qui leur donne le sentiment d'avoir un destin commun, d'être embarqués sur le même bateau. La conscience de partager un même destin et de rencontrer les mêmes problèmes engendre une sous-culture déviante, c'est-à-dire un ensemble d'idées et de point de vue sur le monde social et sur la manière de s'y adapter, ainsi qu'un ensemble d'activités routinières fondées sur ces points de vue. L'appartenance à un tel groupe cristallise une identité déviante (BECKER 1985 [1963] : 60-61).

Pour ma part, je vois dans l'élaboration de ce « sentiment d'avoir un destin commun et d'être embarqués sur le même bateau » les éléments essentiels qui alimentent les rapports de loyauté, de confiance et de réciprocité des membres de la « communauté de pratique » des adeptes du *trainwriting*. Ces rapports sont au cœur du système d'entraide mutuelle informelle de l'A, C&B que j'ai déjà évoqué à plusieurs reprises jusqu'ici et qui ressort en particulier dans la dernière citation de COBRA. Mais si l'entrée dans un groupe de pairs apparaît chez BECKER comme un moyen de gérer une certaine pression sociale, cette adhésion ne présente pas que des facilités. Effectivement, comme il en ressort de la confidence de CASSIUS dans sa citation, l'adoption de mode de vie déviant peut avoir des effets d'isolement [« Tu t'isoles parfois assez fermement de la société normale »].

À travers son modèle généraliste des carrières déviantes et l'application de son analyse carriériste aux cas des modes de vie des fumeurs de marijuana en particulier, BECKER démontre ainsi un lien intéressant entre le processus de stigmatisation, de criminalisation d'une pratique déviante et la subculturalisation des modes de vie adoptés par les déviants. L'analyse de cet auteur fait écho à mon interprétation ethno-géographique des conditions d'émergence et de développement de la pratique du *trainwriting* en contexte européen que j'ai déjà présentée, en décrivant en particulier le rôle joué par le renforcement des mesures sécuritaires de lutte contre les auteurs de graffitis clandestins dans les processus d'autonomisation et translocationnalisation des réseaux d'auteurs de *graffs* spécialisés dans la pratique du *trainwriting*¹³¹. De ce point de vue, ces processus vont de pair avec la subculturalisation du monde du *trainwriting*, la spécialisation des activités des adeptes et la hiérarchisation de l'organisation de leur réseau de pairs.

Toutefois, si le lien établi par BECKER, entre la stigmatisation et la criminalisation de certaines pratiques déviantes avec la subculturalisation des modes de vie des personnes désignées comme déviantes, se révèle utile pour comprendre les processus de consolidation subculturelle de la « communauté des adeptes du *trainwriting* », la théorie de l'étiquetage sur laquelle reposent les interprétations de cet auteur est limitée du point de vue de mes observations. En effet, cette ou sa théorie a négligé le rôle joué par l'illégalité dans de nombreuses pratiques déviantes. Or, comme l'a aussi déjà souligné MACDONALD (2001:126) dans le genre de pratiques déviantes, soit le *trainwriting*, la dimension de l'illégalité représente un facteur de motivation essentiel pour une grande majorité d'adeptes. En effet, pour de nombreux adeptes que j'ai rencontrés, elle représente une ressource essentielle dans leur quête de la renommée.

De ce point de vue et en opposition avec la conception classique de la théorie de l'étiquetage, les déviants ne sont pas simplement des agents structurés par des étiquettes qui leur sont collées au dos, mais sont aussi des acteurs qui trouvent dans la criminalité un moyen d'en tirer profit. Si la pratique du *trainwriting* était autorisée, elle ne susciterait probablement pas autant d'intérêts auprès de nombreux adeptes.

¹³¹ Voir chapitre 5.

Dans ces conditions, elle sera sûrement perçue d'« ennuyeuse », à l'instar de toutes les autres formes de graffitis exercées en contexte autorisé, et perdra ainsi de sa notoriété, comme me l'ont souvent fait remarquer certains de mes partenaires de terrain privilégiés pour qui le « vrai *graff* » se pratique avant tout en mode « illégal ».

Les thèses interactionnistes issues des travaux associés à la tradition de l'École de Chicago que je viens de présenter se caractérisent par leur démarche compréhensive, autrement dit de leur volonté de saisir le sens que les acteur·trice·s des subcultures, dites déviantes, attribuent à leurs pratiques et à leurs représentations. En ce sens, les représentant·e·s classiques de la lignée associée à cette tradition nord-américaine s'opposent nettement aux thèses qui se sont développées dès les années 1960 en Grande-Bretagne dans le cadre du développement de l'École de Birmingham. Connue aussi sous le nom *Centre for the Contemporary Cultural Studies* (CCCS), les travaux issus de cette École sociologique britannique se caractérisent, comme je vais le présenter dans le point suivant, par leurs approches structuralistes d'influence marxiste.

L'intérêt de cette tradition sociologique britannique pour ma recherche réside moins dans les thèses fondées sur la théorie de la lutte des classes défendues par les disciples des CCCS que dans certaines notions que ces derniers ont développées et qui se sont avérées utiles pour mettre en lumière certains traits de caractère du monde du *trainwriting* tels qu'ils me sont apparus.

7.3 L'École de Birmingham : de la notion de résistance symbolique à la notion de récupération

Influencé par les théories interactionnistes des représentant·e·s de l'École de Chicago, Richard HOGGART fonde le *Centre for the Contemporary Cultural Studies* (CCCS) en 1964. Les disciples de ce centre, désigné·e·s aussi comme l'École de Birmingham, sont reconnu·e·s pour avoir contribué à élaborer une version européenne de l'approche des subcultures jeunes, adaptée à la réalité de la situation d'après-guerre. Ils envisagent la problématique des subcultures dans une perspective macro-sociologique à la lumière des théories marxistes. Les domaines de recherche privilégiés par ces sociologues britanniques du CCCS portent sur les thèmes de la résistance symbolique et les processus de récupération, notamment (GELDER & THORNTON 1997 ; HODKINSON 2002 ; WILLIAMS 2011). Des disciples du CCCS, comme John CLARK, STEWART HALL, Tony JEFFERSON, Dick HEBDIGE et Mike BRAKE, expliquent les conditions d'émergences sociales des subcultures sur la base de la théorie marxiste de la lutte de classes. Appliquée au contexte d'après-guerre au moment où le CCCS a été fondé, cette expression, utilisée par Karl MARX et Friedrich ENGELS dans leur ouvrage *Manifeste du parti communiste* (1848), fait référence à la situation de tensions qui opposent la classe bourgeoise capitaliste dominante et le prolétaire opprimé qui lutte pour s'émanciper et améliorer sa situation de dominé.

Sur le plan méthodologique, il est important de relever que le CCCS se distingue de la tradition de terrain et la méthode de pistage ethnographique privilégiée par l'École de Chicago. En effet, la plupart des recherches affiliées au CCCS ne proposent pas d'enquête de terrain ethnographique approfondie (MACDONALD 2001 : 230).

7.3.1 Les notions d'hégémonie et de résistance symbolique

En continuité avec la théorie d'Albert K. COHEN (1956) déjà esquissée dans le point précédent qu'ils poursuivent dans leurs travaux, selon les sociologues britanniques du CCCS, les subcultures jeunes émergent donc essentiellement des milieux populaires ouvriers, c'est-à-dire des « classes dominées » d'un point de vue marxiste. Pour ces auteurs, les subcultures expriment une forme de « résistance symbolique » (GELDER & THORNTON 1997; HODKINSON 2002; WILLIAMS 2012) contre le pouvoir des dominants. Leur thèse se fonde sur la notion d'« hégémonie » qu'ils tirent d'Antonio GRAMSCI (1971). Pour cet auteur, inspiré par les idées de MARX et ENGELS, cette notion renvoie à l'idée d'une « classe dominante » qui exerce son pouvoir et impose ses valeurs morales, politiques et culturelles. Cette domination est assurée selon lui non seulement par la force, mais aussi par le « consentement » des « classes subordonnées ». Adaptant cette notion à leur sujet de recherche, les disciples de l'École de Birmingham interprètent les modes de vie très particulières qui caractérisent les subcultures émergentes de l'époque de la Grande-Bretagne d'après-guerre qu'ils étudient, tels que les « teddy boys », les « modes », les « rockers », les « skinheads » ou les « punks », comme une défiance aux instances hégémoniques des classes dominantes (GELDER & THORNTON 1997; HODKINSON 2002; WILLIAMS 2011).

À ce propos comme le souligne LACHMANN (2003 [1988]) qui mobilise les théories des CCCS dans son travail sur les auteurs de *graffs* sur métro de New York :

Les membres des sous-cultures contestent l'hégémonie en mettant en avant des expériences particulières et des modes de vies de leurs communautés, groupes ethniques, classes d'âges; ils démontrent ainsi que la vie sociale peut être construite autrement que par les conceptions dominantes de la réalité (Trad. DE BEUSCART, DE GRANGENEUVE, LEMASNE et VAGNERON, LACHMANN 2003 [1988]: 58).

Chez HALL & JEFFERSON (1976), le contre-pouvoir de résistance et de contestation de l'hégémonie exercé par les membres de subcultures juvéniles se jouent dans la conquête d'espaces d'expression culturelle propre. Cette conquête est opérée par ce que ces auteurs envisagent comme des « rituels » qui se déploient à travers les formes d'expression offertes par la mode, la musique, le langage et le territoire, autrement dit par des domaines permettant de gagner des espaces d'expression culturelle propre pour résister à l'ordre hégémonique.

Les premières interprétations des auteurs pionniers qui se sont intéressés dès la fin des années 1980 aux conditions d'émergence du phénomène du *graff* en contexte européen, comme celles auxquelles j'ai déjà fait référence plus haut en citant BASIN (1995) et GOLDSTEIN & PERROTA (1992), résonnent fortement avec cette théorie subculturelle marxiste. Ils mettent en avant la problématique de l'« intégration » des familles issues de l'immigration et de la marginalité, pas absente chez les auteur-e-s classiques de CCCS mais y est moins explicite, contrairement aux auteurs de l'École de Chicago pour qui la problématique de l'immigration, des relations ethniques et de la marginalité constituent des domaines de recherche privilégiés comme déjà mentionné (COULON 2007 [1992]). Dans un autre passage révélateur, BASIN, inspiré par ROBERT HARRISON (1992) qui cherche à saisir la signification profonde du *graff* à travers la symbolique de la forêt, associe la figure du *writer* au personnage de Robin des bois :

C'est peut-être auprès de la symbolique de la forêt que nous trouverons nos outils d'analyse. Les grandes zones boisées ont reculé désormais sous l'assaut de l'urbanisation et c'est aujourd'hui la banlieue qui fait office de forêt obscure dans l'imaginaire social [...]. ROBERT HARRISON remarque que le mot forêt est à l'origine un terme juridique utilisé à l'époque de Charlemagne pour qualifier les réserves de chasses royales. Il en est de même pour le mot banlieue qui précisait les environs d'une lieue sur lesquels s'exerçaient l'autorité du ban seigneurial. Dans les deux cas nous parlons de terres confisquées, contrôlées, excluant toute velléité de vie indépendante. La banlieue d'aujourd'hui est régie par d'autres lois, celle des politiques mais aussi des promoteurs. Les forêts furent le refuge des personnes qui combattaient ces lois iniques comme le graffeur qui se place « hors la loi » sans être en rébellion contre la société à qui il rappelle la loi idéale. [...] Ainsi pourrions-nous reprendre à son compte et mot pour ce que HARRISON expose du hors-la-loi populaire : « Robin des bois, le hors-la-loi le plus populaire du folklore anglais, n'est pas un révolutionnaire qui rêve de renverser l'ordre établi représenté par les héros chevaleresques. Comme la plupart des héros hors-la-loi légendaire, Robin des bois est en fait le champion de la loi et de l'ordre idéal. Sa proscription représente la mauvaise conscience d'une loi localement pervertie et corrompue. Le fait qu'il soit en marge des institutions sociales est le signe de l'incapacité du droit à être fidèle à l'esprit, sinon à la lettre, de la loi, et sa légende s'articule autour d'un paradoxe ironique par lequel l'injustice occupe l'espace de la juridiction tandis que la bonne cause doit chercher refuge dans la forêt. » Le graff dessine une nouvelle forêt qui n'est pas celle de la jungle urbaine. Cette terre mère s'oppose à la ville corrompue (BASIN 1995 : 183-184).

De ce point de vue, la pratique du *graff* reflète une forme de résistance symbolique pour revenir sur un terme issu des CCCS, mettant en jeu essentiellement des questions de droit de propriété privée, de la définition des biens communs, d'inclusion de la production des espaces urbains, de cohabitation, de justice spatiale et donc plus généralement de « lutte des places » (LUSSAULT 2007 a et 2009). Un développement dépassant largement le cadre des analyses proposées par les CCCS et impliquant ainsi la mise en perspective de travaux d'auteurs associés à des traditions nationales non britanniques s'impose ici comme une opportunité, dans la mesure où le détour me permet comme je vais le montrer dès le prochain paragraphe de proposer une notion centrale pour comprendre les « styles d'habiter » des adeptes du *trainwriting*. Il s'agit de la notion de braconnage qui fait directement allusion à une partie du titre de ma thèse.

Les problématiques citées précédemment sont au cœur du texte *le droit à la ville*, d'Henri LEFEBVRE (1971 [1968]) qui critique l'emprise des pouvoirs institutionnels (promoteurs de l'urbain) sur la vie urbaine des citoyens et envisage ce « droit » non pas comme un simple droit à des espaces particuliers, mais comme un droit à la participation, c'est-à-dire la participation politique, sociale et culturelle de la vie urbaine. Cette question transparaît plus ou moins explicitement dans les discours de plusieurs personnes rencontrées dont notamment BEAT auquel j'ai demandé si son engagement au sein du monde du *trainwriting* répondait à des motivations d'ordre politique :

Ce n'a pas été ma vraie motivation de base, je le dis maintenant, pour faire ça, dans tous les cas pas explicitement. Mais implicitement, comme je l'ai dit, c'est bien sûr comme pour tous, que nous avons, je trouve, un message [à transmettre] : Je peux aussi bien faire quelque chose ici que vous pouvez mettre un mur gris ou un panneau de publicité ou je ne sais quoi d'autre. Je le fais et sans demander, mais au contraire, oui, je le fais simplement. Et dans le fond, vous ne pouvez rien faire contre. Donc je dois aussi vivre avec vos affaires, alors vous devez aussi vivre avec les miennes. Ou bien vous pouvez le nettoyer à nouveau, mais alors

quelque chose de nouveau va à nouveau apparaître. Cette pensée a bien sûr toujours été un peu derrière [mon action]. [...] Ça a sûrement [surtout] à avoir avec le fait qu'on veut s'exprimer dans l'espace public. Donc qu'on veut aussi apporter sa contribution et se réaliser soi-même quelque part [...] (BEAT).

7.3.2 Les notions de style et style de vie

Pour CLARKE (1976) et HEBDIDGE (1979), la résistance s'exécute en particulier au niveau sémantique, c'est-à-dire au niveau du système de représentation qu'elle prend pour cible. Agissant par interférence, la résistance provoque le désordre à l'image des adeptes du *graff* clandestin sur trains, dont les actions transgressives et subversives déstabilisent l'ordre public et engendrent la « panique » dans le monde de la cité. Même si au début de cette décennie 2020, il me semble que les *graffs* en général bénéficient d'une plus grande tolérance au sein du monde de la cité comme je le constate, ils continuent de perturber l'ordre public, surtout lorsqu'ils sont réalisés clandestinement sur des supports relevant de la propriété privée ou publique¹³².

HEBDIDGE souligne à propos de cette mise en désordre sémantique : « We should not underestimate the signifying power of the spectacular subculture not only as a metaphor for potential anarchy "out there" but as an actual mechanism of semantic disorder : a kind of temporary blockage in the system of representation » (HEBDIDGE 1979).

Pour ces deux auteurs qui envisagent les tensions sociales provoquées par les pratiques de résistance subculturelle comme des formes de luttes pour l'appropriation et la réinterprétation de signes, le « désordre sémantique » engendré par les « subcultures » au sein de l'ordre hégémonique est provoqué au travers de ce qu'ils désignent par la notion de « style ». Il s'agit d'une notion importante pour les adeptes du *graff* qui exprime l'attention particulière qu'ils accordent à leurs manières de peindre leurs *graffs*.

Si l'usage de cette notion est souvent réduit à tort, sa dimension esthétique à l'égard de nombreux adeptes incarne à la fois une quête existentielle et une ressource symbolique leur procurant, lorsqu'ils sont convaincus de leur progression stylistique, un sentiment de satisfaction, de fierté, de force, de grandeur et de puissance non seulement face aux rivalités entre pairs, mais aussi plus généralement face aux caprices de la vie. Chez ELVIS, qui m'a confié ce que signifiait pour lui ce terme, cette acceptation idéale plus générale du style que de nombreux adeptes que j'ai rencontrés partagent a été formulée d'une manière prosaïque faisant directement écho aux idées de Hebdidge que je viens d'introduire :

[...] Comme dirait l'autre [mon interlocuteur fait référence à une connaissance commune qui a marqué sur l'un de ces graffs une pensée qui l'a lui-même inspiré], « mon style est mon arme », mon style c'est ma maison, c'est mon toit, c'est ma peau, c'est mon armure, c'est ma fierté, c'est ce qui me donne de la force, c'est ce qui me permet d'avancer, de progresser dans ma vie, c'est ma potion magique pour affronter le monde la tête bien haute (ELVIS).

¹³² Voir article du 24heures « Lausanne invente le partenariat anti-tags accessible depuis l'adresse : <https://www.24heures.ch/vaud-regions/lausanne-region/lausanne-invente-partenariat-antitags/story/30720553>, (page consultée le 5 novembre 2019).

Plus généralement pour les sociologues du CCCS, cette notion fait référence à l'ensemble des pratiques sémantiques se rapportant aux activités entreprises par les membres de subcultures (BRAKE 1985 : 12). S'appuyant sur la théorie du signe d'Umberto Eco (1963-1983 : 96), HEBDIGE associe métaphoriquement ces pratiques stylistiques à une « guérilla sémiotique » (HEBDIGE 1979). Dans la pratique, les activités subversives entreprises par les acteurs subculturels peuvent s'appliquer de manière plus ou moins spectaculaire. Aussi, selon les genres de subcultures considérés, les agirs subversifs peuvent s'exprimer non seulement au niveau de l'apparence (manière de se couper les cheveux), de l'expression corporelle (manière de se tenir) ou du langage (manière de s'exprimer). À ce propos, le cas emblématique des pratiques stylistiques associées à la subculture punk est emblématique. Si à l'instar du monde du *skate* (GLAUSER 2017), du *parkour* (MOULD 2009) de l'exploration urbaine (GARETT 2013) ou du *writing*, l'enjeu subculturel porte essentiellement sur la spatialité des espaces urbanisés (manière d'utiliser des propriétés des espaces urbanisés); dans le cas plus spécifique de la pratique du *trainwriting*, cet enjeu porte encore plus particulièrement sur des façons très singulières d'exploiter les fonctionnalités ordinaires attribuées par les ingénieurs-urbanistes à l'infrastructure du réseau ferroviaire.

Pour Phil COHEN (1997 [1972]), un autre représentant de l'École de Birmingham, plus qu'une simple manière de s'habiller, de se tenir, de mobiliser le langage ou, pour refaire le lien avec ma recherche, d'utiliser l'espace ou de mettre en forme des lettrages, le « style » relève plus généralement d'un « style de vie ».

En effet, de nombreux adeptes que j'ai rencontrés ont aussi fait allusion à cette expression en rapport à leur passion pour le *trainwriting* qu'ils vivent justement comme un « style de vie ». Le rapport passionnel qu'ils entretiennent avec leur pratique représente pour eux bien plus qu'une mode ou un quelconque hobby. HERMES – originaire d'Italie, né en Suisse, fils d'une famille ouvrière italienne et travaillant dans le domaine du travail du bois – qui a évoqué ce sujet dans notre entretien et auquel j'ai demandé de me préciser ce qu'il entendait par un « style de vie de *trainwriter* », vit son rapport à la pratique comme quelque chose d'exclusive que peu de personnes peuvent comprendre, mis à part ses amis les plus intimes. Son style de vie de *trainwriter* le rend fier et lui permet de faire face à sa situation socioprofessionnelle qui ne semble pas le combler tant au plan pratique qu'aux rapports apparemment conflictuels qu'il entretient avec son chef.

Moi : *Qu'entends-tu par un style de vie de peintre ?*

HERMES : *Oui... toute ta pensée est différente quand tu peins. Tu regardes tout différemment. [...] Je trouve qu'on regarde le tout de manière un peu plus mature. On se laisse moins vite entuber [duper] je trouve. Oui... le quotidien de ta vie est ainsi... donc pour moi c'est maintenant ainsi : je dois travailler, mais ce n'est pas ce qui me satisfait. Tu sais toujours encore que... tu as toujours encore le graff... et c'est ce qui te rend si différent de beaucoup de gens. [...] Et j'ai besoin de peindre. Au fond je me dis : tu fais quelque chose qu'aucun être humain réellement, ou que très peu de gens font réellement et... c'est ce qui me push. Parce que je sais que je fais quelque chose que par exemple mon chef ne peut pas faire, parce qu'il n'y comprend rien. Et mon chef au travail, il peut me faire chier et je peux penser : « va de faire foutre ». [...] C'est peut-être aussi un peu égoïste, mais ce que je fais me rend fier. Moi personnellement, vis-à-vis de moi. Ce que les autres pensent m'est généralement égal, à l'exception de mes amis les plus proches.*

Dans ce cas, l'interprétation en termes de « résistance symbolique » face à une situation de vie vécue comme insatisfaisante me semble particulièrement pertinente. Mais de là à généraliser l'interprétation de l'émergence des modes de vie subculturels, comme le reflet d'une expression matérielle d'un certain besoin de résoudre « magiquement » les contradictions qui demeurent problématiques dans la culture de leurs parents, comme le prétend COHEN (1997 [1972]) et ses collègues du CCCS, me paraît simplificatrice. Le cas de HERMES est en effet bien loin de refléter l'ensemble des situations vécues par les personnes que j'ai rencontrées. Leurs aspirations individuelles et collectives ne cachent pas forcément un malaise lié à la perception négative de leur(s) origine(s) sociales ou situations socioprofessionnelles comme apparemment chez HERMES. Les adeptes que j'ai rencontrés ne sont pas tous issus de familles ouvrières et n'entretiennent pas forcément des rapports conflictuels avec leurs situations socioprofessionnelles. Chez FORCE – originaire de Suisse et de Tchéquie, né en Suisse, fils d'une famille issue de la classe moyenne et en formation dans le domaine de l'infographie – la pratique du *trainwriting* répond à d'autres besoins que ceux évoqués par son compagnon HERMES. Pour HERMES, cette pratique représente plus un moyen de combiner sa passion pour la création visuelle avec son goût pour les voyages et la découverte du monde qu'à une « solution magique » pour faire face à un statut social qu'il vivrait de façon problématique. En fait, dans ma recherche les motifs relatifs au désir de la découverte géographique priment dans le discours de mes partenaires d'entretien. La majorité parmi eux n'expliquent pas les motivations de leur engagement carriériste comme un moyen de subversion ou de contestation d'un ordre établi, bien qu'ils reconnaissent la portée transgressive de leur pratique. Si certains entendent que les *graffs* sur les trains peuvent déstabiliser l'ordre public et irriter les voyageurs-euse-s du rail, ce qui les attirent, avant tout, sont les expériences poétiques que cette pratique leur permet de vivre dans le contexte sensible particulier qu'est l'environnement ferroviaire, à certains moments de la journée. Se retrouver dans des endroits où ils ne se seraient jamais aventurés autrement semble être une raison, tout aussi importante à leurs yeux que le fait de transgresser la loi et d'éprouver les chocs de la montée d'adrénaline pendant leurs actions. Cette idée ressort très bien dans la citation ci-dessous :

[...] Et donc justement, quand tu te faufiles là comme ça dans un dépôt, cette lumière, ce calme... parce que tu n'as pas ça dans la rue. Là, il y a toujours quelque part un chat, de l'agitation, une voiture, un cycliste, un piéton, des stores... [tandis que] là, tu plonges vraiment dans un truc et tu as ton calme. Mais tu sais qu'à tout moment, quelqu'un pourrait venir, éventuellement. Un Sécu ou un employé ou quelque chose... C'est pour ça que tu es toujours à l'affût, mais il y a un tel calme là-bas. Tu es sous-pression, mais intégré dans un calme. Je trouve ça magique et agréable. Tu n'as pas ça dans la rue, là-bas tu as simplement des montées d'adrénaline (ELVIS).

Toutefois, si de ce point de vue le profil sociodémographique des personnes que j'ai rencontrées, tout comme leur situation socioprofessionnelle et leurs motivations ne s'accordent que partiellement avec les théories marxistes défendues par les représentants des CCCS, il n'empêche que leurs productions visuelles transgressives ne représentent pas moins une certaine menace pour les forces de l'ordre. Dans le cas du phénomène qui m'intéresse, cette menace trouve son fondement par l'hypothèse de la vitre brisée. Formulée par Georges L. KELLING et ses collègues, d'abord dans une revue populaire au début des années 1980 (WILSON & KELLING 1982) avant d'être développée ensuite dans un ouvrage à la fin des années 1990 (KELLING & COLES 1996), la théorie sur laquelle elle repose, qui entend expliquer les causes de la délinquance, établit une relation de cause à effet direct entre les « incivilités » et l'engendrement du sentiment d'insécurité. Selon cette théorie, le comportement des individus est orienté par les normes et les règles sociales suggérées par les espaces de vie qui les entourent. Lorsque ces espaces sont sujets à des désordres, les personnes qui les parcourent développent le sentiment que les normes et les règles sociales peuvent être enfreintes en toute impunité. Dès lors, les délits inviteront certains individus qui

les constatent à transgresser à leur tour les normes et les règles sociales, alors que d'autres les percevront tel un signe de danger et provoqueront un sentiment d'insécurité. La fenêtre brisée d'un immeuble, par exemple, entraînera d'autres vitres brisées dans le voisinage et, si elle n'est pas très vite réparée, aura pour effet une croissance générale de la délinquance. Ainsi, par analogie, il en va de même pour les autres formes d'incivilités urbaines à l'image des *tags* et des *graffs* qu'il faut effacer, dès leurs premières apparitions pour éviter de les voir proliférer et nuire à la qualité de vie des citoyens. Aux États-Unis comme en Europe (Europe du nord notamment), mais aussi dans bien d'autres endroits du monde confrontés au phénomène des graffitis, cette théorie sert de fondement à l'application d'une politique de « tolérance zéro » à l'égard de leurs auteurs. La Suisse n'échappe pas à ce discours.

7.3.3 La notion de récupération : de la médiatisation à la mondialisation par la subculturalisation, la criminalisation, la marchandisation et l'artification des subcultures

HEBDIGE (1979), qui s'intéresse en particulier au processus de réponses apportées par la « société dominante » face à la « menace » des subcultures, souligne les limites du pouvoir de résistance des acteur·trice·s subculturel·le·s armé·e·s de leur « style ». Partant de l'exemple des *punks*, cet auteur relève deux types de réactions à l'égard du désordre symbolique provoqué par leur style de vie : (i) la « marchandisation », c'est-à-dire « la transformation de signes sous-culturels en objets de consommation standardisée (formes marchandes) » et (ii) la « stigmatisation », autrement dit « l'étiquetage » et la redéfinition des comportements déviants par les groupes dominants, à savoir la police, la justice, les médias (forme idéologique) » (HEBDIGE 1979).

En pointant sur les mécanismes de la récupération, l'auteur remet à jour ainsi les liens entre les processus de « labellisation », de « criminalisation » et de « subculturalisation » mis en perspective par BECKER (1985 [1963])¹³³, comme je l'ai montré précédemment dans ce chapitre. Selon HEBDIGE (1979), ces deux formes de réactions effectuées par la médiatisation sont à l'origine de la « récupération », processus que cet auteur conçoit comme une source majeure de désamorçage du pouvoir de résistance et de contestation classiquement attribuée aux subcultures. En développant cette thèse de la récupération systématique, HEBDIGE (1979) à l'instar de nombreux autres sociologues du CCCS ne concèdent pas aux acteur·trice·s subcultures une possibilité de changement social profond. Selon eux, les manifestations subculturelles doivent être envisagées comme une expression raccourcie et caricaturale du conflit de classe qui les sous-tendrait. A l'instar du cas de la « subculture punk » étudiée par HEBDIGE (1979), le monde du *trainwriting* n'échappe pas aux mécanismes de la récupération. Ce thème fait l'objet de controverses au sein des membres de la « communauté de pratique » des adeptes du *trainwriting* que j'ai rencontrés.

Figurés dans certains circuits médiatiques populaires par la métaphore du « passage de la rue à la galerie »¹³⁴ – image elle-même forgée sur le modèle de réussite carriériste de l'adepte du *graff* clandestin qui parvient à franchir les frontières des mondes de l'art contemporain et se faire exposer dans des galeries reconnues par les acteur·trice·s qui animent son marché – les processus de stigmatisation et

¹³³ Ouvrage de référence publié initialement en anglais en 1963.

¹³⁴ Cf. par exemple au titre de l'article du journal suisse 24heures, « Le *graffiti*, de la rue à la galerie », paru le 01.02.2019 : <https://www.24heures.ch/culture/graffiti-rue-galerie/story/10842476>, page consultée le 06.12.2019).

marchandisation à l'œuvre toujours d'actualité¹³⁵ sont appréhendés avec un regard critique par mes partenaires de terrain privilégiés. Pour eux, le modèle de trajectoire carriériste populaire incarné par la métaphore du passage de la rue à la galerie ne représente pas vraiment un modèle de réussite. Au contraire, ce modèle de trajectoire biographique est perçu comme un échec. HERMES, qui a m'a donné à entendre l'une des opinions les plus tranchées sur la question, exprime bien ce jugement négatif à l'égard des adeptes qui s'investissent dans le marché de l'art. Le passage de la rue à la galerie renvoie pour lui à une démarche inauthentique [« c'est totalement *fake* »] qu'il compare à une forme de prostitution [« je n'accorde aucun crédit à ces *fame-bitches* »]. En fait, pour HERMES, cette démarche est assimilée à la figure du « *looser* », autrement dit du « perdant ».

Le vrai graff ça n'a rien à faire dans une galerie d'art, ça n'est pas à vendre ! Le graff c'est dans la street que ça se passe, c'est illégal et c'est gratuit, point final ! Tout le reste c'est totalement fake, c'est sell-out, ça n'a plus rien à voir ! On peut appeler ça du street-art, mais pour moi ça n'est pas du graff. En tout cas, moi, je n'accorde aucun crédit à ces fame-bitches, c'est looser, qui cherchent à se faire exposer dans des musées et vendent leurs merdes dans des galeries d'art... (HERMES).

Ainsi pour lui, à l'instar de nombreuses autres personnes que j'ai rencontrées, le modèle carriériste du « passage de la rue à la galerie » renvoie moins à une forme de réussite sociale qu'à une mobilité descendante. Mais au-delà de la conception idéologique qui ressort de sa citation, sur le plan analytique, l'intérêt de son affirmation réside dans le fait qu'elle met en lumière quatre types de processus allant de pair avec la récupération : (i) la criminalisation (la stigmatisation d'une pratique déviante par des « entrepreneurs de morale »), (ii) la subculturalisation (la constitution d'une communauté subculturelle organisée autour de la pratique en question), (iii) la marchandisation (la commodification des biens issus de la pratique) et (iv) l'artification (l'homologation de la pratique en question dans les mondes de l'art), évoqués par HEBDIGE (1979).

Pour HEBDIGE (1979) les processus impliqués dans le phénomène de récupération subculturelle vont aussi de pair avec un processus d'annihilation des subcultures sujettes à la marchandisation et la commercialisation de masse des biens subculturels façonnés par ses membres, telles les productions visuelles des adeptes, destinées au contexte de la galerie. Selon cette interprétation, la subculture clandestine du *graff* serait sujette à sa perte. Le terme de « post-graffiti » qui serait apparu pour la première fois dans l'intitulé d'une exposition ayant eu lieu au milieu des années 1980 à la galerie Sidney Janis, à New York, rassemblant des œuvres de *writers* et des artistes de la « scène underground new-yorkaise » évoque l'« entrée du *graff* » clandestin dans le marché de l'art contemporain et par extension, si l'on suit HEBDIGE, l'annihilation de son caractère subversif qui le caractérisait initialement.

Certes, si le phénomène du *graff* clandestin ne semble plus être une préoccupation majeure des autorités publiques, comme il l'était en Suisse en particulier en tout cas à partir des années 1990 jusqu'au début des années 2010, les productions visuelles des adeptes d'alors en parallèle aux expositions dont ils font l'objet continuent de proliférer illicitement dans les espaces publics. Bref, le phénomène est loin d'avoir perdu son aspect transgressif. Sa prolifération dans certains espaces publics se révèle toujours hors de

¹³⁵ J'ai montré ailleurs (chapitre 5) que les prémices de ce marché remontent au moins dès le début de la médiatisation du phénomène des *graffs* au début des années 1960, à l'époque de ses origines présumées au nord des États-Unis.

contrôle des forces de l'ordre et son omniprésence suscite tout autant des débats sociétaux controversés sur le plan de sa perception, comme le témoigne les articles de presse sur le sujet qui continuent de paraître¹³⁶. De ce point de vue, l'argument de l'annihilation de *HEBDIGE* est compromis, tout comme plus généralement la thèse de la lutte des classes au fondement des explications de ses confrères.

7.3.4 Des nouvelles pistes conceptuelles à explorer : la notion de braconnage et de parasitisme

Si le profil sociologique brossé par les théoriciens des CCCS ne correspond pas vraiment à mes données de terrain, certaines notions et idées développées s'avèrent utiles pour mettre en perspective des aspects du monde du *trainwriting* contemporain. En effet, les réflexions autour de la problématique de la quête d'espace d'expression propre, du droit à la ville et de la lutte des places vers lesquels leur théorie m'a amené s'avèrent plus pertinentes.

À l'image de la figure de Robin des bois mis en avant par *BASIN* en s'inspirant de *HARRISON*, la figure du « chasseur-braconnier du rail » que je privilégie dans ma recherche me paraît très évocatrice des thèmes traitant de la problématique de la lutte des places et son appropriation par les personnes qui le pratiquent, l'investissent, l'occupent et détournent sa fonction conventionnelle – lorsque en particulier cette espace met en jeu, par exemple, une infrastructure physique conçue pour répondre à des finalités spécifiques et dont l'usage officiel et les accès font l'objet de réglementation et de contrôle plus ou moins stricts établis par des régies chargées de leur surveillance, comme dans le cas des sites du réseau ferroviaire où braconnent les adeptes du *graffs* ferroviaire.

Une explication quant au potentiel que je vois dans la notion de braconnage pour mieux comprendre les « styles d'habiter » des adeptes du *trainwriting* que j'ai pistés s'impose, avant de poursuivre avec la mise en perspective des travaux issus des CCCS qui m'ont amené de manière détournée sur la piste du braconnage et plus loin encore. *DE CERTEAU* conçoit la notion de braconnage comme un « art de vivre » de la société de consommation, autrement dit comme une forme de « parasitisme sociale » pour utiliser une autre métaphore que je privilégie pour saisir les logiques sous-jacentes à l'organisation des activités circulatoires des personnes que j'ai pistées. La notion de braconnage, de même que celle de parasite, est utile pour comprendre certaines tactiques mobilisées par les adeptes du *trainwriting*. Pour *Simon HAREL* (2005 et 2006) qui approfondit la notion de braconnage proposée initialement par *DE CERTEAU*, le braconnage renvoie à un « nouveau mode d'appropriation du lieu » (*HAREL 2005 : 211*). Selon son point de vue, il est aussi « un camouflage qui permet de s'immiscer sur le territoire de l'autre » (*HAREL, DE CERTEAU 2005 : 211*) à l'image des techniques d'infiltration imaginées par les adeptes du *trainwriting* que j'ai pistés.

Comme l'illustrent les images, ci-dessous, pour se fondre dans l'infrastructure vivante de l'environnement ferroviaire, les adeptes du *trainwriting* ont l'habitude d'utiliser les gilets de service portés par les cheminots lorsqu'ils arpentent des zones interdites d'accès au public comme dans les illustrations 34, 35 et 36. Ils mettent la main sur ces accessoires inédits soit dans les bâtiments techniques qui longent les voies qu'ils empruntent soit dans les cabines des locomotives des trains en stationnement qu'ils surveillent

¹³⁶ A ce sujet, voir par exemple l'entretien avec Larissa KIKO, experte en art, sur le lien : <https://www.srf.ch/news/schweiz/graffiti-in-den-staedten-kunstwissenschaftlerin-illegale-graffiti-finde-ich-spannender>, (page consultée le 20.11.20).

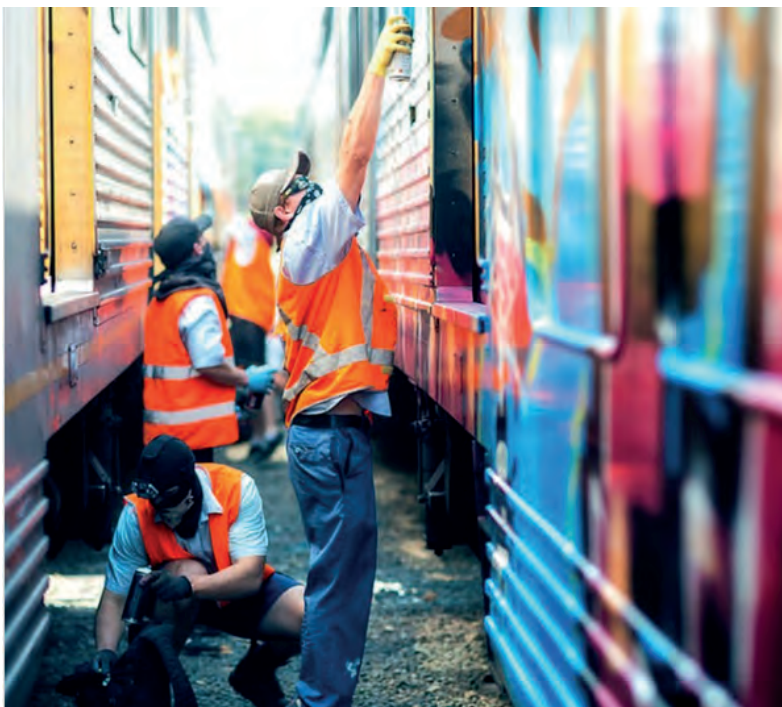
avant leur action. Des gilets semblables sont également disponibles dans des magasins spécialisés qu'ils fréquentent et qu'ils subtilisent, si nécessaire. Dans ces magasins ils trouvent aussi, par exemple, des pinces coupantes du genre « Monseigneur », très pratiques pour couper éventuellement les grillages qui entourent certains sites, voir image de l'illustration 36.

Illustration 34 : Image technique de camouflage (i).



Source : tirée de Instagram « topgraffiti » (<https://www.instagram.com/p/Ynw3izKf2W/>) téléchargé le 06.11.2018].

Illustration 35 : Image technique de camouflage (ii).



Source : tirée de Instagram, « topgraffiti » (<https://www.instagram.com/p/tF2VtnKfyJ/>) [téléchargé le 06.11.2018].

Illustration 36 : Image techniques de camouflage (iii) et outils d'intervention.



Source : tirée de Instagram, «yard_guide_travel» (<https://www.instagram.com/p/B0m47gAjh2P/>) [téléchargé le 06.11.2018].

Toujours selon HAREL, le braconnage est associé à l'occupation d'un lieu que l'occupant « ne possède pas », c'est-à-dire à un lieu « qu'il parasite » (HAREL 2006 : 39). En fait, le braconnage relève de la mise en œuvre d'« une science pratique du lieu » (HAREL 2006 : 55), ce qui fait plus généralement écho avec la définition du champ de curiosité des études ethnogéographiques et plus spécifiquement le sujet de ma recherche sur les savoirs géographiques des adeptes du *trainwriting* relatifs à leurs manières très particulières d'utiliser et d'occuper l'infrastructure des systèmes du réseau ferroviaire que je conçois telle une forme de parasitisme. « Parasitage » est à comprendre ici dans un sens métaphorique. De ce point de vue, l'environnement ferroviaire et son infrastructure « vivante » constituent le milieu, d'où les adeptes du *trainwriting* puisent leurs sources vitales pour exercer leur pratique, exister en tant que « chasseurs-braconniers du rail » et faire perdurer leur monde. « Vivante », car je n'envisage pas l'infrastructure ferroviaire uniquement du point de vue de son installation matérielle et technique qui permet de faire fonctionner les systèmes du réseau ferroviaire qu'elle supporte, mais aussi du point de vue de la vie physique de ce matériel (comportements du matériel fixe et mobile qui animent le réseau ferroviaire), sociale (comportement des diverses personnes qui travaillent et se déplacent dans le réseau ferroviaire), animale (comportement des animaux rôdant le long des voies ferroviaires) et végétale (comportement des végétaux tapissant les alentours des voies ferrées). En l'absence d'infrastructure ferroviaire, pas de *trainwriters* et donc aussi pas de monde du *trainwriting*. Cette observation triviale au fondement de mon approche ethnogéographique repose sur le principe, peut-être un peu naïf néanmoins crucial, que les mondes sociaux constitués par les individus qui partagent des pratiques communes, tel le monde du *trainwriting*, ne vont pas de soi. En effet et en transposant une idée centrale de la théorie de l'espace défendue par LUSSAULT (2007a : 41) à ma recherche, le monde du *trainwriting*, en tant qu'ensemble d'espaces sociaux, constitue à la fois une « ressource » pour leurs activités et le résultat de celles-ci. Je conçois ainsi la pratique de la chasse aux trains comme un « art de parasiter » l'infrastructure mobilière urbaine. Par cette expression, j'entends une technologie sociale et spatiale collective et informelle, basée sur l'arrangement, le détournement et l'appropriation des propriétés fonctionnelles d'un système infrastructurel comme le réseau ferroviaire.

Avant de passer au point suivant, il convient encore de relever, par contraste aux formes de braconnages exercés par les « populations nomades » (HAREL 2006 : 39) considérées plus particulièrement par HAREL (les Roms, les mohawks du Nord-est de l'Amérique du Nord, par exemple), que les braconniers du rail qui font l'objet de mon étude ne se contentent pas de « ruser avec la cartographie officielle des lieux dits » (HAREL 2006 : 84) et de parasiter les sites qu'ils ont à l'œil. Cherchant chacun de son côté à occuper ces sites, monopoliser la gestion de leurs usages, s'emparer du contrôle de leurs accès et les protéger de la convoitise de part et d'autre, ces braconniers s'efforcent aussi de les posséder en instaurant un régime de propriété territoriale souterrain, parallèle, comme dans les économies informelles qui fondent les activités situées des réseaux mafieux, logiques hégémoniques que ces derniers remettent pourtant initialement en question. Je reviendrai de manière plus détaillée sur ce régime de propriété dans la prochaine partie en abordant le thème de ce que j'ai désigné comme l'« infragéopolitique » de la pratique du *trainwriting*. Dans les chapitres de la partie suivante, je montrerai comment les adeptes s'y prennent concrètement dans le cadre de leurs trajectoires carriéristes et leurs interventions pour trouver, occuper, défendre et conquérir de bons *spots* et de bonnes places au sein de leur monde.

8. LA CRITIQUE FÉMINISTE ET LES ÉTUDES SUR LES HOMMES : L'ÉCLAIRAGE DE LA DIMENSION DU GENRE

Jusqu'ici, j'ai cherché à mettre en perspective mes observations de terrain à la lumière des principales théories et outils conceptuels relevant du domaine des études subculturelles classiques. Dans ce chapitre, je poursuis le traçage de l'esquisse du portrait subculturaliste du monde du *trainwriting* en cours, en m'appuyant sur des éclairages théoriques issus de la critique féministe des travaux classiques associés aux *subcultures studies*. La pratique du *trainwriting* étant manifestement une sphère d'activité largement dominée par de jeunes hommes, je privilégie davantage des travaux associés aux *masculine studies*.

Pendant longtemps, la dimension du genre a été négligée non seulement dans les études subculturelles, mais aussi dans les sciences sociales en générale. Les recherches en particulier sur le phénomène du *graff* ne font pas exception. Ils sont symptomatiques de cette tendance. Parmi les auteur·e·s qui ont investigué sur le phénomène du *graff* contemporain, Nancy MACDONALD est la première à ma connaissance à s'être sérieusement intéressée au rôle de la dimension du genre la « scène subculturelle » du *writing*. La lecture de ses travaux (2001 et 2016) m'a amené sur le terrain de la critique féministe des interprétations du phénomène subculturel classique et m'a aiguillé vers de nouvelles compréhensions.

Selon MACDONALD, les pratiques à risque et transgressives relevant de l'illégalité, tel le *graff* clandestin sur trains, ne peuvent être réduites à l'expression d'une réponse à un sentiment de « frustration » ou d'une « aliénation », comme dans la thèse de la lutte des classes qui dominent les travaux classiques issus des CCCS. Pour cette auteure, qui comme moi et bien d'autres observateur·trice·s constatent que la pratique du *graff* clandestin attire davantage de jeunes hommes que de femmes, la « subculture du *writing* » exprime des enjeux qui relèvent avant tout de la construction identitaire de la « masculinité ». Puisant les fondements théoriques et conceptuels de son cadre d'analyse dans des travaux féministes d'auteur·trice·s affilié·e·s notamment aux *men's* et *masculinity studies*, MACDONALD défend en effet la thèse originale (du moins pour l'époque de la publication de sa recherche) de la quête de la « masculinité » et la confirmation de la « virilité ». Selon elle, la pratique du *graff* doit se comprendre comme une « ressource » que les jeunes hommes en devenir peuvent utiliser pour « construire et établir leur identité masculine » : « [...] *male graffiti writers "do" because "doing" allows them to construct and confirm their masculine identities* (MACDONALD 2001: 96) ».

Voyons maintenant plus précisément dans la suite du texte les éléments de compréhension éclairant, développés par cette auteure pour expliquer la faible présence de femmes actives au sein de la « subculture du *writing* », et comment ces derniers font échos avec mes observations.

8.1 La notion de la masculinité hégémonique et ses corolaires

Parmi les contributions sur lesquelles MACDONALD s'est appuyée pour soutenir sa thèse de la construction de la masculinité, les travaux originaux de la sociologue australienne Raewyn CONNELL (qui au cours de sa vie a changé son assignation identitaire initiale de femme en devenant un homme) ont joué un rôle majeur. Cette auteure influente dans le domaine des études de genre s'est fait reconnaître pour ses réflexions innovantes sur les hommes et la masculinité. Reconnue plus particulièrement pour avoir contribué à développer les *men's* et *masculinity studies* – un champ de recherche en étude de genre qui s'est développé dans le courant des années 1970, en critiquant les fondements androcentriques des études

classiques en sciences sociales concentrés sur des mondes rassemblant majoritairement des hommes, comme dans le cas de la communauté de pratique masculine qui m'intéresse –, CONNELL (2014) conçoit l'idée de « masculinité » en opposition à la définition biologique classique du sexe masculin, fondée sur des propriétés génétiques. Selon elle, la « masculinité » (tout comme la « féminité » d'ailleurs) n'est rien d'autre que le résultat d'une construction sociale. En tant que construit, elle n'est pas fixe et ne se limite pas non plus à un simple rôle. Elle doit plutôt être conçue comme un système de pratiques sociales situées dans l'espace et le temps. Pour elle et son collègue, la « masculinité » correspond à des façons gratifiantes d'être un « vrai homme » (CONNELL & MESSERSCHMIDT 2015), autrement dit à une idéologie. Mais que faut-il entendre par « vrai homme » ? et de quoi relève l'« idéologie de la masculinité » sur laquelle repose les explications de la thèse de MACDONALD (2001) ?

CONNELL, qui défend une conception relationnelle des rapports de genre entre les genres (entre plusieurs masculinités et féminités), envisage l'idéologie de la masculinité dominante et l'archétype du « vrai homme » à travers la notion de « masculinité hégémonique ». Il s'agit d'un terme qu'elle a conçu pour traduire la manière dont les mécanismes de la subordination des femmes est assurée vis-à-vis des hommes. Inspirée par le projet marxiste des CCCS britanniques, CONNELL emprunte le concept d'« hégémonie » à l'étude des rapports de classe d'Antonio GRAMSCI¹³⁷, dont elle transpose ses idées marxistes aux études de genre.

Je retiens de ces idées sur la masculinité qu'elle envisage comme la « configuration de pratiques situées au sein d'un système de genre » (CONNELL 2014 : 84), non seulement ses aspects construits, situés et dynamiques, mais aussi et surtout son caractère pluriel, contextuel et relationnel. Aussi comme le souligne également Lisa WADE et Myra MARX FERREE (2015), selon CONNELL l'« idéologie de la masculinité » ne se limite donc pas à sa forme hégémonique. La forme hégémonique n'exprime pour CONNELL qu'un idéaltype de masculinité culturellement glorifiée à un certain moment et au détriment d'autres formes. Autrement dit, la « masculinité hégémonique » caractérise un modèle d'hommes incarnant « les traits les plus positifs de la binarité de genre » (CONNELL 2014 : 124). Selon cette perspective, cet homme modèle aura par exemple « la vitesse et la force d'un athlète, le revenu d'un PDG, le pouvoir d'un homme politique, le charme d'un acteur d'Hollywood, la loyauté d'un père de famille, les compétences manuelles d'un ouvrier du BTP, la tolérance d'un « frat boy » envers l'alcool, et la virilité d'un playboy » (WADE & FERREE 2015 : 124).

En ce sens, les figure-concepts du « chasseur de trains », du « braconnier du rail » et du « guerrier de la nuit », très présentes dans l'univers symbolique des adeptes du *trainwriting* que j'ai suivis, et comme déjà dit que j'exploite dans mes récits ethnographiques comme des métaphores analytiques, en toute connaissance de cause, ne sont de loin pas neutres¹³⁸. Mais si, pour le rappeler encore une fois, l'imagerie impressionniste que ces figure-concepts véhiculent et que j'exploite sémantiquement est imprégnée de l'idéologie de la masculinité hégémonique, cette coloration ne réduit pas sur le plan méthodologique leur pouvoir analytique de mise en perspective et de « traduction » au sens de CLIFFORD GEERTZ (2003) – à condition toutefois que les colorations idéologiques qu'elles sous-tendent soient problématisées au préalable.

¹³⁷ Sur la notion d'« hégémonie » de GRAMSCI, voir section 7.3.1.

¹³⁸ Voir chapitre 3.

En continuité avec l'approche relationnelle de la masculinité développée par CONNELL¹³⁹, il convient encore de brièvement présenter les autres configurations de masculinité identifiées par cette auteure avant de mettre en perspective le portrait masculiniste de la « scène subculturelle » du *writing* proposé par MACDONALD. En relation avec la configuration de la « masculinité hégémonique », CONNELL et son collègue (CONNELL 2014 ; CONNELL & MESSERSCHMIDT 2015) identifient encore trois autres types de masculinités : (i) la « masculinité complice » ; (ii) la « masculinité subordonnée » et ; (iii) la « masculinité marginalisée ».

Selon CONNELL ces trois types de configurations sont interrelationnelles. Ces configurations doivent être comprises sur la base des rapports qu'elles entretiennent avec le modèle hégémonique, autrement dit ce que CONNELL désigne aussi : « la configuration de pratique de genre qui incarne la réponse acceptée à un moment donné au problème de la légitimité du patriarcat, garantissant (ou étant censée garantir) la position dominante des hommes et la subordination des femmes » (CONNELL, 1995 : 77).

Dans cette perspective, les « configurations de complicité » renvoient aux hommes « profitant des bénéfices du patriarcat, sans mettre en pratique une version affirmée de la domination masculine » (CONNELL & MESSERSCHMIDT 2015 : 79). Cette forme me semble particulièrement présente au sein des regroupements de jeunes hommes que j'ai rencontrés dans la mesure où je n'ai pas explicitement observé des comportements discriminants « affirmés » qui s'orientent intentionnellement et directement vers des femmes-adeptes du *trainwriting* ou intéressées par la pratique. Cette observation est valable en fait pour les femmes en générale. Selon CONNELL, les configurations de marginalisation expriment des rapports de classe et de race qui s'opèrent entre des hommes appartenant à des groupes socio-culturels distincts. Du point de vue de mes observations de terrain, cette forme ne s'est pas manifestée. Rien n'empêche toutefois de penser qu'elles pourraient exister dans d'autres cercles d'adeptes.

Les « configurations de subordination » font référence à des rapports de domination qui prennent forme entre différents groupes d'hommes (hétérosexuels et homosexuels, par exemple). Selon CONNELL, cité par LE TALEC :

[...] cette configuration « va bien au-delà d'une stigmatisation culturelle de l'homosexualité ou de l'identité gay », elle regroupe « un ensemble de pratiques tout à fait matérielles », telles que l'exclusion sociale, politique, économique, la violence symbolique, les insultes, les agressions. Dans le registre idéologique de l'hégémonie, « l'identité gaie est aisément assimilable à la féminité », une représentation qui motive aussi la subordination de certains hommes hétérosexuels « qui se trouvent également exclus du cercle restreint de la légitimité » (LE TALEC 2016 : paragr. 17).

Dans le monde du *trainwriting*, la configuration de subordination est opérante. Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer en décrivant le schéma de la hiérarchie de l'« univers du *writing* », selon HERMES mes partenaires de terrain privilégiés ont le sentiment de faire partie d'une « élite » : l'élite des *writers*. Ils sont convaincus de pratiquer la forme du *graff* la plus prestigieuse. Pour décrire les sensations qu'ils éprouvent à travers leur pratique, certains attribuent même à la pratique une connotation sexuelle.

¹³⁹ Notons que chez CONNELL la masculinité se construit de manière relationnelle avec la féminité, mais pour ma discussion ici je focalise avant tout sur la masculinité.

[Peindre des trains] est le plus beau. Parce que tu fais quelque chose que tu n'as pas le droit de faire, qui est interdit, qui est généralement sécurisé et tu rentres là-dedans [le dépôt de trains] et tu le fais quand même. C'est excitant. Pour moi peindre, [c'] est sur les trains. Et c'est... Il n'y a que ça. Le reste pour moi est un peu « médiocre », comme un « branlette » dans la rue [street]. Et peindre des trains est aussi excitant que de baiser. On peut comparer comme ça avec mes sentiments (HERMES).

Du point de vue de l'éclairage analytique de CONNELL et MACDONALD, ce sentiment élitaire et ses sensations connotées sexuellement, partagées par de nombreux adeptes du *trainwriting* que j'ai rencontrés, relève explicitement d'une expression typique de la « virilité ». Classiquement, la virilité peut être définie comme un ensemble de valeurs, de comportements aux caractéristiques de « l'homme virile » (CORBIN et al. 2011). Traditionnellement, les caractéristiques relevant de la « virilité » sont associées par exemple à : « la force physique, le courage, l'héroïsme guerrier et la puissance sexuelle » (CORBIN et al. 2011). Ces caractéristiques font directement écho avec les traits de personnalité constitutifs de la « masculinité hégémonique » que je viens de présenter en décrivant le portrait type qui incarne les figures du « vrai homme » selon WADE & FERREE (2015 : 124).

De la même manière que les observations de terrain relevées par MACDONALD (2001), mes propres recherches confirment que ces attributs associés à la notion de virilité sont directement en jeu dans la construction des réputations des adeptes du *graff*. A côté de ces attributs, je relève toutefois encore les caractéristiques complémentaires suivantes : l'activisme, le goût du risque, la persévérance, l'esprit transgressif et combatif, l'habileté corporelle, et de la débrouillardise, l'ingéniosité ou encore et surtout les connaissances de terrain et les savoirs géographiques relatifs au fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire qui feront l'objet d'une analyse ethnogéographique minutieuse dans la prochaine partie. Si dans le cas de la pratique du *trainwriting* tous ces attributs représentent une préoccupation importante pour les jeunes hommes en devenir, qui cherchent à se faire respecter et à occuper des positions de « leaders », l'activisme (exprimé par exemple dans l'usage de l'expression « être actif » fréquemment utilisée dans les cercles d'adeptes que j'ai côtoyés), le goût du risque (exprimé par exemple dans l'usage de l'expression : « Faire monter l'adrénaline »), les expériences de terrain et savoirs ethnogéographiques (exprimés par exemple dans l'usage de l'expression : « connaître le système ») font partie des critères d'appréciation les plus cités par les adeptes que j'ai rencontrés lorsqu'ils émettent des jugements de valeurs entre eux. Au sein des cercles de jeunes hommes initiés à la pratique du *trainwriting* que j'ai côtoyés, ces critères opèrent comme des éléments dissuasifs de légitimation de subordination entre adeptes. Bien qu'au sein des cercles d'adeptes la notion de « chef » qui insinue l'existence explicite d'un système hiérarchique ne soit jamais explicitement revendiquée par l'une ou l'autre des personnes que j'ai pistées, mes observations tendent à montrer que dans la pratique il en est différemment. En effet, dans le cas de l'organisation des actions *graffs* impliquant plusieurs adeptes appartenant au même *crew*, c'est souvent le membre du groupe de référence reconnu le plus compétent en matière d'expérience de terrain et de savoirs ethnogéographiques qui dirige une fois sur le terrain d'action les opérations.

Dans la « scène subculturelle » du *trainwriting*, la notion de « King » incarne la reconnaissance des savoirs ethnogéographiques accrédités entre pairs. Dans le cercle des RAILERZ, cette reconnaissance est aussi exprimée à travers l'usage de l'expression « grand chasseur » [« grand chasseur »,] par opposition à « petit » [« petit »,] ou « toy » qui insinue l'inexpérimentation des personnes jugées comme telles. Aussi, le terme de « tarlouze » fréquemment mobilisé par mes partenaires de terrain privilégiés pour insulter leurs rivaux ou discréditer les autres *writers* qui privilégient plutôt la pratique du *graff* en contexte autorisé, parce que selon eux, ils n'ont pas le courage de *peindre des trains* ou métros, relève également, selon

moi, de cette masculinité de subordination. Il semblerait donc selon mes observations qu'au sein de la « scène subculturelle » du *trainwriting* s'opéreraient divers registres de la masculinité. Or, dans son étude, MACDONALD (2001) n'a pas cherché à nuancer cette diversité. Elle s'est plutôt attelée à mettre en évidence des traits de caractère généraux de l'idéologie de la masculinité en jeu dans la construction identitaire des adeptes du *graff* et cela en privilégiant le point de vue du registre hégémonique.

Le principal objectif de MACDONALD est d'expliquer pourquoi les femmes-adeptes sont minoritaires par rapport aux hommes et de montrer comment s'opèrent les mécanismes de « domination masculine » (BOURDIEU 1998) que subissent les femmes engagées dans la « subculture du *writing* » ou potentiellement intéressées par la pratique du *graff*. Voyons maintenant dans le prochain point comment MACDONALD (*Ibid.*) décrit ces mécanismes et fonde ses explications.

8.2 It's a man's world !?

Pour expliquer les mécanismes de discrimination induits par l'idéologie de la masculinité hégémonique qui règne au sein de la « subculture du *writing* », MACDONALD (2001) ne se limite pas aux réflexions de CONNELL que je viens de mettre en perspective. Elle fait aussi référence aux contributions critiques d'autres chercheur-e-s féministes importantes de la littérature des *subculture studies*. Ces explications se fondent en particulier sur les idées mises en avant, notamment par Angela McROBBIE et sa collègue Jennie GARBER ou encore Mike BRAKE, selon lequel le constat généralisé de l'absence systématique de présence de femmes dans les « subcultures spectaculaires » s'explique principalement en relation avec la socialisation « sexiste » des jeunes filles au sein de la « culture dominante ». En effet pour BRAKE (1985) qui reformule la thèse de la « solution magique » initiée par le représentant de l'École de Chicago, Phil COHEN (1997[1972]), et notamment celle développée par le CCCS : « *If subcultures are solutions to collectively experienced problems, then traditonally these have been the problems experienced by young men* » (BRAKE 1985 : 163). S'appuyant sur des réflexions de Simon FRITH (1979), BRAKE relève trois raisons majeures qui expliquent l'absence de présence de femmes dans les subcultures : (i) la première se rapporte au contrôle parental qui confinent les filles dans la sphère privée et domestique et les contraint ainsi à limiter leur espace de vie en dehors de la sphère familiale ; (ii) la deuxième raison repose sur l'idée que les femmes ont le devoir d'assumer l'apprentissage des tâches domestiques et que cet apprentissage débute au sein de la sphère familiale et ; (iii) la troisième raison, quant à elle, se fonde sur l'idée que le modèle d'éducation des filles privilégié par la « société dominante » soit conçu pour les préparer à une vie conjugale.

McROBBIE & GARBER (1991 [1976]), qui critiquent les travaux classiques du CCCS d'avoir limité leur champ de recherche à la sphère publique, expliquent cette absence de présence des filles dans les subcultures juvéniles comme le résultat de ce qu'on pourrait qualifier d'une « myopie scientifique ». Pour ces chercheuses, les études subculturelles classiques ont en effet négligé la prise en compte dans leurs champs d'investigation le domaine de la sphère privée et domestique où les filles sont plus présentes et actives. Le fait, selon elles, que les filles adhèrent plus volontiers à des subcultures jeunes établies, telles les « *tennybooper subcultures* » par opposition aux subcultures déviantes, spectaculaires et compétitives typiquement masculines qui ont attiré toute l'attention des auteur-e-s classiques associés à l'École de Chicago et au CCCS, représente aussi une autre raison : moins marginalisé, le type « *tennybooper* » (McROBBIE & GARBER 1991[1976]) est plus facile à intégrer pour les filles que les « subcultures » transgressives.

Dans sa recherche, MACDONALD (2001) ne prétend pas qu'il n'existe aucune femme active dans la *scène du graff* clandestin. Elle a d'ailleurs eu l'occasion de rencontrer trois femmes-adeptes avec lesquelles elle a mené des entretiens (2001 : 51). A l'instar de BRAKE (1985), elle ne nie pas non plus leur relative implication, mais observe le fait qu'elles y sont largement minoritaires. Mes observations de terrain ne contredisent pas non plus ces constats, bien que je remarque une montée en visibilité de plus en plus importante d'adeptes femmes dans les circuits médiatiques spécialisés. Quinze ans après avoir publié le résultat de ses premières recherches dans un article qui évalue la continuité de la pertinence de sa thèse de la quête de la masculinité, MACDONALD (2016) a également été sensible à cette tendance qui semble être directement en corrélation avec le développement, dès les années 2000, de l'accès du public aux possibilités offertes par les médias contemporains (internet notamment). Je reviendrai sur ce changement significatif induit par le passage de l'« ère pré- à post-internet ». Selon MACDONALD, pour le dire déjà maintenant, elle ne remet pas en question toutefois la continuité de la validité des fondements de sa thèse initiale du *graff* qu'elle considère comme un « espace pour la construction de la masculinité » et un « outil pour la confirmation de l'identité masculine » (MACDONALD 2001).

Mais avant de discuter de ce point, il s'agit de voir encore comment opère concrètement, selon l'auteure, l'« idéologie masculine » qui règne dans la « subculture du *writing* » (terme privilégié par MACDONALD) tel un outil de discrimination envers les femmes potentiellement intéressées par la pratique, tout en mettant en perspective mes propres observations sur cette question.

8.3 Le *graff* comme un instrument pour la construction de l'identité masculine et sa confirmation

Dans la grande majorité des travaux qui portent sur l'« univers du *writing* » leurs auteur-e-s envisagent la pratique du *graff* comme un moyen permettant aux adeptes d'acquérir de la reconnaissance et une possibilité de gagner au cours de leur carrière d'initié des biens symboliques d'identité, tels que de l'estime, le respect et la renommée (*fame*). Ces idées renvoient directement à la théorie de l'« économie symbolique » du *graff* à laquelle j'ai déjà fait allusion en citant notamment le travail d'AUSTIN (2001)¹⁴⁰. Au-delà des bénéfices symboliques que les adeptes peuvent retirer du *fame* et des autres motivations que les uns et les autres parmi eux mettent en avant pour expliquer ce qui les poussent à s'engager dans une carrière d'initié (exploration de leur environnement urbain ; volonté de participer à l'aménagement de leurs espaces de vie ; expérimenter des formes d'expression considérées comme créatives, se confronter aux forces de l'ordre et défier ses instruments de contrôle, goût du risque, etc.), les ressources de l'identité en jeu dans l'« économie du prestige » du *graff* servent ces jeunes hommes en devenir avant tout, selon MACDONALD, d'une part, à confirmer et à amplifier leur masculinité et, d'autre part, à utiliser un espace d'expression et d'exposition pour mettre en scène leur « virilité » (2001 : 25). Selon MACDONALD, les risques légaux et physiques auxquels les jeunes hommes adeptes en devenir et en quête de virilité se confrontent au cours de leur carrière d'initié leur donnent une occasion non seulement de faire leur preuve et de gagner le respect des pairs, mais aussi de démontrer par exemple leur suprématie, la condition *sine qua non* pour se faire une place au sein de l'arène hyper-compétitive du *writing*, et idéalement pour ceux qui y aspirent à occuper une position privilégiée de « leader ». Pour MACDONALD, tout se passe en fait comme si l'intensité des dangers et des risques auxquels les « vaillants » adeptes

¹⁴⁰ Voir chapitre 1.

s'exposent étaient proportionnels à la croissance du respect que leurs pairs leur attribuent, à l'ascension de leur statut social au sein de la hiérarchie de leur subculture et, ultime finalité de leurs aspirations individuelles, à l'accomplissement de leur identité masculine. Pour MACDONALD (2001), à côté des risques physiques et légaux impliqués par la pratique des *graffs*, les relations antagonistes entretenues par les adeptes avec les représentant-e-s des forces de l'ordre (police ferroviaire) constituent pour les adeptes des ressources complémentaires pour accomplir leur quête identitaire masculine. Les rapports pratiques et symboliques que les adeptes entretiennent avec les forces de l'ordre transparaissent directement dans le langage métaphorique que certains parmi eux mobilisent. Parmi les images auxquelles ils font référence pour décrire leurs expériences d'initié, la métaphore guerrière en particulier revient souvent dans leurs conversations lorsqu'ils évoquent certains aspects de leur pratique (MACDONALD 2001 : 108). En fait, pour les spécialistes britanniques des *men's studies*, David HOBcraft et son collègue Jone MORGAN, également cités par MACDONALD (2001 : 123), les images militaires et guerrières qu'on retrouve dans de nombreuses autres subcultures juvéniles imprégnées par l'« idéologie masculine » sont des symboles clés de la masculinité : « *Of all the sites where masculinities are constructed, reproduced, and deployed, those associated with war and the military are some of the most direct. [...] the warrior still seems to be a key symbol of masculinity* » (HOBcraft & MORGAN 1994 : 165).

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le montrer à plusieurs reprises, les métaphores militaires et guerrières ne sont de loin pas les seules à être mobilisées par les adeptes que j'ai rencontrés. Par analogie, j'affirme qu'il en va de même en ce qui concerne les métaphores de la chasse, du sport et de la royauté qui sont aussi mobilisées par mes partenaires de terrain privilégiés dans leur discours sur leur pratique. Dans le registre de la masculinité, MACDONALD (2001 : 109) remarque qu'avec la métaphore guerrière, l'environnement urbain, contexte par excellence de l'exercice de leur pratique, prend des allures de « champ de bataille » et les bombonnes de peintures aérosols utilisées par les adeptes des « armes de guerre symbolique ». Les images qui circulent dans les réseaux sociaux font plutôt penser à des opérations de commando et de prises d'assaut spectaculaires comme dans le film accessible depuis le lien d'où je tire l'image ci-dessous. Mais ça ne remet pas totalement en question l'image du champ de bataille.

Illustration 37 : Image scène d'action collective.



Source : tirée de Youtube, "1UP - Two hands are not enough - S-Bahn Wholecars - Berlin" (https://www.youtube.com/watch?v=buh1brX1_CU) [téléchargé le 06.11.2018]

Dans cette perspective, les adeptes « combattent » plutôt que « peignent » (MACDONALD 2001:109). Les effets d'affordance des dispositifs de sécurité protégeant les sites ferroviaires convoités par les adeptes agissent comme une invitation au combat.

Illustration 38 : Image confrontation avec un agent de sécurité.



Source : tirée de Instagram, « yard_guide_travel » (<https://www.instagram.com/>) [téléchargé le 06.11.2018].

De ce point de vue et selon la thèse de MACDONALD, les obstacles sécuritaires auxquels les adeptes du *graff* clandestin se confrontent et les batailles qu'ils mènent contre les forces de l'ordre à leurs trousses deviennent des moyens pour eux de célébrer collectivement la construction d'un label identitaire « *out law* » (« hors la-loi ») fortement recherché et non pas subi comme dans la théorie classique de l'étiquetage (*labelling theory*) (MACDONALD : 126-127).

Les noms portés par les magasins « *Outsiders shop* » (situé en Suisse) ou *Outlaw graffiti shop* (situé en France), spécialisés dans la vente d'accessoires destinés aux adeptes du *graff*, illustrent parfaitement ce point. Mais, dans le cas de ces *graffiti shops*, la valorisation des labels « *Outsiders* » et « *Outlaw* » ne répond pas seulement à une quête identitaire. Elle serve aussi d'argumentaire commercial. Toutefois, il convient aussi de préciser que tout comme dans les logiques intentionnelles en jeu dans la construction identitaire des labels « *outsiders* » ou « *outlaw* » propres aux acteur·trice·s de la « scène subculturelle » du *writing*, les processus de « commodification » découlant des activités commerciales engagées par certains acteur·trice·s de la scène du *graff* comme les gérants de magasins spécialisés ne relèvent pas uniquement d'un processus de « récupération », telle que l'avait défini HEBDIGE (1979) cité plus haut. Les entretiens informels que j'ai menés avec plusieurs gérant·e·s de *graffiti shop* (en Suisse, à Bruxelles et à Prague) ont révélé que le prix de certains produits comme les couleurs aérosols sont fixés au plus bas pour les rendre le plus accessible possible à leur destinataire. Cet état d'esprit ne signifie pas qu'ils/elles ne sont pas intéressé·e·s par le gain. En général, ils/elles se débrouillent pour réaliser du profit avec d'autres produits commercialisés dans leurs shops comme les vêtements branchés ou des médias (ouvrages, DVD sur le *graff*). Aussi, dans cette même logique éthique de garantie d'accessibilité des couleurs aérosols, dans certains shops, des tarifs différentiels sont pratiqués. Dans ce cas, des prix préférentiels sont fixés informellement par les gérant·e·s, selon les degré de proximités qui les lient à leurs clients (client standards, clients habitués, amis, amis d'amis ou même partenaires d'action lorsque les gérants pratiquent eux-mêmes comme c'est parfois le cas).

Au sein du monde du *trainwriting*, au-delà du discours verbal et de marketing, la mobilisation des figures métaphoriques de la guerre, de la chasse ou de la royauté par exemple qui, du point de vue de la perspective de genre incarnent et véhiculent l'idéologie de la masculinité, ces figures transparaissent aussi à d'autres niveaux. Elles sont présentes par exemple dans les noms des *crews*. Je me contente de reprendre un cas illustratif que je tire d'un article de MARTIN A. MONTO et ses collègues (2013) qui ont réalisé une étude de la scène du *graff* nord-américaine de Portland. Parmi les noms de groupes cités, les MONTO et ses collègues mentionnent par exemple un *crew* appelé « *BATTLE FIELD CLIQUE* » (alias « *BFC* »). Les métaphores associées à l'idéologie masculine figurent aussi dans les compositions visuelles des auteur-e-s de *graffs* (couronnes placées au-dessus de leurs signatures calligraphiées ou à un emplacement stratégique de leur composition graphique). Certains adeptes les affichent aussi dans leur manière de s'habiller (célébration du port de la cagoule et attrait pour les vêtements treillis). D'autres, enfin, les mobilisent dans des mises en scène photographiques dans le cadre de poses individuelles ou collectives. Les images suivantes illustrent ces trois derniers exemples.

Illustration 39 : Image mettant en scène un adepte du *trainwriting* en pleine action.



Source : Collection Instagram, « Topgraffiti » (<https://www.instagram.com/p/nBEnULqf7i/?hl=fr&taken-by=topgraffiti>) [téléchargé le 06.11.2018].

Illustration 40 : Image mettant en scène un adepte du *trainwriting* en train de poser au cours d'une action.



Source : tirée de Instagram, «yard_guide_travel» (<https://www.instagram.com/p/Bl3eTETghiUZBwJCTmohTJ0n1xOKtAnKwI0clC0/>) [téléchargé le 06.11.2018].

Illustration 41 : Image collectif d'adeptes du *trainwriting* en train de poser après une action devant une œuvre collective.



Source : tirée de Instagram, «Topgraffiti» (<https://www.instagram.com/p/BS0-6jIDood/>) [téléchargé le 06.11.2018].

Dès lors, après avoir donné un bref aperçu des modalités d'expression de l'« idéologie de la masculinité » qui règne dans la « scène subculturelle » *trainwriting*, comment s'explique concrètement selon MACDONALD la faible présence de femmes adeptes dans ce milieu ?

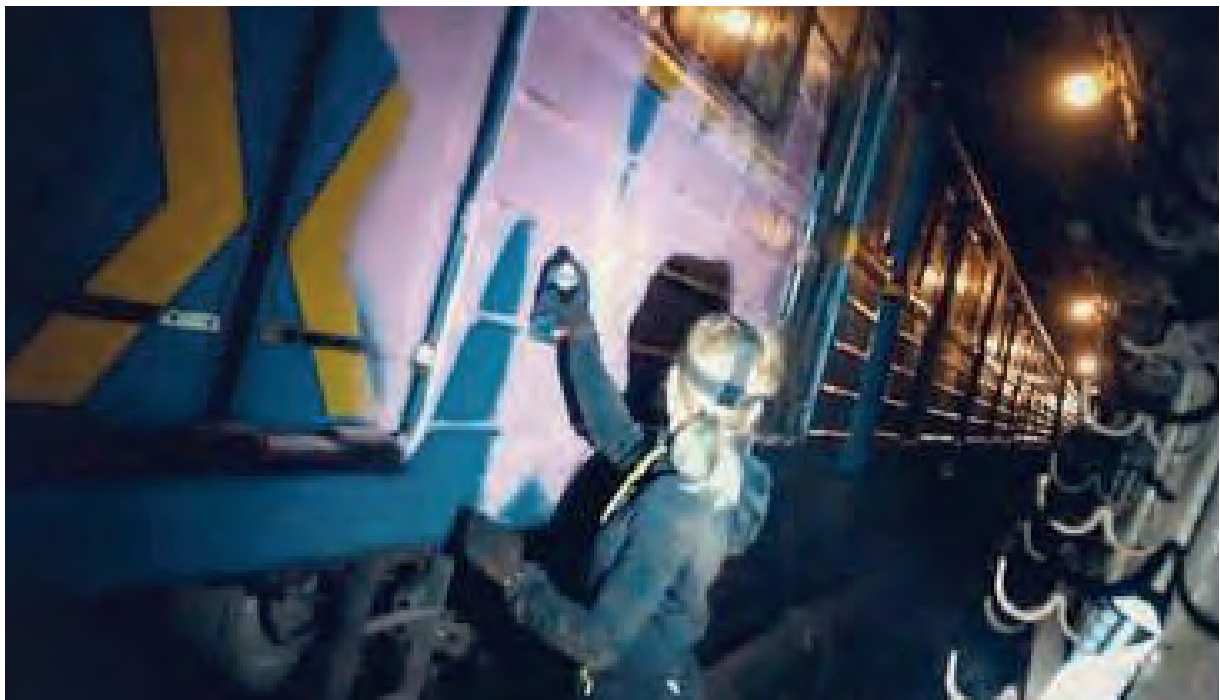
MACDONALD (2001 : 128) met en avant deux raisons significatives : (i) d'une part parce que les jeunes femmes subissent un contrôle parental plus stricte que les jeunes hommes, comme l'avait souligné BRAKE (1985) que j'ai cité plus haut ; (ii) d'autre part, parce qu'elles ont tendance à avoir des intérêts distincts des jeunes hommes, éléments d'explications qui renvoient à l'argumentaire de McROBBIE & GRABER (1976).

Aussi, selon MACDONALD (2001 : 128), les jeunes femmes qui s'intéressent quand même par la pratique et cherchent malgré tout à intégrer la communauté masculine des *writers* doivent faire face à une certaine discrimination. En effet, ces jeunes femmes dérangent le processus de construction de l'identité masculine des jeunes hommes en devenir, car comme l'affirme James W. MESSERSCHMIDT (1993 : 132) : « *If women can do what "real men" do, the value of the practice for accommodating masculinity is effectively challenged* ». Pour préserver la valeur de leur(s) identité(s) masculine(s) les adeptes ont donc tout intérêt à écarter les jeunes femmes intéressées par leur pratique masculine, en leur attribuant une reconnaissance subordonnée. Pour se faire respecter par les jeunes hommes, elles doivent prouver qu'elles ne sont pas des « femmelettes » (« *wimp* ») et résister aux stratégies de détérioration de leur réputation infligées par leurs pairs du sexe opposé visant à les « remettre à leur place », en critiquant par exemple leur apparence physique ou faisant courir des rumeurs sexuelles gênantes à leur égard (MACDONALD 2001 : 127-150).

Si selon MACDONALD, toutes ces raisons expliquent la faible présence des femmes adeptes au sein du milieu du *graff* comme évoqué plus haut, de nombreux·euse·s observateur·trice·s constatent (y compris moi-même), que depuis les années 2000 une augmentation significative de la visibilité des adeptes-femmes dans les circuits médiatiques spécialisés. D'un point de vue historique, selon Jessica PABÓN (2013) qui a été sensible à ce phénomène en particulier, cette tendance corrèle avec le développement de l'accès du public aux possibilités offertes par les médias contemporains qui marque les années 2000 et 2010 (internet via les sites d'hébergement comme Youtube et les applications, telles que Instagram, réseau social et service de partage d'images privilégiés par de nombreux adeptes depuis).

La présence d'images de plus en plus fréquentes contenues sur des comptes Instagram dédiés aux productions d'auteurs de graffs femmes, comme celles publiées sur le compte intitulé « *girlz_power* », par exemple, témoignent bien de cette montée en visibilité des actrices du milieu du *graff*. À lire les commentaires laissés sur les clichés des images postées par les utilisateur·trice·s, le travail des adeptes-femmes semblent être autant apprécié par des pairs féminins que masculins.

Illustration 42 : Image mettant en scène une adepte du *trainwriting* en pleine action.



Source : tirée de Instagram « Vandalgirlzpower » (<https://www.instagram.com/p/BppVPgEh03w/>) [téléchargé le 06.11.2018].

Toutefois, il convient de remarquer que la base de données du compte « girlz_power » contient aussi de nombreux clichés connotés sexuellement comme dans les deux images ci-dessous.

Illustration 43 : Image à forte connotation sexuelle accessible dans les circuits médiatiques spécialisés.



Source : tirée de Instagram, « yard_guide_travel » (<https://www.instagram.com/p/BQ2LL09AdEm/>) [téléchargé le 06.11.2018].

Le constat de la montée en visibilité des femmes dans le monde masculin et hétéronormatif du *train-writing* à travers les réseaux sociaux, suscite en moi plusieurs questions qui méritent d'être approfondies, comme les façons, par exemple, dont elles se mettent et sont mises en scène dans les images où elles apparaissent et ce qu'elles disent sur les places qu'elles occupent au sein de la « communauté de pratique » des adeptes. La réponse à ces interrogations dépasse le cadre des objectifs de ma thèse. Je me contente de les poser de la sorte sans ainsi chercher de réponses.

Mais, le fait de ne pas avoir tenu compte de la dimension du genre dans les théories subculturelles classiques n'est pas pour autant le seul reproche qui leur est adressé par leurs détracteur-trice-s. Comme Marion SCHULZE (2015) le laisse entendre dans son travail sur la subculture Hardcore, trois autres problèmes peuvent encore être mentionnés avec ces études classiques. Le premier problème touche le modèle proposé par les théoriciens classiques qui est devenu si dominant que le modèle lui-même est devenu plus important que le travail d'observation des pratiques en situation. Le deuxième concerne le fait que les subcultures ont été traitées par ces théoriciens comme des entités statiques et rigides. D'après leur modèle, les subcultures seraient caractérisées par des frontières stables et clairement identifiables ainsi que par un contenu culturel fixe, cohérent et homogène. Le troisième problème avec le modèle classique concerne une vision des subcultures ancrées dans des contextes nationaux. Dans le prochain chapitre, il s'agit de mettre en lumière le contexte dans lequel s'inscrit cette critique et de ce que je retiens pour ma recherche des principaux apports des dites *post-subcultural theories*, dont les représentant-e-s cherchent à poursuivre les réflexions menées par leurs prédécesseur-euse-s sur le phénomène subculturel, en proposant un nouveau modèle de compréhension.

9. LE COURANT POST-SUBCULTUREL ET SA PERSPECTIVE DYNAMIQUE : DE LA NOTION DE POST-SUBCULTURE AU MODÈLE DES SZENEN

Partant de l'observation d'un phénomène de fragmentation des subcultures et d'éclatement de leurs frontières symboliques, les représentant-e-s du courant post-moderne des théories subculturelles (*post-subculture theories*) envisagent la problématique subculturelle dans une perspective dynamique (GELDER & THORNTON 1997 ; HODKINSON 2002 ; WILLIAMS 2011).

9.1 La notion de post-subculture

Développée notamment par David MUGGLETON, qui prolonge les thèmes mis en avant par HEBDIGE (1979) et dont les idées de base sont largement partagées par l'ensemble des thèses post-subculturelles de ses prédécesseurs, la notion de « post-subculture » accentue les conséquences des transformations induites par ce que l'auteur considère comme le passage de la « modernité » à la « postmodernité » et l'entrée dans l'ère des « codes post-modernes » (MUGGLETON 1997). Déstabilisant les idéologies de la certitude, de l'universalisme et de l'immutabilité fondées sur les principes de la rationalité, de l'avancée scientifique et du progrès technologique qui caractérisent la modernité (LYOTAR 1984) dont directement s'en ressentaient les pratiques stylistiques des acteur-trice-s subculturel-le-s décrites par les chercheur-euse-s du CCCS, ces transformations cristallisent de nouvelles valorisations centrées sur l'individualisme, l'hédonisme, le plaisir, le spectacle ou encore l'expérimentation et l'éclectisme stylistique (MUGGLETON 1997).

Des changements qui découlent de la transition à l'ère de la postmodernité, il résulte aussi une reconfiguration des liaisons systématiques des pratiques subculturelles au milieu social et à l'ethnicité, tout comme à l'âge et au genre. Dans le cas de la communauté des *writers* et plus spécifiquement des adeptes du *trainwriting*, j'ai déjà montré que le milieu social et l'ethnicité ne reflètent pas des variables pertinentes pour profiler un portrait type standardisé. Concernant le genre, j'ai mentionné plus haut que le nombre d'adeptes-femmes tend à augmenter depuis les années 2000. En ce qui concerne l'âge maintenant, il semble selon mes observations, qu'en contexte suisse la moyenne des adeptes du *trainwriting* actifs tend également à croître. Les regroupements d'adeptes que j'ai rencontrés ne rassemblent plus uniquement des catégories de personnes limitées par un certain âge, comme ce fut le cas il y a une dizaine d'années, où après l'âge de 30 ans le nombre d'adeptes actifs diminuait, devenant de plus en plus rare. Désormais, il semblerait d'après mes observations que la population d'adeptes approchant la quarantaine, voire l'ayant dépassé, tend à augmenter. Cette tendance au « vieillissement » de la moyenne d'âge de la population tient, selon moi, moins d'un phénomène d'attraction de classes d'âges de personnes plus âgées en tant que tel, que d'un phénomène de prolongation de la durée des carrières des membres de cohortes de *trainwriters* plus anciennes. Autrement dit certains adeptes issus des cohortes générationnelles anciennes sont restés *actifs* depuis leur initiation et/ou après une interruption temporaire de leur carrière, d'autres ont repris leurs activités. Ces deux cas de figure vivent au sein-même des membres du cercle des RAILERZ que j'ai pistés. Par exemple, CASSIUS relève du premier cas alors que ERGON, venant à peine de reprendre ses activités d'adepte après une longue « pause » qu'il juge relativement longue (deux ans) relève du second. Mais ces explications nécessitent un approfondissement que mes données ne me permettent pas d'entreprendre.

Toujours selon MUGGLETON qui s'intéresse en particulier au rôle joué par le développement de la « consommation spécialisée », la « segmentation des marchés » et les « médias de masse » dans le processus de fragmentation des subcultures, évoqué plus haut, les comportements des acteur-trice-s subculturel-le-s sont envisagés tels des « bricoleurs » qui expérimentent différents styles culturels (MUGGLETON 2000 : 03). Ces bricoleurs puisent leurs ressources dans les banques visuelles offertes par les médias de masse. Il en résulte ainsi un patchwork éclectique et diffus dans lequel le « style », auquel les sociologues des CCCS attribuent une valeur de messages idéologiques, ne se résumerait plus qu'à une affaire de look. MUGGLETON considère que les caractéristiques éclectiques post-modernes du style rompent avec le décodage facile et systématique qui a permis jusqu'alors aux différents membres de regroupements subculturels traditionnels de se démarquer. Selon lui, ces caractéristiques rendent compte d'une logique identitaire inverse selon laquelle les frontières symboliques entre ces regroupements s'atténuent et les sphères subculturelles entrent dans une dynamique de « dédifférenciation » (MUGGLETON 1997). Dans ce contexte d'« hybridation subculturelle » (d'éléments *punks*, *gothiques*, *grunge*, *new-age* et *globetrotters*, par exemple), la ligne nette entre résistance et hégémonie conceptualisée par les représentant-e-s des CCCS s'évapore. Ainsi et de ce point de vue l'approche dialectique marxiste devient-elle désuète :

Its emancipatory meta-narrative, which claims to provide a 'scientific' analysis of society, its totalizing conception of the social formation within which the specific element under study must be reinstated, the sense of linear time along which these successive subcultures are seen to unfold, the portrayal of subcultures as externally differentiated, yet internally homogeneous groups, existing in clear opposition to each other and to conventional style: all these characteristics betray a high modernist ideal. Yet while this modernist paradigm is predicated upon a 'depth model' of the social formation from which a whole host of subcultural oppositions were derived – subcultural/conventional, essence/appearance, class/consumption, authentic/manufactured, style-as-resistance/style-as-fashion, and so on – postmodernity collapses these oppositions (MUGGLETON 1997).

Ces conceptions sont au cœur de la critique postmoderne des théories subculturelles classiques. Elles résonnent directement avec les débats en sciences sociales au sein des études portant sur des « communautés ethniques » particulières et sujettes au danger de la réification des catégories analytiques (BAUMANN 1996 ; BRUBAKER 2004 ; DAHINDEN, DÜMMLER & MORET 2014 et 2017) du même genre que dans les études subculturelles.

9.2 La notion de milieu

Pour Christian GHASARIAN (1992), par exemple, qui a étudié la « culture indienne » dans le contexte de l'île de La Réunion (département d'outre-mer français), entre la fin des années 1980 et le début de années 1990, et qui s'intéresse à l'organisation de l'expérience individuelle des membres de ce qu'il associe au « milieu malabar », les notions de « communauté » et de « groupe » qu'on retrouve dans les études subculturelles sont simplificatrices :

[Ces notions] ne correspondent pas au vécu individuel qui dans une société pluriculturelle est diversifiée (du fait de la variété des expériences sociales qui se présentent à ses membres). S'il existe un fait communautaire malabar, il s'agit plus d'une référence conceptuelle à un même univers de réalité que d'un groupement physique (GHASARIAN 1992 : 21).

C'est pourquoi, L'auteur explique qu'il préfère utiliser la notion de « milieu » qui a l'avantage d'être contextuel : « [La notion de milieu malabar] est actualisée lorsque l'individu agit en tant que Malabar avec des Malabars » (1992). Partant de ce point de vue interactionniste et situationniste qui fait directement écho avec mon approche de la pratique du *trainwriting* et des adeptes, GHASARIAN montre dans son étude que ce milieu a « ses propres codes de pensée et d'action ainsi que ses lieux et formes d'expression particuliers » (1992).

Bien que j'adhère intégralement à cette conception interactionniste et situationniste de cet auteur, dans ma recherche je continue pourtant d'utiliser la notion de communauté (« communauté imaginée des *writers* » et « communauté de pratique des *trainwriters* ») qui, contrairement au cas des Malabars, est également utilisée par les personnes que j'ai rencontrées. Lorsque j'emploie ces termes comme GHASARIAN, je suppose qu'il s'agit d'une actualisation contextualisée du sentiment d'appartenance de partager un même « univers de réalité » avec leurs pairs. Autrement dit je fais référence aux acteur-trice-s du milieu en question du point de vue de leurs agissements en tant qu'adeptes et en présupposant qu'ils suivent des « codes de pensée et d'action commune » et partagent des lieux et plus généralement un « univers d'intersubjectivité ». Ce point complète des définitions que j'ai déjà présentées ailleurs¹⁴¹.

9.3 La notion de tribu (ou néo-tribu)

Dans la lignée de la perspective dynamique qui caractérise les idées mises en avant par MUGGLETON (1997 et 2000), qui conçoit très bien le fait que certaines subcultures peuvent être « mainstream » et que l'existence d'une segmentation catégorique que le terme lui-même suppose à la base, n'est pas empiriquement vérifiable, d'autres auteur-trice-s associé-e-s au courant postsubculturel, comme le sociologue français Michel MAFFESOLI ou l'anglais Andy BENNET proposent le terme alternatif de « tribus » (MAFFESOLI 1988) ou « néo-tribus » (BENNET 1999) qu'ils jugent plus approprié pour caractériser les formes de regroupements subculturels postmodernes. MAFFESOLI envisage ces « tribus » postmodernes comme des « communautés » cherchant à réactualiser l'idéal communautaire de quartier ou de village. Ces communautés du genre « émotionnel » ne sont pas forcément définies sur le plan territorial comme c'était plus le cas avec les subcultures classiques d'après-guerre, car certaines utilisent les ressources offertes par les avancées technologiques médiatiques pour former ce que MAFFESOLI (1988) désigne plus spécifiquement comme des « tribus virtuelles ». Aussi, contrairement aux « communautés traditionnelles », les « communautés postmodernes » sont plus volatiles et plus éphémères, car chaque membre garde son autonomie, et le libre choix de s'en extraire quand bon lui semble. Selon GHASARIAN, la notion de milieu intègre également cette caractéristique. Dans le cas du milieu du *trainwriting*, les interruptions temporaires de carrières subculturelles et de prises de distances momentanées des adeptes avec la vie sociale de leurs cercles de pairs sont fréquentes. La carrière d'ERGON par exemple, le plus ancien initié à la pratique du *trainwriting* de mes partenaires de terrain privilégiés, a fait l'expérience de plusieurs moments de *pauses* au cours de sa carrière. Toutefois, après un moment de pause, la réinsertion dans le milieu ne se fait pas automatiquement. Elle nécessite un temps d'ajustement qui peut être plus ou moins important selon la durée de la pause et les caractéristiques du nouveau contexte social. Ce temps implique

141 Voir chapitre 1.

une remise à jour des connaissances du « milieu » et un travail de remise en contact avec des membres de cercles d'adeptes actifs, comparables à l'expérience que j'ai vécue, suite à ma volonté de réaliser une deuxième étude sur le *graff* dans le cadre de la préparation de « mon terrain », lorsque j'ai commencé à réactiver mon passé d'*insider* au sein de la *scène suisse du writing*, après plusieurs années de retraite¹⁴².

S'appuyant sur le travail de MAFFESOLI (1988), BENNETT (1999) adapte la notion de « tribus » en lui ajoutant le suffixe « neo- » pour éviter une confusion avec les communautés qui font référence aux « tribus primitives ». Cet auteur qui s'intéresse en particulier au milieu de la musique utilise la notion « néo-tribu » en relation aux sphères de la vie sociale où les « regroupements de jeunes », le « style », la « musique » et l'« identité » s'entrecroisent. Selon lui, les regroupements de jeunes, qui sont traditionnellement appréhendés comme des subcultures cohérentes et figées, doivent plus être envisagés comme des manifestations temporelles caractérisées par des frontières fluides et une conception flottante de la qualité de membres (BENNETT 1999 : 599-600).

9.4 La notion de scène

Mais si les auteur-e-s, représentant le courant post-subculturel, présenté-e-s jusqu'à présent ont raison de privilégier une perspective dynamique des subcultures et de questionner leur (in-) cohérence en soulignant les processus d'hybridation à partir desquels elles se sont constituées, tout en évoquant le caractère fluide des frontières symboliques que les membres leur assignent ainsi que la nature flottante des rapports que ces derniers entretiennent avec leur(s) communauté(s) de référence, il n'empêche que pour les membres de certaines « communautés de pratiques » comme celles qui rassemblent les adeptes du *trainwriting*, le sentiment d'appartenance subculturelle des acteur-ric-e-s est loin d'être perçu comme « volatile », « éphémère », « fluide » ou « flottant ». Comme je l'ai déjà évoqué ailleurs, les membres du cercle d'adeptes du *trainwriting* que j'ai pistés, indépendamment des autres sphères de la vie sociale au sein desquelles ils sont aussi engagés en parallèle à leur vie d'adeptes, sont tous convaincus d'appartenir à un mouvement ancré historiquement et de contribuer à travers leur engagement de poursuivre une *tradition* scripturale authentique : « Nous faisons partie de la génération des *writers* actifs, qui continuent d'écrire l'histoire de la scène suisse ! ». Sur le plan ethnogéographique, cette affirmation exprime clairement le sentiment identitaire et territoriale des adeptes que j'ai pistés, d'être attachés à une *scène* unique en son genre et même, comme je l'ai déjà montré ailleurs, d'appartenir à son élite : l'*élite de la scène suisse du trainwriting*. Ici, l'usage de la notion de scène qui a fait l'objet d'un profond travail de conceptualisation dans le domaine des études subculturelles¹⁴³ est tout à fait révélateur.

Par opposition à toutes les autres notions présentées jusqu'à présent (« univers », « monde », « communauté », « subculture », « milieu », « tribu »), la notion de « scène » présente l'avantage sur le plan conceptuel d'envisager les réseaux sociaux constitués par les acteur-trice-s subculturel-le-s en pointant leurs dimensions géographiques et multiscalaires. En effet, pour Paul HODKINSON (2002) la notion de « scène » a l'intérêt de focaliser sur les processus de « dé-localisation » qui affectent la structure et l'organisation

¹⁴² Concernant les modalités statutaires d'entrée et conditions d'accès à mon terrain, je renvoie aux sections 2.2 et 2.3.

¹⁴³ Voir notamment à ce propos les articles et les ouvrages de Keith KAHN-HARRIS (2007), Paul HODKINSON (2002), Will STRAW (2004) et plus particulièrement des sociologues allemands Ronald HITZLER ainsi que son collègue Arne NIEDERBACHER (2010).

sociospatiale des « communautés postraditionnelles »¹⁴⁴, telles celles déjà citées dans l'introduction de ce chapitre. En fait, cette notion que je privilégie aussi dans ma recherche a le mérite de thématiser les questions liées aux spécificités locales des modes de pratiques subculturelles globalisées. Elle présente l'avantage de cibler non seulement sur les processus de réappropriations des formes subculturelles globalisées (HODKINSON 2002 : 22), mais aussi ceux qui relèvent de l'imbrication des phénomènes locaux dans les processus globaux. Ces processus qui sont au cœur de ma recherche se réfèrent directement à la notion de « translocationalisation » que j'ai déjà eu l'occasion de présenter à plusieurs reprises¹⁴⁵.

Comme l'illustre la citation précédente d'HERMES, dans le monde du *trainwriting*, les adeptes utilisent souvent le terme de scène en référence à un contexte géographique spécifique. En fait, sur le plan symbolique, la conception cartographique du monde du *trainwriting* des personnes que j'ai pistées se fonde grossièrement sur une représentation spatiale qui distingue principalement cinq échelles géographiques classique : (i) l'échelle de la cité (par exemple : la scène se rapportant aux activités des adeptes qui animent la vie subculturelle de la ville de Berne et ses environs, la scène lausannoise, etc.) ; (ii) l'échelle régionale (par exemple : la scène bernoise et la région qui l'entoure, la scène berlinoise, etc.) ; (iii) l'échelle nationale (par exemple : la scène suisse, la scène allemande, etc.) ; (iv) l'échelle continentale (par exemple : la scène européenne, la scène nord-américaine, etc.) ; (v) l'échelle globale (la scène internationale).

En fait, pour les adeptes qui résident dans de grandes villes européennes comme Bruxelles, Paris et Londres, il conviendrait encore d'ajouter l'échelle du quartier, moins pertinente pour les petites villes et moyennes villes du contexte suisse, où le sentiment d'appartenance identitaire à un quartier spécifique est moins prononcé à ma connaissance. Sur le plan interpersonnel, les représentations géographiques du monde du *trainwriting* des adeptes que j'ai rencontrés se fondent sur un point de référence commun. Ce point d'origine fait référence à ce qu'ils considèrent comme leur « base territoriale ». Comme j'ai déjà eu l'occasion de le mettre en lumière¹⁴⁶, cette base englobe les « territoires circulatoires » rassemblant les terrains d'action, le long du réseau ferroviaire suisse qu'ils revendiquent et depuis où ils conçoivent l'organisation de leurs activités circulatoires translocationnelles dans le cadre de la préparation de leurs plans d'action. Situé à proximité des localités résidentielles de mes partenaires de terrain privilégiés, cette base polycentrique se trouve *grosso modo* dans la région du Mittelland. Je reviendrai plus concrètement sur la géographie de ces « territoires circulatoires » et les activités qui les animent dans les chapitres de la prochaine partie de ce travail.

Dans leur ouvrage, Ronald HITZLER et Arne NIEDERBACHER (2010) proposent une définition synthétique de la notion de scène (*Szenen*) utile pour schématiser leur structure organisationnelle. Leur conception cartographique a aussi le mérite d'intégrer la portée globale de l'étendue géographique des réseaux sociaux des *Szenen* et de souligner l'importance jouée par le rôle d'internet dans la constitution des liens qui relient les acteur·trice·s subculturel·le·s entre eux. Ces deux auteurs conçoivent ainsi la notion de scène comme suit :

¹⁴⁴ Dans la littérature spécialisée, le terme de « communauté post-traditionnelle » est parfois utilisé comme une alternative à celui de « communauté post-moderne ».

¹⁴⁵ Voir chapitre 1.

¹⁴⁶ Voir chapitre 3.

Unter einer Szene soll verstanden werden : Eine Form von lockerem Netzwerk ; einem Netzwerk, in dem sich unbestimmt viele beteiligte Personen und Personengruppen vergemeinschaften. [...] Eine Szene weist typischerweise lokale Einfärbungen und Besonderheiten auf, ist jedoch nicht lokal begrenzt, sondern, zumindest im Prinzip, ein weltumspannendes, globales – und ohne intensive Internet-Nutzung der daran Beteiligten zwischenzeitlich auch kaum noch überhaupt vorstellbares – Gesellungsgebilde bzw. eine globale Mikrokultur (HITZLER & NIEDERBACHER 2010 : 15-16).

Pour ma recherche, je retiens de ces auteur-e-s en particulier que les « scènes subculturelles » peuvent être conçues comme un ensemble de réseaux translocationales de regroupements d'individus reliés entre eux par des intérêts communs. Ces réseaux sont translocaux parce que, bien que les acteurs subculturels qui les constituent soient la plupart du temps basés localement comme ma recherche le met clairement en évidence, ils sont reliés en même temps à des groupes de pairs basés ailleurs dans le même pays ou un autre, voire continent. L'expression « cercles d'interconnaissances » que j'ai utilisée implicitement jusqu'ici, pour évoquer le réseau social constitué par le regroupement d'adeptes que j'ai pistés, résonne directement avec cette conception.

Selon HITZLER & NIEDERBACHER (2010 : 22) les caractéristiques du profil des « scènes subculturelles » peuvent être définies à partir de plusieurs traits de caractères structurels typiques :

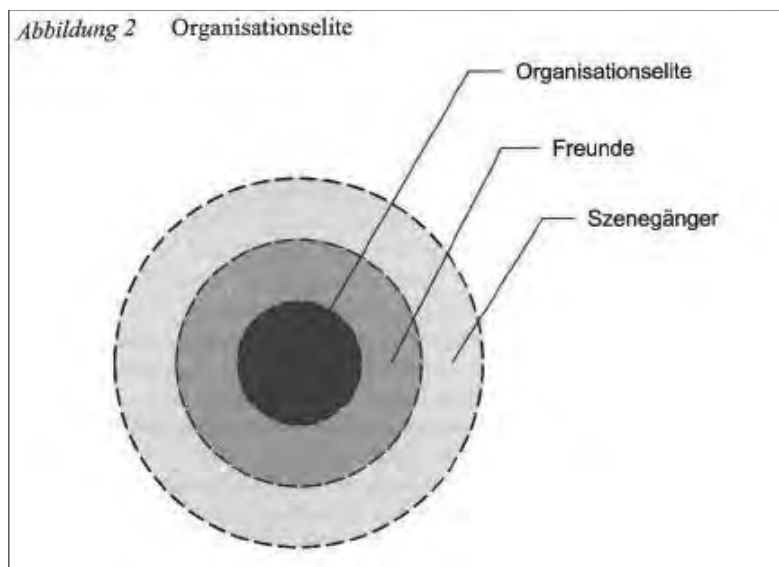
Szenen sind Gesinnungsgemeinschaften » ; « Szenen sind thematisch fokussierte soziale Netzwerke » ; « Szenen sind kommunikative und interaktive Teilzeit-Gesellungsformen » ; « Szenen dienen der sozialen Verortung » ; « Szenen haben ihre je eigene Kultur » ; « Szenen sind labile Gebilde » ; « Szenen haben typische Treffpunkte » ; « Szenen sind Netzwerke von Gruppen » ; « Szenen sind vororganisierte Erfahrungsräume » ; « Szenen strukturieren sich um Organisationseliten » ; « Szenen sind dynamisch » ; « Szenen liegen quer zu bisherigen Gesellungsformen und grossen gesellschaftlichen Institutionen (HITZLER & NIEDERBACHER 2010 : 16-26).

Parmi ces traits de caractères, je retiens dans ce chapitre en particulier l'aspect que les *Szenen* se structurent plus ou moins durablement autour de ce que ces chercheurs désignent comme des « élites organisationnelles » [« *Szenen strukturieren sich um Organisationseliten* »]. Pour ces auteurs, les personnes bougeant au sein de ces réseaux d'élites se distinguent des autres « membres ordinaires » [« *normalen Szenegängern* »] par les « bénéfices symboliques » qu'ils peuvent tirer de leur « capital subculturel » (THORNTON 1995) pour reprendre ici un concept développé par Sarah THORNTON, en s'appuyant sur la théorie des capitaux de BOURDIEU (1979) et faire le lien avec les savoirs spécifiques en jeu dans la construction de la renommée des adeptes au cours de leur carrière d'initié. Pour cette représentante du domaine des études subculturelles, le terme renvoie aux savoirs et biens culturels acquis par les membres d'une « scène subculturelle », leur élevant de statut et leur servant à se différencier des membres d'autres groupes. Dans le cas du monde du *trainwriting* le « capital subculturel » relève de connaissances géographiques et compétences spatiales, autrement dit d'un sens de l'espace et de la mobilité, soit précisément et plus concrètement d'un « savoir bouger en rythme » dans et avec l'infrastructure ferroviaire.

Pour HITZLER & NIEDERBACHER, de par la centralité du positionnement privilégié que les membres de ces réseaux d'élites occupent au sein des « scènes subculturelles » dont ils font partie, ces derniers constituent leur « moteur » : « *Organisationseliten bilden eine Art « Szenemotor* » (HITZLER & NIEDERBACHER : 23). Le modèle de *Szenen* de HITZLER & NIEDERBACHER suppose non seulement l'existence de frontières *in-group*/

out-group aussi floues et contextuelles puissent-elles être, selon les cas considérés, mais aussi l'action de dynamiques internes relevant de processus de structuration hiérarchique plus ou moins explicites à l'image du système hiérarchique pyramidal, que j'ai déjà mis en lumière ailleurs en évoquant le sentiment élitiste qui prédomine chez la plupart des adeptes du *graff* sur trains, à l'égard des autres membres de la communauté des *writers* qui ne pratiquent pas le *trainwriting*¹⁴⁷. HITZLER & NIEDERBACHER se représentent schématiquement les « élites organisationnelles » dans les « scènes subculturelles » comme le cœur d'un cercle concentrique structuré en plusieurs anneaux périphériques qui s'imbriquent les uns dans les autres.

Illustration 44 : Schéma Organisationselite.



Source : Schéma tiré du modèle des « Szenen » de Hitzler & Niederbacher (2010 : 23).

Dans le schéma ci-dessus, le cercle concentrique à trois niveaux représente le champ de positionnement des personnes impliquées dans la vie sociale et culturelle d'une « scène subculturelle », en fonction du statut qu'elles occupent par rapport au cœur du réseau configurant l'élite organisationnelle, autrement dit des positions et statuts plus ou moins privilégiés qu'ils occupent, selon la distance qui les sépare du noyau élitiste. Les auteurs distinguent trois positionnements hiérarchiques. Le premier depuis le centre du cercle représente le cœur d'une « scène subculturelle ». Il renvoie au réseau de personnes privilégiées formant l'élite organisationnelle d'une scène considérée (« *Organisationselite* »). Les deux autres font référence aux zones de positionnements situées à la périphérie du cercle, à savoir les amis des personnes appartenant à l'élite organisationnelle (« *Freunde* ») et toutes les autres personnes plus ou moins impliquées au sein de la scène en question (« *Szenegänger* »).

Si pour HITZLER & NIEDERBACHER (2010) les « scènes subculturelles » sont structurées autour d'une élite organisationnelle à laquelle ils accordent une fonction de « moteur » [*Szenenmotor*], la plupart des acteur·trice·s subculturel·le·s, qui font partie d'une élite subculturelle, ne sont pas isolées du monde. En dépit de l'autonomie relative qui caractérise certaines scènes, comme celle constituées par la « communauté de pratique » des adeptes du *trainwriting*¹⁴⁸, il n'est pas rare que leurs membres entretiennent des relations plus ou moins étroites avec un ou plusieurs autres « scènes subculturelles » en parallèle.

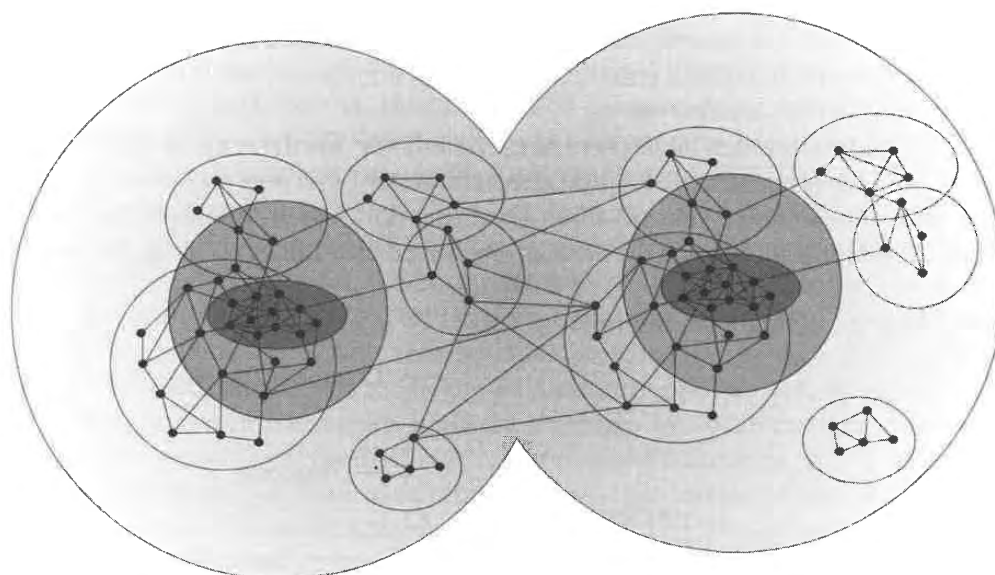
¹⁴⁷ Voir chapitre 6.

¹⁴⁸ Voir chapitre 6.

Indépendamment de leur vie sociale d'initié, mes partenaires de terrain privilégiés avaient aussi l'habitude de fréquenter des cercles affiliés à d'autres communautés de pratique (*scène locale* du *skate*, du *b-boying*, du *foot* ou de la musique électronique par exemple). Le schéma ci-dessous représente cette propriété.

Illustration 45 : Schéma Gruppen in Organisationseliten.

Abbildung 3 Gruppen und Organisationseliten in Szenen



Source : Schéma tiré du modèle des « Szenen » de Hitzler & Niederbacher (2010 : 24).

Dans ce schéma, les points noirs représentent des personnes, les bulles des regroupements de personnes, les lignes des interactions entre personnes et regroupements de personnes au sein d'une scène considérée, les anneaux concentriques les zones de positionnements des personnes occupant des positionnements plus ou moins privilégiés. Il met en évidence des regroupements de personnes constituées autour des élites organisationnelles de plusieurs scènes qui entretiennent des liens les unes entre les autres.

Mais si le modèle de schématisation des « Szenen » de HITZLER & NIEDERBACHER (2010) présente l'intérêt de proposer une représentation imagée originale (au moment de sa publication en tout cas) de la structuration organisationnelle des « scènes subculturelles », il éclipse les dynamiques interrelationnelles qui les configurent. Or, comme l'ont pourtant bien mis en avant ses auteurs, les « scènes subculturelles » sont dynamiques : « Szenen sind dynamisch » (HITZLER & NIEDERBACHER 2010 : 25). Les interactions entre les personnes, les regroupements et les réseaux de pairs qui les configurent ne sont pas figés, comme pourraient le laisser penser les schémas statiques proposés par ces auteurs. Comme toutes les formes de regroupements en effet, ces réseaux de pairs ont tendance à se développer, se défaire, se recomposer, se métamorphoser et se dissoudre au cours du temps. Certes, marquées par des moments de stabilité plus ou moins durables, les relations sociales qui entretiennent la vie des cercles subculturels, tout comme les interactions qui les nourrissent n'en sont pas pour autant dépourvues de turbulence. Mes observations de terrain portant sur la carrière collective des personnes, ayant contribué à un moment ou un autre à consolider ce que j'ai désigné par l'expression « noyau dur » du cercle des RAILERZ, illustre remarquablement bien le caractère dynamique des regroupements de pairs. Mais la description des

traits de caractère interpersonnels des membres du noyau dur des RAILERZ dépasse largement le cadre de ce portrait subculturaliste et généraliste du monde du *trainwriting* de ce chapitre. La mise en portrait intimiste des RAILERZ fait justement l'objet du prochain chapitre qui par ailleurs marque l'ouverture de la troisième et dernière partie de ce travail.

CONCLUSION DE LA PARTIE III

Cette troisième partie avait pour objectif, à partir d'une mise en portrait subculturaliste des acteurs masculins du monde du *trainwriting*, de compléter la présentation des aspects fondamentaux pour comprendre la pratique du *graff* clandestin sur trains, entamée dans la deuxième partie de ma thèse.

Sur le plan théorique et méthodologique, le survol de la vaste littérature existante des *subcultural studies* m'a permis de montrer que deux principaux modèles explicatifs desdites subcultures coexistent.

Le premier modèle envisage les subcultures selon une conception dérivée des approches classiques de la culture fondées sur le postulat de l'autonomie et de l'homogénéité de la localité (École de Chicago et l'École de Birmingham). Les chercheur·euse·s affilié·e·s à ces traditions considèrent les subcultures comme des univers homogènes, locaux et autonomes qui se distinguent catégoriquement des autres subcultures et d'une soi-disant prétendue « culture » dominante et hégémonique. Lorsque mes partenaires de terrain me décrivent leur passion commune comme un monde pour soi qui fonctionne parallèlement à la société ordinaire, leur discours s'inscrit directement dans le paradigme culturaliste classique.

Le deuxième modèle se fonde sur des approches dites postmodernes en opposition avec la conception classique. D'une part, les postmodernes critiquent la vision unilinéaire des rapports de force en tension entre les acteur·trice·s de ladite « culture dominante et hégémonique » et les acteur·trice·s desdites « subcultures dominées et résistantes ». L'enjeu de cette critique est remarquablement illustré par CRESSWELL dans son ouvrage *In place/out of place. Geography, ideology, and Transgression* (CRESSWELL 1996). Se basant sur un exemple tiré de son étude de cas sur le *graff* à New York, il évoque cet enjeu dans un passage où il justifie la manière nuancée dont il conçoit son usage des notions problématiques « dominants » et « dominés » :

When I use terms such as dominant and dominated I do not intend to suggest that there are two mutually exclusive groups of people in the world who fall into one or the other of these categories. I do mean to suggest, however, that in given contexts we can make judgements concerning who has power over whom. Take the first of my illustrations as an example – graffiti in New York City. The main actors in the story are graffiti artists (usually poor, often black or hispanic, mostly male), city government (mostly male, wealthy, and white), and the art world (male and female, mostly white, wealthy). It seems quite reasonable to suggest that the graffiti artists are less powerful than the city government and the art world. Within the art world there are probably different groups, such as traditionalists and the avant-garde. Traditionalists tend to define what counts as art and are more often white and middle or upper class than the avant-garde upstarts who bring graffiti into the gallery have more power than graffiti artists. Graffiti artists I turn are mostly male and often refuse to include women in their

groups. The graffiti artists are thus subordinate in relation to the art world but dominant in relation to women in their own community. The story could become more complicated. The point is that domination needs to be conceived of in relation to the story that is being told (CRESSWELL 1996: 15).

A travers son étude de cas critique sur la domination et sa vision pluridimensionnelle des rapports sociaux, CRESSWELL applique ici implicitement des principes analytiques conformes à ceux appliqués dans les approches dites intersectionnelles. Communément mobilisées dans les études de genre, ces approches ont pour objectif de surplomber les visions unidimensionnelles des structures de pouvoir en révélant la pluralité des rapports sociaux relatifs aux discriminations de genre, de classe, de racisation (ainsi que toutes autres catégorisations sociales significatives dans l'analyse telles que l'âge, la religion, l'apparence, l'orientation sexuelle, etc.) et en mettant en lumière leurs caractères interdépendants, cumulatifs, consubstantiels, imbriqués et situationnels (BUSCATTO 2016 ; CRENSHAW et BONIS 2005). Si comme le met en évidence la démonstration de CRESSWELL cette approche révèle des points de vue intéressants sur le monde du *graff* et ses protagonistes, je ne l'ai pourtant pas convoquée en tant que telle dans mon étude car je la considère trop éloignée de ma problématique de recherche.

D'autre part, les postmodernes critiquent aussi l'essentialisation de la société dans laquelle les classiques inscrivent l'émergence des subcultures de même qu'ils remettent en question le nationalisme méthodologique sur lequel se fonde leurs analyses, prenant (implicitement ou explicitement) l'Etat-nation pour unité d'analyse. Pour les postmodernes les plus catégoriques et critiques vis-à-vis du modèle classique, les subcultures et les groupes n'existent pas. Pour eux, le monde social est une entité fragmentée. Alors que les théoricien·ne·s associé·e·s au développement du modèle classique s'intéressent aux pratiques, valeurs, normes et sentiments d'appartenance groupale qui constituent les subcultures identifiées dans leurs recherches, les chercheur·euse·s postmodernes, par contraste, situent au cœur de leurs analyses le caractère fluide, hybride, pluriel, contextuel, circonstanciel, stratégique, opportuniste, flottant, transitoire éphémère, translocal, transnational et en ce qui me concerne translocational, etc. des dynamiques identitaires. Les postmodernes reprochent aux théories classiques, notamment à celles qui fondent les travaux issus des CCCS, d'avoir modélisé des subcultures théoriques à travers des concepts éloignés des réalités vécues par les personnes étudiées plutôt qu'à ancrer leurs théories sur la base d'observations concrètes, et donc de les avoir nourries par des données de terrain (MUGGLETON 1997: 183). Sur un autre plan cependant, les approches postmodernes qui remettent en question les conceptions stables, figées et cohérentes des subcultures s'avèrent parfois tout autant éloignées de la prise en considération des réalités expérimentées par les acteur·trices-subculturel·le·s. En effet, ma recherche tout comme de nombreuses études ethnographiques récentes (GLAUSER 2016, MÜLLER 2010-23, SCHULZE 2015), montrent que parallèlement à l'observation d'un processus de fragmentation des subcultures, de dissolution et reconstitution des frontières groupales, d'expérimentation et de bricolage culturel que ces approches ont permis de mettre en lumière, les frontières subculturelles *ingroup/outgroup* créées par les membres de subculture (comme par exemple les catégories utilisées par les adeptes du *trainwriting* pour se reconnaître et se distinguer entre eux, telles que *writing/writers*, *trainwriting/trainwriters*, etc., où les référentiels locaux et nationaux, soit les *scène* zurichoise, suisse ou européenne, qu'ils utilisent pour s'orienter dans le monde globalisé du *trainwriting*) continuent d'avoir du sens au sein des regroupements de jeunes. Les approches contemporaines reprochent ainsi aux théories déconstructives postmodernes de ne pas proposer des pistes en retour pour aborder théoriquement et méthodologiquement des réalités qui continuent de prendre du sens pour les acteur·trice·s subculturel·le·s, comme le souligne ROGER BRUBAKER (2004), cité par SCHULZE 2015: 42), qui pointe sur cette limite portant sur tout le domaine des sciences sociales étudiant des phénomènes de formations de groupes :

In their concern to clean the term of its thoretically disreputable « hard » connotations, in their insistence that identities are multiple, malleable, fluid, and so on, soft identitarians' leave us with a term so infinitely elastic as to be incapable of performing serious analytical work (BRUBAKER 2004: 38).

Pour ma part, c'est en adoptant une approche (auto-) ethnogéographique, combinant une perspective spatiale pragmatique des usages de l'espace inspirée des méthodes interactionnistes et situationnistes avec une perspective transnationale, que je me suis appliqué à concilier les aspects à la fois tant stables, figés, cohérents, continus, etc., que fluide, hybride, pluriel, translocal, transnational, translocational, etc., des identifications.

L'idée de la « zone d'échanges » de fertilisation mutuelle des savoirs, où convergent les théories culturelles produites par les acteur·trice·s réflexif·ve·s et les théories sociologiques développées par les chercheur·euse·s en sciences sociales (NIZET 2007: 27), soutenue par le principe de la « réciprocité des savoirs » et la théorie de la « double herméneutique » mis en lumière par GIDDENS (1976 et 1977), m'a servi de fil conducteur pour conduire mon approche. Orienté par ce principe et cette théorie, pour la suite du développement de ma thèse, j'ai retenu en particulier des approches classiques et postmodernes les notions de subculture et de scène à la fois « émiques » et « étiques ». Dans ma recherche, tout comme les notions de monde et de communauté de pratique que j'ai présentées dès le début de ce travail, les termes subculture et scène renvoient à l'idée d'un espace social transcendant les frontières des États-nations. Si je les utilise cependant de manières distinctes, c'est parce que chacun d'eux pointent sur des dimensions spécifiques des espaces sociaux transnationaux qui constituent le monde du *trainwriting* tels que j'ai proposé de les concevoir¹⁴⁹.

Avant de terminer cette conclusion intermédiaire, il convient dès lors de refaire brièvement le point sur ces particularités. La notion de monde pointe sur les collaborations qui relient l'ensemble des personnes autour de la pratique du *trainwriting* et insiste sur la dimension conventionnelle des activités sociales qui occupent les adeptes et le partage d'un répertoire de symboles, de valeurs, de codes et de règles communs « transcendant les frontières les différences linguistiques aussi bien que les échelles locales ou nationales » (MUELLER 2010 : 18). Si le terme de communauté de pratique inclue aussi l'idée du partage de valeur et de conventions propres, il met plus l'accent sur le sentiment d'affiliation à une tradition commune qui unit idéalement les membres entre eux que sur le réseau d'adeptes collaborant entre eux. La notion de subculture, tout comme celle de scène, rend compte du sentiment d'appartenance commun qui relie ensemble les membres de la communauté de pratique qui animent le monde du *trainwriting*. Toutefois, à la différence de la subculture qui questionne l'organisation sociale des membres de la communauté de pratique formée par les adeptes et leurs aspirations carriéristes, l'idée de scène (*scène locale, scène régionale, scène suisse, scène européenne, scène internationale*) problématise les dynamiques locales/globales en jeu dans la pratique du *trainwriting* du point de vue des adeptes. Mais attention, cette notion ne doit pas être confondue avec celle exploitée dans les travaux de GOFFMAN, en référence à la métaphore du théâtre (scène, rôle, coulisse, performance, etc.) (TADORIAN 2009a : 27-28), que je mobilise aussi, plus ou moins explicitement, pour saisir les stratégies de mise en scène de soi des adeptes dans les situations décrites.

149 Voir chapitre 1.

Dans la présentation de cette brève revue de la littérature des *subcultural studies*, j'ai également mis en lumière la critique féministe adressée à de nombreux travaux sur les subcultures qui n'ont pas tenu compte de la dimension du genre dans leur analyse et/ou surévalué le rôle de l'appartenance sociale et de la racisation par rapport à cette première, comme dans le cas des études classiques sur le *graff*. La recherche de Nancy MACDONNALD (2001) a été très utile de ce point de vue pour mettre en perspective une dimension importante de l'économie de prestige du *trainwriting*, à savoir un processus de construction identitaire de la virilité masculine et de sa confirmation à travers sa mise en scène. Les métaphores utilisées par les adeptes et les trophées visuels qu'ils produisent sont très évocateurs.

Après avoir mis dès lors en perspective les aspects fondamentaux pour comprendre le monde du *trainwriting* et ses acteurs, dans la prochaine partie qui constitue le cœur de mon travail ethnographique, je montre en quoi les acteurs monde du *trainwriting* se caractérisent avant tout par une certaine manière d'utiliser l'espace, autrement dit un « style d'habiter » spécifique. Chacun des trois chapitres qui composent cette dernière partie donne un aperçu plus ancré, intime et vivant de la spatialité des activités locales et translocationnelles des membres du cercle d'adeptes que j'ai pistés.

QUATRIÈME PARTIE

IV



IV. LE CERCLE DES RAILERZ ET LA SPATIALITÉ DE LEURS ACTIVITÉS CIRCULATOIRES TRANSLOCATIONALES

Après avoir exposé les grands traits de caractère du fonctionnement du « monde du *trainwriting* » et avoir mis en perspective les aspects fondamentaux pour comprendre la pratique du *trainwriting* avec mes données de terrain, le contenu de cette quatrième et dernière partie marque un déplacement de la perspective adoptée jusqu'ici. Passant progressivement d'une approche privilégiant la « vision aérienne de l'aigle », valorisée jusqu'à présent du point de vue incarnant la perspective transnationale, à une approche adoptant le « sens pratique des rats des villes », du point de vue incarnant la perspective spatiale pragmatique, les deux chapitres qui structurent cette ultime partie visent à rendre compte des styles d'habiter propres aux RAILERZ. Il s'agit, d'une part, de dresser de manière plus intimiste le profil de mes partenaires de terrain privilégiés ELVIS, FORCE, HERMES, le trio fondateur du *crew* G.U.K., à l'origine de l'émergence du noyau dur du cercle des RAILERZ, ainsi que celui de PAKO, ERGON, HAMED, CASSIUS, METAL & RICO, les personnes qui se sont associées à eux, à un moment ou un autre de la période de leur règne. D'autre part, il s'agit aussi de rendre compte des logiques spatiales qui sous-tendent leurs activités circulatoires translocationales.

Autrement dit cette partie finale vise à mettre en perspective de manière plus ancrée les propositions conceptuelles articulées dans la première partie de cette recherche et ainsi relever de manière plus vivante de l'« écologie de prestige », à l'œuvre dans l'organisation sociale et spatiale de leurs activités circulatoires locales et translocationales. Je rappelle que j'ai conçu le principe de cette écologie à partir de la notion d'« économie de prestige » utilisée par Joe AUSTIN (2001) dans son étude sur la scène new-yorkaise du *trainwriting* pour évoquer les principes d'allocation de la renommée au sein des regroupements de pairs. Or, si cette notion d'« économie de prestige » a le mérite de pointer les enjeux symboliques qui sous-tendent les ambitions carriéristes des adeptes, en quête de reconnaissance (identité masculine, visibilité, crédibilité, renommée et respect, etc.) et qui les motivent à « courir après des trains » dans les quatre coins du monde, en dépit de tous les efforts et risques supposés par leur pratique, elle éclipse les moyens concrets à travers lesquels s'effectuent les « trans-actions » pratiques et idéelles opérées entre les adeptes du *trainwriting* et les espaces qu'ils investissent. En effet, les activités circulatoires situées dans l'espace et le temps de mes partenaires de terrain privilégiés et les modalités de production et de conversion des ressources sur lesquelles elles reposent (réseau d'entraide, savoirs géographiques et bénéfices symboliques) ne mettent pas uniquement en jeu des contextes d'action géographiques spécifiques (espace transnational de la scène européenne du *trainwriting*, environnement urbanisé et son infrastructure ferroviaire). Leurs activités locales et translocationales s'effectuent avant tout « par les moyens de » ces espaces, à la façon que suggèrent justement les notions d'« écologie de prestige » et de « trans-action », telles que je les ai posées dans le cadre théorique.

Forts de cette proposition, les chapitres suivants qui constituent cette ultime partie du développement de ma thèse, mettent en lumière trois cadres de manifestation significatifs des dynamiques sociales et spatiales à l'œuvre dans l'écologie de prestige propre au « style d'habiter » des RAILERZ. Ces cadres relèvent d'arrangements, de natures et d'échelles variés. Le premier arrangement (chapitre 10) concerne les dynamiques de constitution du collectif établies par mes partenaires de terrains privilégiés et leurs associés. La description de cet arrangement se présente sous forme de portrait intimiste. La deuxième espèce d'arrangement exposée renvoie à l'« infragéopolitique » qui sous-tend les activités locales et

translocationnelles des RAILERZ du point de vue de la situation, à l'époque que je considère comme l'« âge d'or » de leur « règne dynastique » (chapitre 11). Elle met en lumière les logiques circulatoires et rythmées qui sous-tendent l'organisation de leurs activités circulatoires à l'échelle locale, nationale et translocationnelle, tout comme la carte des territoires circulatoires dessinée par leurs manières très particulières de « bouger en rythme » *dans* et *avec* l'infrastructure ferroviaire. Le troisième arrangement décrit (chapitre 12) fait référence à l'organisation d'un voyage graffitis. Il rend compte du déroulement d'une tournée européenne en mode interrail à laquelle j'ai pris part et au cours de laquelle j'ai observé en situation les épreuves de terrain vécues par ERGON & FORCE, tout au long de leur itinéraire de route. En ce sens et par contraste aux deux premiers arrangements considérés, ce troisième arrangement donne un aperçu très concret des manières dont les adeptes s'y prennent en situation pour arranger à leur bénéfice les espaces qu'ils investissent au cours de leur voyage.

Tirant pleinement profit de l'adoption d'une perspective spatiale pragmatique, j'effectue cette mise en lumière des arrangements en considérant le caractère fondamentalement collectif, idiosyncrasique et situé des activités translocationnelles de mes partenaires de terrain privilégiés ; mais aussi de leurs dimensions territoriales, rythmées, esthétiques, antagonistes et dramaturgiques. Afin d'assurer ce changement de focal et rendre compte des arrangements évoqués du point de vue des expériences et du vécu des épreuves carriéristes des RAILERZ, j'ai adopté une description impressionniste et une écriture privilégiant une épistémologie narrative (ABBOTT 2001, MORIZOT 2018, VAN MAANEN 1992 [1988]) du genre « autoethnographique » (MÜLLER 2015), à l'image du registre utilisé dans mon préambule et dans certaines vignettes. Si cette démarche textuelle se situe à contre-courant du langage érudit et protocolarisé de l'analyse socioethnographique classique, elle s'avère plus adaptée pour décrire de manière vivante des dynamiques sociales et spatiales en jeu dans les « styles d'habiter » des RAILERZ, du point de vue des histoires vécues entre mes partenaires de terrain privilégiés.

10. PORTAIT INTIMISTE DU RÈGNE DES RAILERZ : DERRIÈRE LES COULISSES DE LA VIE GROUPE D'UN CERCLE DE CHASSEURS DE TRAINS ÉMERGEANT

Vers la fin de l'année 2009, lorsque je commençai à m'immerger dans la vie de leur groupe, ELVIS, FORCE & HERMES formaient une petite équipe de jeunes hommes, spécialisés dans la pratique de la « chasse aux trains ». À l'exemple de la majorité des « chasseurs de trains », ils faisaient partie d'un *crew* (le G.U.K. déjà évoqué antérieurement) et consacraient une grande partie de leur temps à agir en son honneur et pour son succès depuis qu'ils l'avaient fondé, environ deux ans plus tôt.

Dans la littérature spécialisée (populaire ou scientifique), le *crew* (groupe d'appartenance) est traditionnellement pensé en tant qu'unité de référence sociale la plus élémentaire de la vie collective des adeptes du *graff*. Cela indifféremment des domaines de spécialisation que les membres de ces collectifs privilégient ou non (*tagging*, *hall of fame*, *street* ou *trainwriting*). Réunissant autour d'une bannière commune (le nom de *crew*) des « adeptes-associés » agrégés par affinités subculturelles (passion pour l'« univers des graffs » et partage de compréhensions communes), géographiques (partage d'un sens de l'espace commun et fréquentation de lieux de socialisation communs) et émotionnelles (confiance mutuelle et sentiment de bien s'entendre sur le plan interpersonnel), les *crews* peuvent regrouper un nombre plus ou moins important d'affiliés (HITZLER & NIEDERBACHER 2010 ; STEWART 2009, TADORIAN 2009a).

Au cours de la période de « l'âge d'or » du règne des RAILERZ que je situe dans le courant des années 2013, les membres du cercle rassemblaient huit associés. Les forces de cohésion qui tiennent les membres ensemble et assurent l'entretien du sentiment d'appartenance collectif trouvent leur source dans la poursuite d'un projet carriériste commun : promouvoir le succès du *crew* et celui de ses membres au sein du monde du *trainwriting*, en faisant proliférer leur « bannière » commune et leur *blaze* personnel. La visée des contributeurs est de se faire reconnaître collectivement et individuellement par un maximum de pairs, « ici » et, idéalement, « là-bas ». En ce sens, les *crews*, en tant que regroupement d'intérêts communs cherchant à favoriser l'acquisition de la reconnaissance individuelle et collective, peuvent être envisagés, selon moi, comme l'expression d'un genre d'arrangement social au cœur de l'« écologie de prestige du *trainwriting* », telle que je l'ai conçue précédemment. Tout au long des sections qui structurent ce chapitre je montrerai que c'est bien au sein de la vie de *crews* que les adeptes développent leurs savoirs géographiques, intensifient le potentiel de leur réseau de contacts et progressent ensemble dans leurs projets carriériste, collectif et individuel.

Mais, si les *crews* font partie des unités collectives de gestion de la construction de la renommée les plus formelles et perceptibles du point de vue extérieur, de même ils se caractérisent par leur caractère évolutif, éphémère, instable et muable. Durant les six années passées aux côtés d'ELVIS, FORCE & HERMES à remonter leurs trajectoires carriéristes convergentes et pister les « petits drames » de leur vie de groupe, le G.U.K. change plusieurs fois de configuration sans toutefois affecter l'organisation de sa « base originelle », autrement dit le « noyau dur » incarné par l'union qui relie mes partenaires de terrain privilégiés ensemble, bien avant la fondation de leur premier groupe « sérieux ». Ces changements de configuration relèvent de deux genres de réarrangements principaux survenus au cours de la période de leur règne : (i) affiliation de nouveaux membres ou désaffiliation d'anciens membres (sorties volontaires, bannissement) et (ii) adoption d'une nouvelle identité collective en remplaçant le nom du groupe par un nouveau.

Ce genre de changements de « caractère » et de « visage » des *crews* ne sont pas rares. Les récits de vie des multiples personnes avec lesquelles j'ai réalisé des entretiens sont parlants et les explications qu'elles font de leur organisation sont plurielles. Dans le premier cas, l'intégration de nouveaux associés peut satisfaire la volonté de renforcer ses effectifs pour augmenter son pouvoir d'action. Les raisons à l'origine de la sortie volontaire ou forcée d'un affilié du groupe peuvent être plus ou moins complexes selon les cas. Souvent, ces cas mettent en jeu des tensions interpersonnelles d'ordre idéologique.

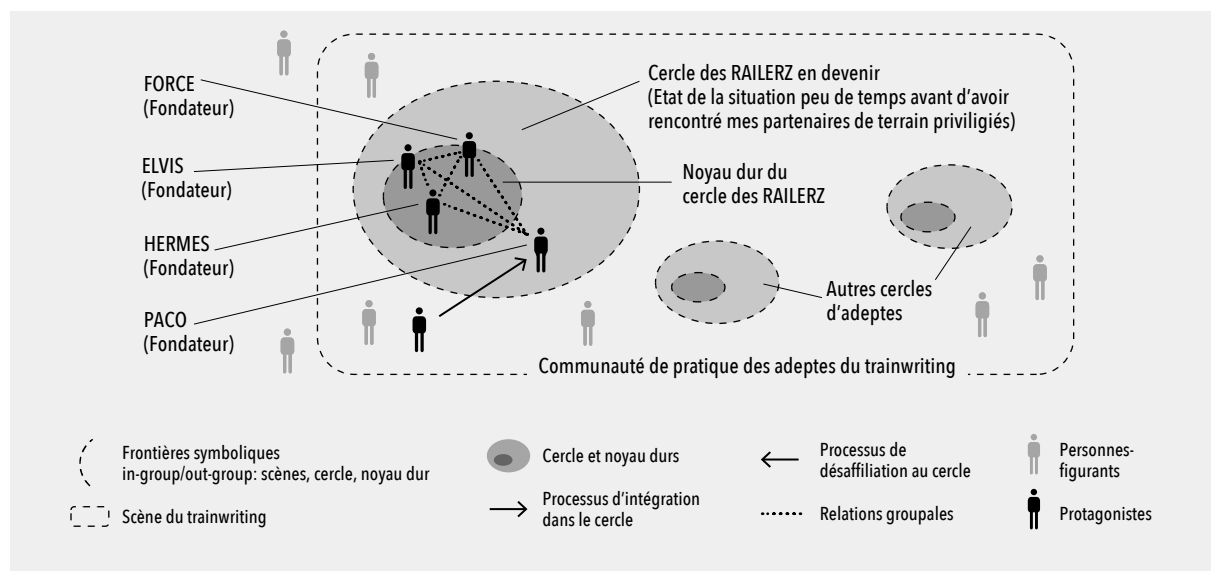
Dans le deuxième cas, le désir de changer leur identité collective peut émerger lorsque des membres découvrent que leur nom de groupe est déjà utilisé par un autre collectif, plus ancien. Ce désir peut également résulter d'une crise identitaire quand le nom n'inspire plus ses membres, et/ou juste par envie de se refaire un nouveau « visage ». Il peut aussi relever d'une tactique de camouflage si les membres subodorent à leurs troupes des brigades spécialisées dans la lutte contre les auteurs de *graffs* et qu'ils estiment alors que la poursuite de l'utilisation de leur nom de *crew* alimente des risques accrus. Dans le cas du collectif constitué par mes partenaires de terrain privilégiés et leurs associés, ces trois raisons sont évoquées dans les entretiens.

Sur le plan méthodologique et conceptuel, ces observations au sujet de la nature à la fois changeante et continue de leur collectif m'a amené à concevoir le trio fondateur du G.U.K. comme un « noyau dur » d'un « cercle » d'associés plus évolutif dans le temps (le noyau dur du cercle des RAILERZ). Pour rendre compte de ces dynamiques interrelationnelles et les représenter visuellement, j'ai construit d'une part un modèle groupal inspiré de la notion de « cercle social » proposée par BIDART et ses collègues (2011 : 9) et d'autre part des schémas organisationnels concentriques des *Szenen* élaborés par HITZLER & NIEDERBACHER

(2010). De la première source d'influence, je retiens une conception groupale dont la limite et l'identité ne sont pas figées à l'image des approches relevant des *postsubcultures studies*, présentées dans le précédent chapitre. De la deuxième source d'influence, je tire le modèle nucléaire prototypique présenté ci-dessous (voir illustration 46).

Ce schéma représente l'arrangement groupal constitué par les membres du cercle des RAILERZ au cours de la période où j'ai commencé à m'immerger dans la vie sociale de mes partenaires de terrain privilégiés.

Illustration 46: Modèle nucléaire des cercles d'associés dans la scène du *trainwriting*.



Fondé sur un travail de pistage des trajectoires carriéristes de mes partenaires de terrain privilégiés et mis en récit en optant pour une écriture narrative, le contenu de ce chapitre vise deux objectifs complémentaires : (i) dresser un portrait intimiste du cercle des RAILERZ et (ii) donner un aperçu impressionniste des dynamiques interrelationnelles qui se trament derrière les coulisses de la vie groupale de ce cercle.

10.1 ELVIS, FORCE & HERMES : membres de la IV^e cohorte intergénérationnelle

Initiés à la pratique du *trainwriting* autour de la deuxième moitié des années 2000, ELVIS, FORCE & HERMES, les trois personnes à l'origine de la constitution du « noyau dur » du cercle des RAILERZ, appartiennent à la IV^e cohorte intergénérationnelle de la scène suisse du *graff*. Selon le découpage de la matrice ethnohistorique du développement de la pratique du *trainwriting* au sein de la scène européenne, présenté dans le chapitre méthodologique (chapitre 3), le contexte d'émergence de cette cohorte s'inscrit dans une période « avancée » de l'époque de la spécialisation de la pratique du *trainwriting*. Cette époque, qui s'étend grossièrement entre les années 1990 et 2000 et qui donc précède l'époque antérieure des pionniers, marque le passage de l'« ère classique » (période avant le début des années 1990) à l'« ère moderne » de la scène du *trainwriting* en Europe (période qui commence entre la fin des années 1980 et le début années 1990). L'entrée dans cette ère se caractérise par la consolidation d'une scène du *graff* sur trains relativement autonome par rapport à la « tradition du *writing* » à laquelle la pratique du *trainwriting* est classiquement affiliée. Elle est marquée progressivement par une spécialisation, une territorialisation, une systématisation, une translocalisation et une digitalisation de la pratique du *trainwriting*.

Mes recherches documentaires me permettent de poser le constat que ces processus sociaux, spatiaux, culturels et politiques traversant le monde du *trainwriting* vont de pair avec l'émergence d'une idéologie dominante au sein de la scène européenne et suisse plus particulièrement. Il s'agit donc de ce que j'ai déjà désigné ailleurs de mobilité géographique, comme valeur de principe, particulièrement manifeste dans les discours et les activités de mes partenaires de terrain privilégiés.

Lorsque je commençai à suivre les activités quotidiennes d'ELVIS, FORCE & HERMES, le « tourisme graffiti » était répandu au sein du monde du *trainwriting*, de même que l'institution « Action, Couch&Breakfast » (A, C&B) que j'ai introduite dès la première partie de cette recherche, en évoquant le système territorialisé de réseaux de solidarité et d'entraide mutuelle entre adeptes, que j'ai identifié au cours de cette recherche (TADORIAN 2013).

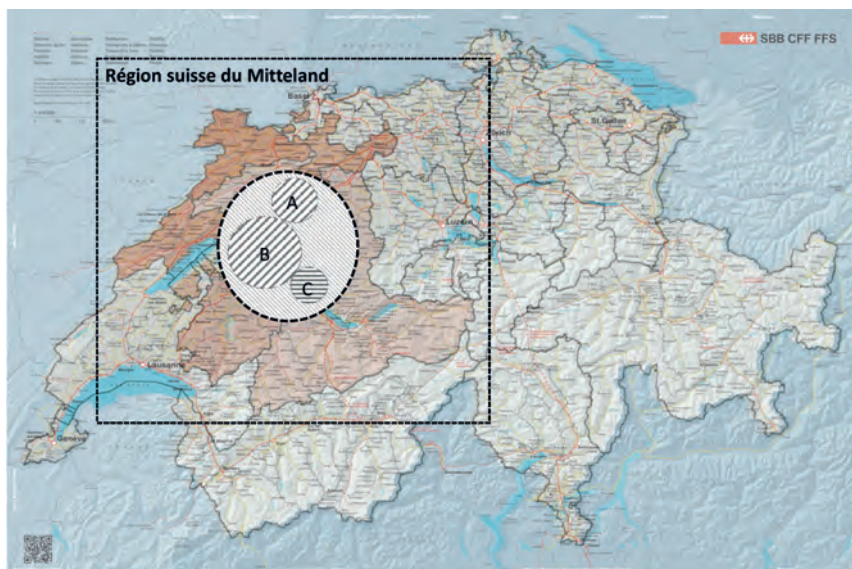
Le thème des « voyages graffitis » (séjours et tournées graffitis en Europe) reviennent fréquemment dans les conversations de mes partenaires de terrain privilégiés. Ils associent les « séjours graffitis » et les tournées interrails à toute une série d'expériences de vie stimulantes : partir à l'aventure ; découvrir le monde ; explorer le réseau ferroviaire européen ; peindre des spécimens de trains et métros inédits ; rencontrer des pairs et partager avec eux des moments conviviaux ; produire des images-témoignages de leurs performances graphiques ; accroître leurs collections de trophées visuelles de leurs propres œuvres ; rendre accessible leurs œuvres en diffusant des images dans les circuits médiatiques spécialisés et en publiant les plus beaux accomplissements dans des magazines de renom ; faire connaître leur signature dans les réseaux de pairs ; et bien d'autres motivations encore.

Pour HERMES en particulier, les « voyages graffitis » vont de pair avec la pratique du *trainwriting* : « [...] Voyager et faire des interrails, sont clairement des facettes importantes du *trainwriting*. Ça va ensemble ! C'est comme une tradition ». Pour lui, les voyages graffitis et les interrails représentent même un « devoir ». Depuis le moment où l'idéologie de la mobilité géographique à titre de valeur de principe s'établit progressivement dans le monde du *trainwriting*, tout se passe comme si « voyages graffitis » et savoirs géographiques que l'organisation de séjours et tournées met en jeu constituaient une condition d'acquisition du prestige. Pour les adeptes en quête de *fame* qui pour une raison ou une autre ne peuvent pas satisfaire à cette injonction, les effets de l'« idéologie mobilitaire » peuvent être mal vécus. C'est le cas notamment pour les pionniers du *trainwriting*, à l'image de GANESCH (un aîné et mentor de mes partenaires de terrain privilégiés) qui, de même que je l'ai déjà laissé entendre précédemment, se sent en décalage avec les nouvelles « règles du jeu » de la mobilité que suivent les nouvelles générations. Ce sentiment de décalage, vécu plus ou moins intensément par d'autres anciens membres de la communauté de pratique que j'ai rencontrés, révèle ainsi non seulement l'intégration d'une nouvelle idéologie au sein du monde du *trainwriting*, mais aussi une rupture intergénérationnelle relativement profonde entre ses *anciens* et les nouveaux adeptes. Dans le discours de mes partenaires de terrain privilégiés, cette rupture s'exprime à travers l'usage des marqueurs de temporalité « *früher* » (« auparavant ») par opposition à « *heut zu Tage* » (« de nos jours »). Plus loin, je montrerai en quoi cette rupture intergénérationnelle est un facteur d'animosité dans l'éclatement d'une dispute, entre FORCE et un autre membre, qui entraîne la dissociation du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur ».

10.2 Un trio inséparable basé en Suisse et en quête de renommée

Lorsque je débutai mon immersion dans la vie sociale d'ELVIS, FORCE & HERMES, âgés alors d'une vingtaine d'années, ils formaient une petite équipe qui paraissait inséparable. La plupart de leur temps libre, ils l'occupent ensemble à promouvoir la renommée de leur *crew* THE GETTING-UP KREW (G.U.K.), dont la fondation remonte au début de l'année 2008. Je rappelle que c'est en pistant les traces scripturales du nom du groupe G.U.K. qui proliféraient le long de mes chemins et cherchant à remonter jusqu'à leurs auteurs, que je parviens à les identifier et à organiser une rencontre. Avant la fondation du G.U.K., ils avaient déjà fait l'expérience de l'appartenance à d'autres *crews*, mais insignifiante selon eux, car leur existence relève plus du symbolique que du concret. Ce n'est qu'avec la fondation de THE GETTING-UP KREW que les trois compagnons situent le « vrai » début de leur entrée dans la scène du *trainwriting* de leur région d'ancrage subculturelle. Pour des raisons qui s'éclairciront davantage dans le courant du développement de ce chapitre, la fondation du G.U.K. marque le début de leur « règne » régional. Deux ans se sont écoulés entre la date de fondation de leur groupe au printemps de l'année 2008 et la période de l'hiver 2009 où je commence à les accompagner. Au cours de cette période, ils réussissent à se faire une place significative au sein de la « scène active » du Mitteland et à occuper une position de « groupe-leader » parmi tous les autres collectifs *actifs* de leur région d'ancrage géographique. Depuis leur « base territoriale », ils contrôlent alors plusieurs domaines ferroviaires. Les domaines de chasse occupés, sous leur influence, dessinent un territoire polycentrique positionné en plein cœur de la région du Mitteland. Défini autour des gares principales de trois villes nationales (gare de la ville A, B et C), ce territoire comprend des nœuds ferroviaires situés sur plusieurs grands axes du réseau ferroviaire national.

Illustration 47 : Zone de localisation approximative de la « base territoriale polycentrique » du collectif constitué par ELVIS, FORCE & HERMES à l'échelle du réseau ferroviaire suisse.



Source : tirée de SBB CFF FFS, « Les cartes Trafimage » (<https://www.sbb.ch/fr/gare-services/a-la-gare/gares/trafimage/trafimage-karten.html>) [téléchargement effectué le 12.09.18], carte adaptée par Marc Tadorian, 2020.

Située d'un point de vue ethnogéographique dans une zone nodale géostratégique du réseau ferroviaire suisse, j'envisage cette zone d'ancrage géographique comme le point d'origine de la territorialité de mes partenaires de terrain privilégiés et la géopolitique de leurs activités locales et translocationnelles. C'est depuis cette base polycentrique que mes partenaires de terrain privilégiés planifient leurs actions et pensent le déploiement de leurs circulations.

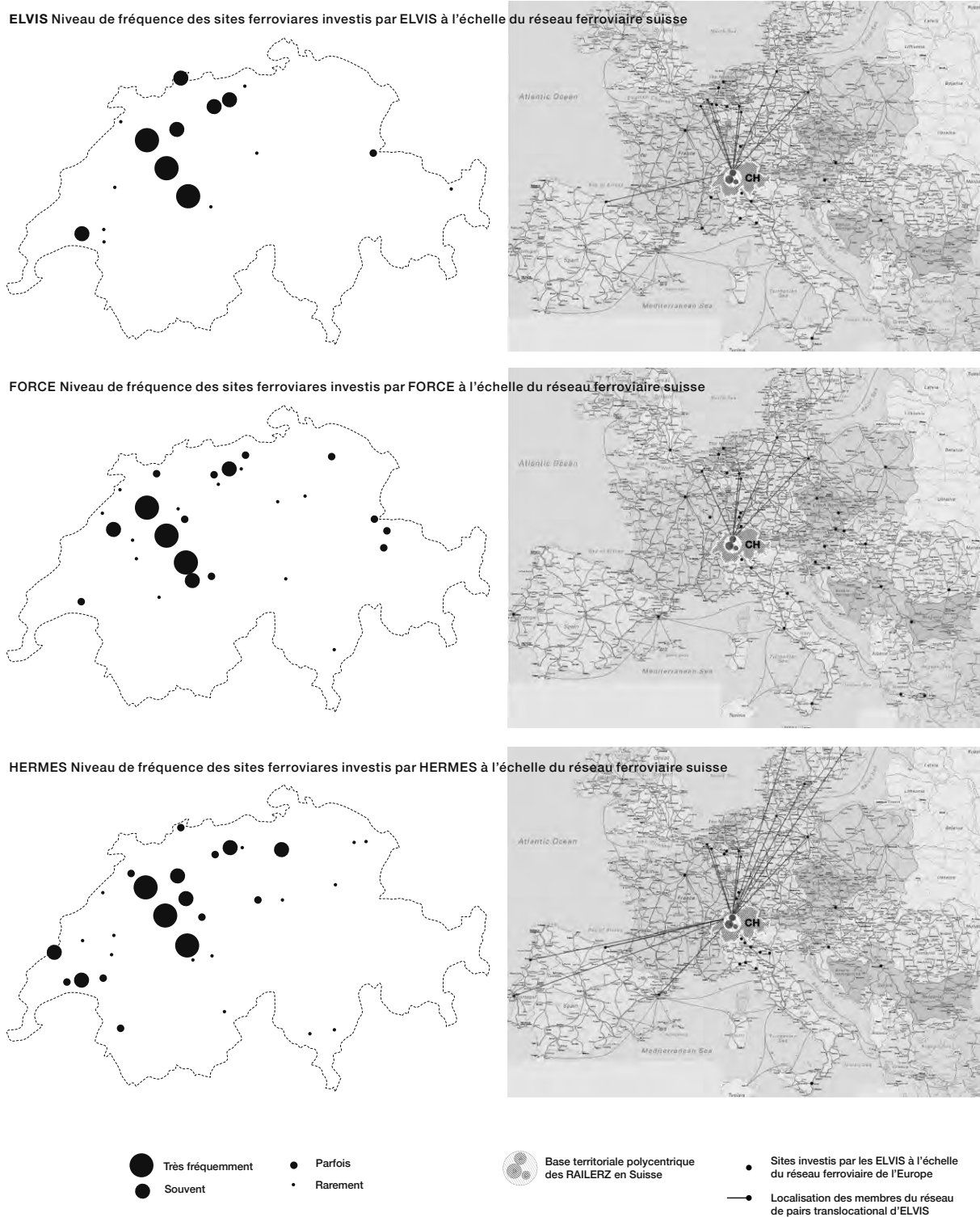
A l'exemple de nombreux adeptes en devenir issus de leur cohorte générationnelle, ils rêvent de parcourir toutes les villes de l'Europe pour explorer ses innombrables systèmes métropolitains et peindre au sein de chacun d'eux un maximum de modèles de rames, aussi variés que possible. Le projet de toute une carrière pourrait-on dire, si l'on tient compte du fait que les modèles changent non seulement d'un système à l'autre, mais aussi d'une ligne à l'autre. Par ailleurs, le stock du matériel roulant des compagnies métropolitaines n'échappe pas au vieillissement de ses réserves et au remplacement occasionnel des anciens modèles. Ce constat laisse aisément imaginer à quel point le travail de collecte de trophées visuels peut s'avérer une entreprise fastidieuse pour les adeptes pris au jeu du collectionneur.

S'ils ont déjà eu l'occasion de réaliser quelques « voyages graffitis » dans certaines villes étrangères, leurs listes des métros à accomplir comptent relativement peu de croix à cocher, ainsi que j'ai pu le constater en leur demandant de me révéler leur situation à ce propos. Leur « goût » prononcé pour la « chasse aux métros » se développe, en grande partie, durant leur dernier voyage au cours duquel ils font l'expérience de l'ambiance particulière de chasser dans des tunnels de métros. Selon leur point de vue, la Suisse ne compte pas de système métropolitain digne de ce nom. Certes, elle possède l'une des infrastructures ferroviaires la plus dense du monde. Aussi, bénéficie-t-elle de plusieurs réseaux express régionaux (RER) qui font la fierté nationale des acteurs de la scène nationale. De plus, elle détient même un métro, le métro de Lausanne. Ils le considèrent certes « petit » mais « intéressant » parce qu'il a la réputation d'être « difficile » à *peindre* et pose donc un défi. Cependant, selon mes partenaires de terrain privilégiés, aucun de ces réseaux n'est comparable aux « terrains de chasse » qui caractérisent les « impressionnants » systèmes métropolitains implantés dans les grandes villes européennes, tels que les métros de Londres, Paris ou Milan. Dès l'instant mémorable où mes partenaires de terrain privilégiés font leur première expérience de terrain métropolitain, la conquête des métros de l'Europe cède quasi à l'obsession. Depuis ce moment, la présence d'un système métropolitain dans une ville devient un critère décisif dans le choix d'une destination de voyage. Les multiples plans des systèmes métropolitains affichés dans leurs appartements (toilettes, chambre, salon et cuisine), que j'ai moi-même observés, laissent clairement transparaître cet engouement pour la chasse aux métros.

Sur le plan relationnel, lorsqu'à peine je côtoyais mes partenaires de terrain privilégiés, leurs réseaux de pairs comptaient déjà quelques personnes en contact direct (adeptes issus d'autres cercles que le leur), aussi bien à l'extérieur de leur région d'ancrage géographique qu'en dehors de leur pays de résidence. Toutefois, si l'étendue de leurs espaces sociaux dépasse largement le cadre des frontières de la Suisse, ce ne sera que deux ans après leurs débuts, durant les années où j'amorçais ma recherche, que leur territoire circulatoire commence à prendre une certaine ampleur à l'échelle translocationale. Cette ampleur concerne aussi bien la densité de leur réseau social (endroits où ils peuvent compter sur des personnes en contact direct pour les accueillir lorsqu'ils partent en voyage) que le nombre de sites ferroviaires investis (endroits où ils ont déjà eu l'opportunité de chasser et acquérir des trophées visuels de leurs accomplissements graphiques).

La période que j'associe à l'« âge d'or » de leur carrière collective, et que je situe donc dans le courant de l'année 2013, constitue la période de leur trajectoire carriériste commune où la carte de leurs territoires circulatoires est la plus dense depuis le premier moment que je les ai suivis dans leurs activités locales et translocationales. Les cartes ci-dessous que j'ai élaborées à partir de leurs données révélées par leur soin donnent un aperçu, à l'échelle de la Suisse et de l'Europe, de la configuration des territoires circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés.

Illustration 48 : Cartes comparatives de la configuration sociale et spatiale des territoires circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés à l'époque de « l'âge d'or » de leur règne.



Je précise qu'à l'époque de « l'âge d'or » des RAILERZ, le cercle comptait huit membres. L'illustration rend uniquement compte des situations d'ELVIS, FORCE & HERMES, mes partenaires de terrain privilégiés. Par ailleurs, les cartes exposant les situations à l'échelle de la Suisse ne rendent pas compte des réseaux de personnes de contact contrairement à celles présentées à l'échelle de l'Europe. Dans le chapitre suivant, je présenterai une carte reproduisant la situation d'ensemble.

A première vue, ces cartes mettent d'emblée en évidence des situations relativement différentes au niveau de chacune des deux échelles géographiques en question. Si l'on considère les cartes retraçant les territoires circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés à l'échelle de la Suisse, on constate que FORCE est celui qui a chassé dans le plus d'endroits différents. Les cartes ne le montrent pas, mais j'ai connaissance aussi du fait que FORCE est celui qui a peint le plus de trains en Suisse depuis qu'il a été initié à la pratique du *trainwriting*, comparé à ses deux compagnons. ELVIS par contre est celui qui a chassé dans le moins d'endroits différents et peint le moins de trains. Les cartes à l'échelle de la Suisse ne le montrent pas non plus, mais au niveau du capital relationnel, c'est HERMES qui détient le plus de ressources au sens où je les ai définies dans la première partie de cette recherche. ELVIS et FORCE connaissent approximativement autant de personnes en contact direct, en dehors des villes qui s'inscrivent à l'intérieur de leur « base territoriale ». Si l'on tient compte maintenant les représentations cartographiques de leurs territoires circulatoires à l'échelle de l'Europe ainsi que certaines informations complémentaires en ma possession mais qui ne figurent pas sur les cartes, les rapports de grandeur relatifs aux trois éléments de comparaison interindividuelle pris en compte à l'échelle de la Suisse sont identiques. Des différences notables entre ELVIS, FORCE & HERMES apparaissent néanmoins du point de vue des ressources dont chacun dispose. HERMES apparaît comme celui qui détient le réseau de personnes de contact direct le plus dense (« capital social ») et FORCE, comme celui qui peut se vanter à la fois de connaître le plus de villes européennes (« capital spatial ») et de détenir la plus grande variété de collections de trophées visuels (« capital symbolique »). Sur le plan collectif, le partage de ces ressources est un moyen pour chacun d'augmenter son potentiel, tout en participant à la promotion du potentiel des contributeurs. Les intérêts individuels et collectifs relatifs à la fondation d'un *crew* ou à l'intégration d'un nouveau membre dans un groupe déjà existant peuvent être compris sous cet angle utilitariste. Sur le plan interindividuel, la variété et le volume des ressources évoquées peuvent aussi servir aux uns et/ou aux autres à se distinguer entre eux à travers, par exemple, l'adoption d'une posture de « leader » au sein du groupe. Un exemple parlant mérite d'être cité. Cet exemple est d'autant plus intéressant qu'il met en jeu une situation de désapprobation. Tel que je l'ai déjà laissé entendre, mes partenaires de terrain privilégiés n'avouent jamais l'existence de rapport de pouvoir hiérarchique au sein de leur collectif. Pourtant, j'ai souvent eu la circonstance d'assister à des querelles dans certaines situations précises, mettant en jeu des prises de position contestées.

Voici donc cet exemple qui permet d'illustrer ce point : au-delà de toute la sympathie, la complicité et le respect mutuels qui unissent mes partenaires de terrain privilégiés, ELVIS & FORCE reprochent souvent à HERMES sa tendance à « toujours exhiber qu'il connaît tout le monde » et à « jouer au chef » dès qu'il a la visite d'adeptes étrangers. Cette tendance se manifeste aussi, selon ses partenaires, lorsqu'il était lui-même en situation de séjour avec ses compagnons chez des hôtes. Ce n'est donc pas un hasard, semble-t-il, si HERMES a la réputation au sein de son groupe d'être fixé sur le *networking* et le paraître : ce reproche est en lien direct avec sa situation, en termes de capital social.

10.3 Des trajectoires biographiques convergentes : de la découverte de l'univers des *graffs* à la fondation du G.U.K., un groupe dédié à la chasse aux trains

Après avoir donné un bref aperçu de la situation carriériste de mes partenaires de terrain privilégiés au moment où j'ai commencé la recherche, il s'agit maintenant de remonter dans le temps de leur biographie pour saisir, du point de vue de leur récit de vie, comment ils se rappellent avoir découvert les *graffs*, s'être rencontrés et avoir fondé un *crew* dédié à la « chasse aux trains ». La mise en récit de l'histoire de la convergence de leur biographie et du contexte de leur initiation à la « chasse aux trains » est intéressante en tout cas pour deux raisons. D'une part, cette mise en récit me permet de relever de manière intimiste et vivante les marqueurs micro-événementiels typiques des processus d'engagement dans une carrière d'adepte du *trainwriting* dans sa phase initiatique. En ce sens, cette mise en récit permet d'approfondir les éléments de compréhension sur le sujet dont j'ai introduit sommairement les grandes lignes dans le chapitre 7, en rapport avec la présentation de la notion de carrière et les analyses sur les « trajectoires carriéristes » des adeptes du *graff*, proposée notamment par Nancy MACDONALD (2001). D'autre part, cette mise en récit contextualise non seulement le moment de fondation du groupe G.U.K., mais aussi et plus fondamentalement encore dans le cadre de la description de ce portrait les conditions d'émergence du « noyau dur » du cercle des RAILERZ et l'établissement de son règne. La description de la progression de ces événements suivra succinctement dans les prochaines sections de ce chapitre.

10.3.1 ELVIS & HERMES : des amis d'enfance

Mes partenaires de terrain privilégiés ne se sont pas tous rencontrés dans les mêmes circonstances. ELVIS & HERMES, contrairement à FORCE, se connaissent depuis leur plus tendre enfance. Avant de décrire comment les deux amis d'enfance font la connaissance de FORCE, je m'arrête un instant sur la trajectoire biographique commune d'ELVIS & HERMES qui préliminairement résonne non seulement avec ma propre biographie¹⁵⁰, mais aussi avec celle de nombreux autres adeptes rencontrés. ELVIS & HERMES grandissent ensemble dans la même commune de la région du Mitteland. Ils fréquentent le même établissement scolaire, mais pas la même classe. Ils sont âgés d'une dizaine d'années, lorsque pour la première fois les *tags* et les *graffs* peuplant leur voisinage captent leur attention et les fascinent.

Un jour dans la cour d'école, à la récréation, ils se montrent leurs dessins et découvrent ainsi qu'ils partagent la même passion pour les *graffs*. Depuis ce moment de rencontre qui marque le début d'une longue amitié, ils passent régulièrement du temps ensemble à s'entraîner à calligraphier des *tags* et à dessiner des lettrages de *graffs*. Au début, ils essaient de recopier dans leurs cahiers d'école et sur leur pupitre des *tags* et des *graffs* observés dans la rue. Ensuite, ils se trouvent un propre pseudonyme et s'exercent inlassablement à l'écrire sur des feuilles et des cahiers d'école jusqu'à ce qu'ils trouvent le courage de les reproduire dans les espaces publics, sur des murs et bancs dans le voisinage de leur quartier de résidence.

Pour la majorité des personnes rencontrées, l'adoption d'un nom d'emprunt (un *blaze*) inaugure une étape importante du processus de constitution du sentiment d'appartenance subculturelle et de leur identité de membre (MACDONALD 2001 ; TADORIAN 2009 a). C'est à travers l'usage d'un pseudonyme et de sa prolifération que les adeptes peuvent se faire reconnaître par leurs pairs et gagner leur respect, bien qu'au

150 Voir : Préambule.

cours de leur carrière les changements de *blases* soient fréquents tout comme l'usage de plusieurs noms de référence distinctifs. L'usage d'un ou plusieurs noms leur permet paradoxalement aussi d'étendre dans l'anonymat la portée et la visibilité de leurs œuvres signées dans les espaces publics et de vivre en quelque sorte l'expérience motivante des effets du stimulus identitaire procurés par le *fame* sur soi.

Après un certain temps, ELVIS & HERMES apprennent à organiser ensemble, mais aussi avec d'autres amis du quartier, tout autant passionnés qu'eux par les *tags* et les *graffs*, leurs premières virées graffitis. Ils se retrouvent généralement durant leurs moments libres, soit les mercredis après-midi (journée de congé scolaire), pour taguer leurs *blases* dans le voisinage du pâté de maisons où ils résident (places de jeux, bancs publics, armoires et poteaux électriques, etc.) et dans le centre et la périphérie de leur commune (façades de leur établissement scolaire, gares, lignes de bus, etc.). Les peintures aérosols et les marqueurs utilisés coûtent relativement cher sur le marché. Leur argent de poche étant limité, ELVIS & HERMES, adoptent très vite l'habitude de voler leurs couleurs. Dans leur commune, un magasin de bricolage fait l'affaire. Le recours au vol par manque de moyens pécuniaires est courant. De nombreux adeptes rencontrés m'ont confié avoir bénéficié de ce moyen. Dans les *vidéos de graffs*, la pratique du *racking* est même un sujet de mise en scène privilégiée. Elle fait partie de nombreuses autres formes de débrouillardises observées au cours de mon terrain. Parmi les plus habituelles, je retiens ici en particulier les pratiques suivantes : utiliser les services des transports publics sans acheter un titre de transport ; chaparder des aliments dans des centres commerciaux ; infiltrer des sites festifs sans payer l'entrée ; et bien d'autres ruses leur permettant d'économiser de l'argent ou alors d'en gagner, en volant des biens de consommations (vêtements ou appareils digitaux derniers cris) pour les revendre ensuite à des prix plus accessibles. Pour mes partenaires de terrain privilégiés, ce genre d'activités va de pair avec leur passion pour la chasse aux trains, dont ils n'ont pas les moyens financiers d'assurer les frais. La mise en œuvre de ces combines leur procure un sentiment de fierté et de sécurité : fierté de se sentir capable, où qu'ils soient, de se « débrouiller » par eux-mêmes quoi qu'ils fassent. Le déroulement des deux tournées européennes auxquelles j'ai pris part est très révélateur des pratiques de débrouillardise mises en œuvre par mes partenaires de terrain privilégiés. Dans le dernier chapitre je rendrai compte en détail de l'une de ces deux tournées.

Mais, le premier vrai *graff vandal*, ELVIS et HERMES le réalisent ensemble à l'âge de 12 ans, avec d'autres amis du voisinage. La cible visée, la façade d'un bâtiment communal abritant des installations électriques, situé à l'entrée d'une clairière, un peu à l'écart d'un chemin pédestre longeant la zone boisée de la commune ; le moment choisi, un mercredi après-midi, jour de congé scolaire ; le lieu choisi, le « *spot* idéal », selon eux, pour « faire un *graff* » à ce moment-là de la journée. Ils se rappellent, me confièrent-ils alors une fois, très bien l'action et leur expérience qui leur aura valu aussi leurs premiers démêlés avec les autorités. Suite à la déposition d'une plainte contre inconnu par la commune, les policiers responsables de l'affaire parviennent à remonter jusqu'aux auteurs du *graff* sur le bâtiment communal. Jugés par le tribunal des mineurs, ELVIS & HERMES écopent d'une peine d'intérêt général. Découragés et sous la pression de leurs parents outrés par leurs actes, les deux compagnons se désintéressent des *graffs*. L'histoire pouvait s'arrêter là, mais ce n'en fut pas le cas.

Bien au contraire, lorsque la pression parentale se dissipe, ils se mettent de plus belle à s'exercer, à *styler* des signatures et des lettrages sous forme d'esquisses. Ils passent ainsi des soirées entières à dessiner ensemble, se montrent les résultats de leur travail, les commentent et s'échangent des conseils. Pendant toute la période d'inactivité, ils se préparent et s'encouragent mutuellement à la préparation de nouveaux coups.

Lorsqu'ils se sentent enfin prêts, ils organisent de plus en plus régulièrement des « virées graffitis » en dehors de leur voisinage et commune de résidence, mais cette fois le week-end, en soirée et en privilégiant des contextes d'intervention moins isolés et plus stratégiques du point de vue de la visibilité publique (par exemple le long des voies de communication de transport publics : autoroute, lignes de chemin de fer, gares et stations de bus, centres des villes avoisinant leur petite commune). Les magazines, ouvrages et vidéos spécialisés qui circulent dans leur école et s'échangent entre élèves constituent leurs principales sources d'inspiration, à côté des productions visuelles qu'ils peuvent observer eux-mêmes dans les graffitis *hall of fame* de leur région. Au cours de cette nouvelle phase de leur vie, qui correspond à la période de leur adolescence, l'extension de leur terrain d'action suit l'accroissement de la liberté de sorties nocturnes et de mobilité géographique que leurs parents leur accordent.

Après leur scolarité obligatoire, ELVIS enchaîne une série de petits boulots avant de se lancer dans une formation d'arts visuels. De son côté, HERMES entreprend une dixième année d'orientation professionnelle avant de se destiner à un apprentissage dans le domaine du bois. Si les deux compagnons d'enfance quittent leur foyer parental au même moment pour se rapprocher de leur lieu de formation, ils continuent de se voir régulièrement pour partager leur passion, vivre ensemble leur autonomie, explorer plus profondément le monde de la vie nocturne urbaine et expérimenter le potentiel de leur nouvel environnement : ils le rendent plus familier à travers la réalisation de *graffs* et de *tags* partout où ils peuvent.

10.3.2 La rencontre de FORCE à l'école préparatoire

Jusqu'à cet instant de leur trajectoire biographique, ELVIS & HERMES ne connaissaient pas encore FORCE. C'est entre 2005 et 2006 que les trois finissent par faire connaissance et former un trio inséparable. Âgés alors entre 15 et 16 ans. Initialement, HERMES & FORCE se rencontrent en dixième année de préparation professionnelle. Lorsque les deux camarades de classe découvrent qu'ils partagent la même passion pour l'« univers du *writing* », ils se lient d'amitié. Ils se fréquentent de plus en plus et passent beaucoup de temps ensemble en des soirées à faire la fête, écouter de la musique, dessiner et organiser des plans graffitis. Selon FORCE, sa rencontre avec ELVIS se réalise « tout naturellement » par l'intermédiaire d'HERMES. Le jour où ils se rencontrent pour la première fois, c'est dans le graffiti *shop*, situé à proximité d'un centre de jeunesse, où les deux amis d'enfance se retrouvaient parfois le samedi après-midi pour *chiller* et rencontrer des pairs. Dès cet instant, ils forment un trio bien soudé et animé par de grands projets communs de carrière collective, me confia HERMES à sa manière. À travers leurs interventions prolifiques et systématiques dans la rue, ils se font très vite remarquer par leurs aînés.

10.3.3 Les graffiti *shops* et la rencontre de leurs mentors

En fréquentant de plus en plus souvent le graffiti *shop* de leur région, le trio se rapproche de leurs futurs mentors. Il s'agit de membres du « noyau dur » d'un cercle d'adeptes du *graff*, spécialisés dans la pratique du *trainwriting* qui rassemble alors des « leaders-locaux » de la scène du *trainwriting* de la région du Mittelland. Les membres se retrouvent régulièrement dans ce *shop* pour discuter, s'informer et se renseigner de l'actualité de la scène locale. Ils y planifient des projets *d'action*, et y accueillent des adeptes en visite. Ce graffiti *shop* fait en quelque sorte office de QG des membres de ce cercle. Pour les adeptes en situation de voyage, des lieux de ce genre sont très précieux. Ils fonctionnent comme une sorte d'office du tourisme, comme j'ai déjà pu le montrer dans mes recherches antérieures (TADORIAN 2009a). Ils ne permettent pas seulement aux « adeptes-voyageurs » d'obtenir de précieuses informations au sujet

de la scène locale, de ses acteurs et de ses espaces significatifs, mais aussi d'entrer en contact avec des « adeptes-locaux » prompts à leur faciliter les conditions de leur séjour. Autrement dit ils constituent des lieux stratégiques dans le système de solidarité entre pairs « Action, Couch&Breakfast », décrit dans le chapitre 6. Pour toutes ces raisons, les graffiti *shops* constituent des points de repère inédits pour les adeptes en devenir qui cherchent des lieux de rencontre, susceptibles de concentrer des ressources subculturelles utiles pour mieux comprendre l'« univers du *writing* », et plus particulièrement le fonctionnement de la scène locale du *trainwriting* (acteurs influents de la scène, groupes en compétition, territorialité et géopolitique de la pratique, dangers, mesures de protection élémentaires à apprendre pour réduire les risques de se faire repérer et arrêter par les unités policières spécialisées dans la lutte contre des auteurs de *graffs*)¹⁵¹. Tel est le cas d'ELVIS, HERMES & FORCE qui rencontrent justement dans un tel shop leurs mentors, notamment I-MAN & GANESCH, ceux-là même qui les initieront à l'« art de la chasse aux trains » et les sensibiliseront à se familiariser avec les terrains de chasse aux alentours de leur région d'ancrage géographique.

10.3.4 L'initiation à la pratique du *trainwriting* ou le franchissement d'un seuil d'inhibition

Comme la majorité des adeptes rencontrés, ELVIS, FORCE & HERMES découvrent leur passion commune pour la pratique du *trainwriting* d'abord en s'intéressant aux *tags* et *graffs* en général. Bien que très vite fascinés par ce domaine particulier du *graff* au cours de leur découverte de l'« univers du *writing* », ils n'oseront pendant longtemps l'expérimenter mais se concentreront sur le terrain de jeu de la rue (*street*).

Par contraste aux autres disciplines reconnues au sein de la tradition du *writing*, l'engagement dans la pratique du *trainwriting* nécessite le franchissement d'un seuil d'inhibition. Les sites qui abritent les trains en stationnement (*yard*, ateliers, *lay-up*) se situent souvent dans des zones du parc ferroviaire difficiles d'accès et interdites au public. La transgression de ces sites et l'infiltration de ces zones « hors-pistes », comparables à un parcours d'obstacles, impliquent non seulement une certaine audace, mais aussi des connaissances de terrain préalables relativement poussées. La plupart du temps, la confiance et les connaissances de terrain nécessaires se transmettent aux néophytes par des adeptes expérimentés, au même titre que les expériences vécues par mes partenaires de terrain privilégiés, initiés à la pratique du *trainwriting* par des mentors.

[...] Les trains ont toujours été quelque chose de très éloignés pour moi. Je ne savais pas où on pouvait les trouver et les faire. [...] Dans la rue... ou disons si tu sors le week-end, tu rentres à pied par ces rues tous les week-ends... tu connais ces rues. Elles te sont familières. Mais un dépôt de trains c'est plutôt effrayant au début quand tu ne connais pas. Il y a des cheminots avec qui t'as aucune relation. Tu n'as aucune idée de ce qui peut t'y attendre. Dans la rue, t'as moins de réticence à sortir une bombe de spray et peindre quelque chose parce que le contexte t'est familier... tu connais, t'es en confiance. Mais la line et les trains... si t'as aucun lien avec ce genre de contexte... [...] les trains sont toujours très propres en Suisse... On ne voit pas beaucoup de trains recouverts de peinture en circulation. Le fait que dans la rue on voit plus facilement des façades recouvertes de graffitis a certainement un rapport avec le fait

¹⁵¹ Pour une description ethnographique plus complète du rôle des graffiti *shops* au sein des villes et des usages qu'en font les adeptes, je renvoie en particulier à la quatrième partie de ma recherche sur les WARRIORZ (TADORIAN 2009a : 79–82) qui porte sur un magasin de *writers* « underground » que j'ai fréquenté en continue pendant plusieurs années.

que tu te sens plus en confiance de sortir une bombe dans ce contexte. Mais sur un train... il y a un seuil d'inhibition que tu dois d'abord surmonter. [...] La première fois que je suis allé peindre un train, je n'étais pas seul d'ailleurs. Ce sont des connaisseurs plus âgés que moi qui m'ont emmené avec (HERMES).

Dans l'extrait de conversation d'entretien ci-dessous, présenté de façon brute et sous forme de vignette, ELVIS raconte de ses propres mots comment il se souvient d'avoir découvert sa passion pour les *graffs*, comment il a rencontré HERMES & FORCE et comment il a été initié avec eux à la pratique du *trainwriting* par des aînés, jusqu'à fonder avec ses amis le *crew* G.U.K. En redonnant à présent la parole à ELVIS sous cette forme conversationnelle, cette vignette me permet d'apporter des traits de caractères encore plus fins et vivants du portrait intimiste des RAILERZ, brossé jusqu'ici. L'extrait fait partie des sources de première main sur lesquelles je me suis basé pour remonter l'histoire des trajectoires convergentes de mes partenaires de terrain privilégiés.

Vignette 9 : Comment Elvis raconte avoir découvert l'univers du *writing* et avoir été initié à la pratique du *trainwriting*.

Moi : Comment es-tu arrivé à peindre des graffitis ?

ELVIS : J'avais environ 10 ans et je voyais ça [des *tags* et des *graffs*] dans la rue... [C'était dans les années] 2000, 2001 environ. C'était à l'époque chez les scouts que j'en ai rencontré un et puis il sortait un feutre après les scouts et écrivait sur le mur et puis alors j'écrivais aussi dessus et je trouvais ça cool. Nous faisions en quelque sorte un dessin par-ci par-là, plusieurs fois. Puis ces dessins s'est un peu diffusé, je l'ai alors refait dans un autre quartier où j'ai habité plus tard, puis j'ai à nouveau rencontré là-bas aussi quelqu'un qui était sur la même longueur d'onde que moi. [...] Et puis ça s'est cristallisé, ah ils ont les mêmes intérêts... et alors tu continues ça avec eux à nouveau. [...] Et puis j'ai justement rencontré HERMES.

Et avec lui j'allais alors plus souvent... nous n'avions pas d'argent. Tu as entre 10 et 11 ans, tu n'as pas d'argent de poche... alors nous allions voler des bombes [aérosol] le mercredi après-midi. Et simplement comme ça... L'un portait le sac à dos et l'autre l'ouvrait, regardait et les mettait dedans et puis nous sortions [du magasin]. [...] Et puis nous allions un peu tester à deux, trois endroits. En forêt, sur des maisons électriques et ainsi. Simplement essayer ces bombes. Aussi l'après-midi. On n'y avait simplement pas pensé. Ensuite un autre est tout à coup encore venu.

Puis ça s'est un peu répandu parce qu'à cette époque, tu ne penses pas beaucoup, tu tagues aussi dans tes cahiers d'école et les autres trouvent ça cool. Mais oui, ensuite nous étions tout à coup plusieurs.

Et oui comment on pouvait s'y attendre, à un moment donné aussi, la police alors se tient devant la porte [de la maison]. À l'époque je devais avoir environ douze ans. Et puis ça m'a emmerdé. A cause de ça j'ai dû justement aller travailler, payer petit à petit les amendes et tout. Oui, ramasser les feuilles mortes et tout. Juste [des boulots de] merde. Nettoyer l'hôpital et tout. Alors j'ai trouvé que ça n'en valait pas la peine et tout. [...] mon père a dit à ma mère : « Ne lui donne plus aucun feutre et feuille de papier, il ne doit plus dessiner ». Et ma mère n'a pas apprécié non plus. [Pour elle,] c'est insolent [d'endommager] la propriété de quelqu'un d'autre, qui ne t'appartient pas, juste comme ça... tu n'as pas le droit de l'endommager et de le peindre, même quand c'est [ta peinture] peut-être même beau, tu n'as tout simplement pas le droit. Mais oui, elle ne voulait pas m'interdire le dessin et elle ne l'a pas fait. Mais j'avais alors automatiquement un petit peu arrêté et je m'étais plus concentré sur le sport, j'allais au club de foot et tout.

Mais ensuite malgré tout, à un moment donné je me suis cassé le doigt... en tout cas je ne pouvais plus faire du sport, alors j'ai recommencé un petit peu à dessiner. Puis avec [...] HERMES... à l'école... à

la maison nous dessinions et pendant les grandes pauses nous nous montrions nos esquisses et tout. Et alors... j'ai ainsi recommencé aussi à dessiner à la maison, mais pas du tout pour *peindre* dehors. Et alors quand... [...] j'avais je crois environ quinze ans et je pensais : oui, ce n'est pas aussi excitant, qu'est-ce que je veux ensuite avec cette feuille ? Oui, je pouvais collectionner ça mais... ça m'attirait alors d'à nouveau sortir [pour aller *peindre*].

Puis... à quinze ans tu vas ensuite gentiment un peu dans les plus grandes villes. Ou oui, t'es simplement plus attiré par une métropole où il se passe quelque chose, n'est-ce pas. Et là il y avait aussi un skatepark, alors je traînais toujours là. Et là, tu tombes alors automatiquement dedans... là, il y avait aussi des *b-boys* qui dansaient, puis il y avait un magasin, skater... [avec] des graffitis partout et puis tu les voyais aussi à nouveau dans la rue. Et en quelque sorte le spirit est revenu. Et puis je suis aussi retourné sur la ligne, deux, trois fois. Juste pour l'ego. Pour essayer de voir comment ça me flashe [fait vibrer]. Et ensuite j'avais à nouveau plus de contact avec HERMES. Il allait dans la même classe parallèle. Et oui, il est ensuite parti dans une autre école, c'est pourquoi nous n'avions plus tellement beaucoup de contact. Mais ensuite nous avons atterris de nouveau les deux dans le même lieu pour ainsi dire... puis vers 15 ans, viennent les sorties. Tu sors un petit peu le soir, restes plus longtemps en ville, vas faire un tour, vas *tager*, voles un vélo, tu rentres à la maison le long de la ligne et fais encore une, deux *pièces* [*Line-Bilder*] et tout... sur le chemin de retour de ta sortie du soir. Puis j'ai justement rencontré d'autres personnes, comme FORCE par exemple [...] J'étais alors *boosté* [stimulé] [...].

Moi : Où les as-tu rencontrés ?

ELVIS : Oui en fait tous là-bas... là dans ce centre de jeunes, dans le magasin... là tu parles ensuite aussi les uns les autres : oh cool, Ah yeah, t'es aussi motivé par ça. Montres ce que tu fais, allons-y, viens, allons boire un verre ensemble... puis avec eux tu as encore beaucoup fumé de la *weed* [du cannabis]. Tu étais simplement down avec eux. Au même niveau, la même longueur d'onde et t'avais du plaisir, puis tu es allé

tout *taguer* et tu avais ton plaisir, tu pouvais sortir ton énergie. Et ainsi ça s'est enchaîné ensuite. Et puis je sortais très souvent seul, parce que... justement j'avais encore alors lu ce livre, « Odem » [ouvrage autobiographique d'un writer allemand populaire]. [...] Et ça m'a aussi ensuite poussé à dessiner de nouveau plus et tout. C'était en 2004 environ.

Et puis en 2005 j'étais de nouveau plus motivé... et puis justement j'ai été poussé par ce livre à de nouveau sortir. Et pas uniquement dessiner. Parce que vraiment ça pour les gens... Parce qu'oui, puis aussi le tout... tu veux montrer ce que tu es capable de faire et tu veux un petit peu de *fame*. Ben l'élément déclencheur dont tu as besoin, sinon tu ne sors jamais vraiment de la maison. Oui, et puis je suis aussi allé pendant la semaine... je mettais à chaque fois un réveil et puis j'allais simplement... c'était complètement pénible, en partie parce que quelqu'un était encore réveillé, le beau-père ou autre. Puis parfois je ne pouvais pas y aller. Je mettais le réveil, me glissais hors de la maison, prenais le vélo, allais jusqu'où je voulais *peindre*... parfois que je faisais une heure de vélo et étais toute la nuit en route et puis j'allais le lendemain à nouveau à l'école, souvent un petit peu trop tard. Oui et ça a alors continué et à un moment donné tu reçois aussi la reconnaissance de plusieurs gens.

Et oui... puis tu reçois de la reconnaissance aussi des élites pour ainsi dire et ils commencent à te célébrer et tout : ah oui, il est totalement motivé. [Par exemple] DIVE [un aîné] est une fois venu vers moi et m'a dit : Wow mec, qui c'est et ça, là, cette peinture là sur la ligne ?... J'ai alors dit : Oui, c'est de moi. Et puis lui : Très cool, super truc, continue. Et de telles choses te poussaient alors beaucoup, puis tu voulais encore montrer plus que tu es capable de quelque chose, tu es encore plus aller bomber, tu as testé encore plus de styles et tout.

[...] puis j'ai demandé à I-MAN [un mentor d'ELVIS] s'il serait possible de *peindre* un train et tout... [...] Puis j'ai justement dit que j'étais motivé et tout et il a trouvé : oui, alors il m'a pris une fois avec et tout. [...]. Il s'agissait d'un *S-bahn*. Et avant cela, j'avais déjà une ou deux fois « reçu la permission » entre guillemets,

c'est-à-dire que j'avais reçu le oui de ceux de l'élite, d'aller *peindre* un train longue distance. C'était avec I-MAN et HERMES. [...] Et oui, ils remarquèrent alors : oui regarde, il y pense sérieusement et tout, il veut vraiment *bomber*. [...] Le premier [train], je l'ai peint à 15 ans. Et puis nous [avec HERMES & FORCE] sommes comme allés de plus en plus loin et puis nous avons reçu un spot et nous avons continué à le faire. [...] j'étais alors totalement motivé. Puis le bombage de la ville a aussi commencé. Donc déjà avant, quand le weekend je traversais, surtout avec HERMES, FORCE et tout, la ville, nous *taguions* par-ci par-là et puis aussi plus tard dans la nuit nous faisons une peinture et tout, après la soirée. [...] ça nous poussait alors tous ensemble et... puis tu reçois comme toujours plus de reconnaissance et plus tu [en] reçois, plus tu étais motivé alors aussi, à bomber encore plus. Oui, ça a l'air maintenant très hiérarchique, mais c'est malheureusement comme ça dans cette scène... s'élever en quelque sorte.

Moi : qu'est-ce qui était pour toi un signe d'élévation ?

ELVIS : Oui, en te permettant de peindre là, où tu as justement envie. Et pas de faire semblant et de devoir demander : « est-ce que je peux aller *peindre* jusqu'à ce que soit bon » ? Que tu puisses ensuite dire : je peins maintenant là. Et si quelqu'un va peindre là, alors je n'ai aucune joie. [...] Oui, puis ça a commencé. J'avais alors vraiment ensemble avec FORCE [& HERMES]... nous bombions comme des barges [cinglés]. [...] Oui, vraiment beaucoup. Et puis oui, il se trouve qu'il y a alors une escalation. Tu mets les gaz,... [...] et puis j'étais totalement *pushé*.

Et puis nous avons commencé : viens, nous faisons quelque chose de nouveau [mon interlocuteur marque une inscription sur un bloc note qui fait référence au nom du groupe fondé avec ses deux compagnons FORCE & HERMES]. Nous avons fait ça simplement et avons trouvé : viens, c'est maintenant le nouveau truc que nous voulons *pusher*.

(Extrait de mes transcriptions d'entretien)

Dans son étude sur la scène du *graff* clandestin, en contexte londonien et new-yorkais, Nancy MACDONALD (2001) montre que les trajectoires carriéristes des adeptes en quête de renommée suivent une progression relativement similaire. Si parmi les points pris en compte par MACDONALD la plupart correspond aussi à mes propres observations par contraste à mon approche, l'auteure n'établit pas une distinction analytique entre les diverses sphères d'activités du *graff* exercées en contexte clandestin (*street* et *trainwriting*). En formalisant un modèle carriériste des adeptes du *graff* généraliste, elle néglige des aspects importants spécifiques aux trajectoires des adeptes qui se sont spécialisés dans le *trainwriting*.

En effet, si de nombreux adeptes spécialisés dans le *graff* sur trains pratiquent aussi dans d'autres contextes clandestins ou non d'ailleurs (*street*, *line*, mais aussi *hall of fame*), les adeptes spécialisés dans le *street* ou la *line*, eux, ne pratiqueront pas automatiquement le *trainwriting*. L'accès à sa pratique et à son terrain où elle s'exerce étant bien souvent surveillés par les membres de l'« élite-local » établis, comme souligné explicitement par ELVIS dans sa citation ci-dessous, l'engagement dans une carrière de chasseur de trains suppose ainsi initialement une initiation par un « leader-local ».

[...] puis j'ai demandé à I-MAN [un mentor d'ELVIS] s'il serait possible de peindre un train et tout... [...] Puis j'ai justement dit que j'étais motivé et tout et il a trouvé : oui, alors il m'a pris une fois avec et tout. [...]. Il s'agissait d'un S-bahn et avant cela, j'avais déjà une ou deux fois « reçu la permission » entre guillemets, c'est-à-dire que j'avais reçu le oui de ceux de l'élite, d'aller *peindre* un train longue distance (ELVIS).

Dans son récit, ELVIS évoque le rôle d'I-MAN dans son initiation, un aîné qui fut aussi le mentor de FORCE & d'HERMES. Fort de ces constats, mes propres observations m'ont permis de dégager les marqueurs micro-événementiels typiques des trajectoires carriéristes suivants :

- *développement d'une fascination pour la présence de graffs dans son espace de vie et sensibilisation à leur signification;*
- *imitation des signatures en les reproduisant sur des feuilles et des cahiers;*
- *rencontre et rapprochement d'un ou plusieurs autrui significatifs partageant un intérêt équivalent pour les graffs;*
- *adoption d'un nom d'emprunt;*
- *réalisation des premiers graffs et mise en place de stratégies de débrouillardise pour se procurer des couleurs aérosols, intensification de la pratique et recherche active d'information sur la pratique;*
- *expérience de confrontation avec la police et la justice;*
- *extension géographique de l'espace d'action;*
- *rencontre de nouveaux pairs et rapprochement des acteurs de la scène locale;*
- *rencontre d'adeptes expérimentés, d'aînés et de mentors;*
- *développement des connaissances basiques du fonctionnement de la scène;*
- *expérience du fame;*
- *initiation à la pratique du graff sur trains;*
- *fondation ou intégration d'un crew.*

Ainsi, entre la période où mes partenaires de terrain privilégiés commencent à s'intéresser à l'« univers du *writing* » et le jour où ils fondent le G.U.K., une dizaine d'années s'est écoulée. Ces années durant, ils ont eu l'occasion d'acquérir une vaste palette de connaissances et de compétences sur le fonctionnement de la scène suisse du *trainwriting* et la pratique de la chasse aux trains, en consultant des sources médiatiques spécialisées (livres, magazines, vidéos, DVD, sites internet), en s'échangeant des informations entre eux, en rencontrant des pairs, en entrant en contact avec des aînés et en participant avec eux à des actions. Ils ont bien compris les règles de gouvernance territoriale locale qui régissent leur région, assimilé le fonctionnement du principe de l'acquisition du *fame* et appris à se faire respecter par leurs aînés, notamment ceux qui devinrent leurs *mentors*.

10.3.5 La fondation du crew G.U.K. : un moment-clé pour l'émergence du cercle des RAILERZ

Les informations contenues dans la vignette précédente (vignette 9) me permettent aussi de contextualiser les prémices du moment de passation de pouvoir : le contrôle des domaines de chasse initialement sous l'influence des mentors de mes partenaires de terrain privilégiés passe dans leurs mains. Cette passation de pouvoir se réalise de manière progressive et discrète, et commence avec la fondation par mes partenaires de terrain privilégiés du GETTING-UP KREW (G.U.K.) – le premier groupe « sérieux » depuis qu'ils sont ensemble.

Cet événement, auquel ELVIS fait allusion dans la dernière partie de cette même vignette, marque une étape cruciale de la carrière collective de mes partenaires de terrain privilégiés : le début de la période de « règne » du cercle des RAILERZ. Dans le dernier paragraphe du fragment de récit de vie raconté par ELVIS dans la vignette, il fait directement référence au contexte de fondation du G.U.K. [« Et puis nous avons commencé : viens, nous faisons quelque chose de nouveau. Nous avons fait ça simplement et

avons trouvé : viens, c'est maintenant le nouveau truc que nous voulons pusher »]. L'idée de ce nom de *crew* émane de lui, un jour de printemps au cours de l'année 2008, lors d'un souper en présence de ses invités FORCE & HERMES. Ce jour-là, comme d'habitude lorsqu'ils se retrouvaient les trois ils sont dans la chambre d'ELVIS en train de *sketcher* et bavarder ensemble en écoutant de la musique. C'est en lisant le titre de la pochette d'un CD qu'ELVIS voulait écouter que l'idée du nom de leur premier groupe lui vint à l'esprit.

10.3.6 La passation de pouvoir entre les aînés et leurs successeurs, le trio fondateur du G.U.K : transmission et héritage des savoirs géographiques et domaines de chasse

Du point de vue des trajectoires carriéristes convergentes d'ELVIS, FORCE & HERMES, la date de fondation du G.U.K. coïncide sur le plan chronologique avec ce que je considère comme la « passation de pouvoir » territoriale régionale entre les mentors de mes partenaires de terrain privilégiés et leurs protégés, autrement dit leurs successeurs au « trône ».

Selon mes témoignages, la fondation du G.U.K par ELVIS, FORCE & HERMES précède de peu la période au cours de laquelle petit à petit leurs mentors se retirent de la scène active de la région du Mittelland. Durant cette période, leurs aînés confient de plus en plus fréquemment le contrôle des terrains de chasse sous leur influence à leurs protégés, mes partenaires de terrain privilégiés, les laissant s'y aventurer en leur absence et leur permettant sans demande d'autorisation préalable de les exploiter, contrairement au règlement en vigueur. Mes partenaires de terrain privilégiés connaissent très bien les territoires occupés par leurs mentors. Au cours de leur initiation, les mentors prennent le soin de faire connaître à leurs protégés les territoires et à en exploiter les ressources avec toute la prudence nécessaire. Dans le prochain chapitre, je décrirai ce que suppose cette attention, en termes de gouvernance territoriale et de microgéopolitique régionale. Brièvement, le passage de témoin ne se concrétise ni du jour au lendemain ni de manière formelle tel que le présupposerait la notion de « passation de pouvoir ». Malgré l'abus de langage que constitue cette expression et qui mériterait discussion, je persiste à l'employer dans un sens métaphorique pour mettre en évidence le caractère « lignage » des modalités de transmission intergénérationnelle des biens symboliques (savoirs et propriétés territoriales) au sein de la scène suisse du *trainwriting*. J'ai déjà eu l'occasion de constater ce trait de caractère du fonctionnement du monde du *trainwriting* dans mes recherches antérieures (TADORIAN 2009a). Il convient de préciser toutefois que le « lignage » au sens symbolique n'est pas la seule modalité de transmission possible entre anciens et nouveaux titulaires. Dans le cas des propriétés territoriales, l'usurpation et la spoliation constituent d'autres modes d'acquisition des biens. Si je persiste encore dans son utilisation, c'est aussi parce que cette expression de passation de pouvoir relève d'un registre faisant écho à la métaphore de la royauté constituante du monde du *trainwriting*. Je l'illustre d'ailleurs de manière amplement détaillée dans la prochaine section pour justifier mon usage de la notion de « règne », en rapport avec la caractérisation d'une phase importante que j'attribuerai à la situation d'ELVIS, de FORCE & d'HERMES, en lien avec leur trajectoire carriériste convergente. La passation de pouvoir s'opère donc progressivement, discrètement et même inconsciemment.

HERMES, quand il fait allusion à cet événement témoignant de son parcours carriériste, n'évoque pas de cérémonie formelle, susceptible d'avoir été organisée pour marquer le coup comme cela peut éventuellement lors de telles circonstances dans d'autres domaines être le cas. Il se rappelle simplement avoir pris conscience un jour que ses aînés ont quasi totalement cessé d'être actifs et tout aussitôt lui et ses compagnons avaient la main mise sur les domaines ferroviaires de leurs prédécesseurs et le pouvoir de dire qui a le droit ou non de les exploiter.

Et puis... il se trouve que beaucoup de la vieille génération arrêtent, quelques-uns restent encore, les jeunes glissent après. Et oui, ça se passe alors comme au travail. Tu te bats pour ta place et tout à coup tu es le seul qui va peindre là où t'as envie. Ou tu dis tout à coup : Non, vous n'allez plus peindre là-bas. (HERMES).

Le moment de la prise de conscience de cette passation de pouvoir et du statut d'autorité qu'elle suppose remonte, selon les témoignages, entre la fin de l'année 2007 et le début de l'année 2008. Ce moment annonce le commencement de la période de « règne » des RAILERZ dans leur région d'ancrage géographique et plus spécifiquement depuis la « base territoriale » qui leur a été discrètement léguée par leurs aînés et prédécesseurs. C'est peu de temps après que le trio se retrouve dans la position d'être le seul à contrôler les territoires de la « base » et à les défendre face à de potentiels prétendants et donc par exemple les rivaux de toujours de leurs mentors. En fait, en héritant des biens territoriaux de leurs mentors, ELVIS, FORCE & HERMES héritent aussi des rapports de rivalités du moment dans lesquels sont impliqués leurs aînés, notamment avec les membres du *crew* des METAL SKULLS HUNTERZ. Il s'agit d'un autre cercle d'adeptes actifs dans la région du Mittelland qui disputaient avec les prédécesseurs au trône des RAILERZ des domaines mutuellement revendiqués. Je reviendrai ultérieurement sur la gestion de l'héritage de ces rapports de rivalité par mes partenaires de terrain privilégiés.

10.4 Le règne des RAILERZ et la métaphore de la royauté

Dans ce chapitre, je me sers de la notion de *règne* qui apparaît déjà dans le titre, en référence au registre métaphorique de la royauté, fréquemment mobilisée par mes partenaires de terrain privilégiés, aussi bien dans leur discours que dans leurs productions visuelles. Sur le plan visuel, elle apparaît de manière symbolique sous la forme d'une couronne royale. Les couronnes qui accompagnent souvent certaines signatures d'adeptes sont des exemples typiques de la référence à la métaphore de la royauté¹⁵². Dans le discours, cette image transparaît notamment à travers l'usage de l'expression *king* : *king of style* (roi du style), *all city king* (roi du quartier, roi de la ville), etc.

Classiquement, la royauté renvoie à un régime monarchique dont le représentant de l'autorité porte le titre de roi (*king*)¹⁵³. D'un point de vue géopolitique, l'exercice du pouvoir du monarque suppose l'occupation et le gouvernement d'un royaume, autrement dit le contrôle, la défense, voire l'extension d'un territoire. Dans le sens populaire, la royauté évoque l'univers romanesque de la chevalerie médiévale (genre du roman romanesque) et fantaisiste (genre du roman de chevalerie), ses codes, ses valeurs et ses lieux d'aventures, tout comme ses idéologies virilistes auxquelles j'ai déjà fait référence. Ces idéologies

¹⁵² Je renvoie ici à l'illustration 26 du chapitre 6.

¹⁵³ Le Rober. Dico en ligne, « royauté », <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/monarchie> [consulté le 29.12.20].

transparaissent dans les intrigues, qui sont souvent construites autour d'histoires de rivalités nobiliaires, de successions princières et de luttes territoriales. L'imagerie populaire associée à la royauté fait directement écho à l'univers symbolique des acteurs du monde du *trainwriting*. L'« œuvre » illustrée ci-dessous par l'image et qui figure sur un wagon d'un train de ligne de la compagnie ferroviaire allemande DB (Deutsche Bahn) témoigne de cette résonance métaphorique. Elle porte l'inscription « GAME OF TRAINS ». Cette inscription fait un clin d'œil à la série télévisée américaine « Game of Thrones » qui exploite à sa manière les thèmes précédemment évoqués¹⁵⁴. La composition stylistique du lettrage du *graff* similaire à celle des affiches de la série ne fait aucun doute sur la source d'inspiration de l'auteur ou des auteurs du *graff*.

Illustration 49 : « Game of Trains ».



Source : « fernsehersatz » (<https://www.fernsehersatz.de/2017/05/wholecar-is-coming-game-of-trains.html>) [téléchargé le 06.11.2018].

Compte tenu de cette mise en relation symbolique entre les deux objets de comparaison considérés, le message « Game of trains » [« jeu de trains »] évoque de façon inédite la dimension géopolitique qui constitue la pratique du *trainwriting*. Cette dimension s'exprime directement dans les enjeux territoriaux de rivalités auxquels je viens de faire allusion, en évoquant la situation de rivalité intergroupes qui caractérise la reprise des biens territoriaux, légués par les mentors à mes partenaires de terrain privilégiés. Cette dimension fera l'objet du chapitre suivant. De ce point de vue partagé par la majorité des personnes que j'ai rencontrées, à l'image de la figure du chasseur-braconnier, celle du chevalier est un référentiel symbolique commun aux acteurs du monde du *trainwriting*. Le registre de la chevalerie cristallise des aspects importants de « l'économie du prestige » du monde du *trainwriting*, si l'on considère la métaphore de la royauté à laquelle il est associé et si l'on tient compte en particulier de l'usage que font les acteurs de la notion de *king*. Au sein du monde du *trainwriting*, la référence à la notion de *king* est probablement le lieu d'expression où transparaît de manière la plus explicite la référence à l'image de la

¹⁵⁴ Créée par D. BENIOFF et D. B. WEISS, la série Game of Thrones résulte d'une adaptation de la saga chevaleresque écrite par George R. R. MARTIN, réputée dans les médias populaires pour son réalisme et ses inspirations, tirées d'événements historiques médiévaux (la guerre des Deux-Roses, le mur d'HADRIEN ou Henri VII TUDOR). Cf. https://fr.wikipedia.org/wiki/George_R._R._Martin [consulté le 13 octobre 2020].

royauté. À côté des allusions aux rivalités territoriales dans lesquelles elles sont impliquées, les personnes que j'ai rencontrées utilisent la notion de *king*, avant tout au titre de noblesse pour qualifier les auteurs de *graffs* qui leur inspirent un sentiment de grandeur, autrement dit un certain respect. Conformément à la définition du Petit ROBERT, l'idée de « respect » peut être envisagée très généralement comme une expression « qui porte à accorder à quelqu'un une considération admirative, en raison d'une valeur qu'on lui reconnaît, et à se conduire envers lui avec réserve et retenue » (REY-DEBOVE et REY 2014 : 2218). Parmi les valorisations typiques à la source du développement du sentiment de respect qui anime les personnes que j'ai rencontrées, j'ai relevé, par exemple, la reconnaissance de capacités prolifiques ou stylistiques. Dans la citation qui suit, GANESCH, un mentor de mes partenaires de terrain privilégiés, fait l'éloge des compétences graphiques d'un pair qui, selon lui, fait partie des rares personnes de son entourage à maîtriser les principales formes scripturales reconnues au sein de la tradition du *writing* (*character*; *tags*, *throw-up*; *flops*, etc.):

Oui, [nom d'une personnalité] était le King, il [...] était capable de tout faire, les caractères, les polices, les tags, throw-ups, floppies, il pouvait simplement tout faire. Lui, il était à l'époque totalement dedans et de mon point de vue, c'était vraiment le King, à l'époque. Personne n'a fait autant... autant de trucs impressionnants que lui (GANESCH).

En tant que marqueur de reconnaissance intersubjectif d'un statut prestigieux, la notion de *king* s'oppose radicalement à celle déjà soulignée ailleurs de *toy* qui désigne par contraste un adepte inexpérimenté ou maladroit lorsqu'elle n'est pas tout simplement utilisée par jalousie pour rabaisser l'image d'un rival, indépendamment de son niveau d'expérience. De ce point de vue, ce marqueur exprime ainsi implicitement l'existence d'un système hiérarchique complémentaire à celui que j'ai décrit dans mon sixième chapitre en évoquant les trois niveaux hiérarchiques de la pyramide de l'« univers du *writing* ». Dans ces trois niveaux que j'ai identifiés, la pratique du *trainwriting* occupe un rang privilégié et les adeptes se positionnent en tant qu'élite. Si je prends l'image de l'échelle pour représenter ce système parallèle ainsi et idéal-typiquement, se trouvera au sommet de cette échelle la classe supérieure des *kings* et à ses pieds, les *toys*.

Ce système statutaire hiérarchique transparaît très bien à travers la citation de DEVE, l'éditeur d'un magazine suisse, de renom dans le monde du *trainwriting*, spécialisé dans la documentation des « œuvres » produites par les acteurs de la scène suisse du *trainwriting*:

C'était alors juste devenu clair que, je le dis maintenant un peu de manière assez méchante, c'était un avantage que tu aies fait le magazine, [car] tu pouvais alors plus traiter avec les kings. Et tu ne devais pas traiter avec des toys (DEVE).

Mais, les qualificatifs utilisés par les adeptes pour classer et déclasser des membres ne se limitent pas à ces deux expressions englobantes. Ils sont nombreux. Ainsi, entre les deux extrémités de l'échelle, il existe une multitude de termes qui, selon les connotations que les acteurs leur attribuent, peuvent être positionnés dans la hiérarchie tantôt vers le bas de l'échelle, tantôt vers le haut. Par exemple, les catégories d'appellation, telles que *losers* ou *fame bitch* qui porte comme la notion de *toy* une connotation dégradante, se situent plutôt en bas de l'échelle alors que celles de *real* ou de *hardcore* par contraste en classe supérieure. L'usage du terme de *king* ne met pas seulement en jeu des rapports de supériorité entre les pairs mais aussi pour parler des aînés. En ce sens il révèle un autre système hiérarchique, un système de classement fondé sur des rapports de classes d'ancienneté, ce que j'ai conçu jusqu'à présent à travers la notion de « cohorte intergénérationnelle ».

Dans ce système et toujours du point de vue du modèle de l'échelle, en haut de la hiérarchie on a les aînés (les *vieux*, les *anciens*, les *oldschool*, les *grands*), en bas les néophytes (les *petits*, les *toys*). Ce système transparaît à travers une citation de CASSIUS, lorsqu'il décrit une situation vécue au début de sa carrière d'initié : allusion aux rapports d'ancienneté et de la place qu'il accorde aux aînés (« *kings* »), alors qu'il n'était lui-même qu'un débutant :

Je veux dire, j'ai vu des gens ici à [nom d'une ville moyenne en Suisse] qui étaient des kings, tout au sommet, qui avaient tout atteint, que tous les gens admiraient, qui étaient âgés d'environ cinq ans de plus que moi, simplement la génération avant moi... (CASSIUS).

Au-delà de la référence à la métaphore de la royauté, sur un plan plus analytique l'usage de la notion de *king* au sein du monde du *trainwriting* met ainsi en lumière toute une série de catégories statutaires que les adeptes adoptent pour se positionner entre eux dans la hiérarchie sociale de leur monde. Les modalités d'usage de ces catégories révèlent au moins deux systèmes différents de classification statutaire, indépendamment des qualités humaines personnelles que les uns et les autres s'accordent entre eux et qui se trouvent au fondement de la construction de leurs rapports amicaux. La première classification statutaire met en jeu un système de valorisation basé sur l'appréciation des capacités personnelles tant prolifiques que stylistiques, mais aussi et plus généralement sur ce que je désigne ailleurs par le terme de compétences spatiales de la compréhension du fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire (connaissances de terrain, du trafic ferroviaire et capacités de bouger en rythme dans et avec les trains). La deuxième, quant à elle, applique un système de classement reposant sur l'ancienneté et la reconnaissance des aînés. Déterminé par les rapports de contemporanéité perçus par les adeptes entre eux, ce système se fonde sur le moment d'initiation à la pratique des uns et des autres, autrement dit par ce que CASSIUS évoque plus haut en utilisant le terme de « génération » et que j'ai cherché à contenir à travers l'idée de « cohorte intergénérationnelle ». Ainsi, dans cette logique et selon le découpage de la géohistoire du développement de la scène suisse du *trainwriting* proposé ailleurs, mes partenaires de terrain privilégiés, ELVIS, FORCE & HERMES appartiennent à la quatrième cohorte intergénérationnelle ([IV^eCo.]), puisque qu'ils ont été initiés à la pratique du *trainwriting* au même moment, à savoir dans le courant de l'année 2005. Plus haut, j'ai aussi souligné que le contexte de déroulement de leur initiation s'est effectué dans les mêmes circonstances, c'est-à-dire sous les ailes de ceux qu'ils tenaient pour leurs mentors, ces aînés mêmes de l'époque de ma première enquête ethnographique qui faisaient partie des membres du « noyau dur » des WARRIORZ, le cercle d'adeptes que j'accompagnais alors. À l'époque, ce sont ces aînés-là qui contrôlaient les territoires qu'ensuite occupent et revendiquent ELVIS, FORCE & HERMES, mes partenaires de terrain privilégiés, lesquels reprendront après leur initiation quelques années plus tard ce contrôle, suite au retrait de ces mentors et la dissolution de leur cercle d'appartenance, les WARRIORZ. D'un point de vue généalogique, ils peuvent donc être considérés en tant que successeurs « légitimes » du cercle d'appartenance de leurs mentors. En s'appropriant le contrôle des territoires sous l'influence de leurs prédécesseurs, ils inaugurent ainsi le commencement d'une nouvelle lignée de « chasseurs-leader » et l'établissement d'un nouveau règne : le « règne du cercle des RAILERZ ».

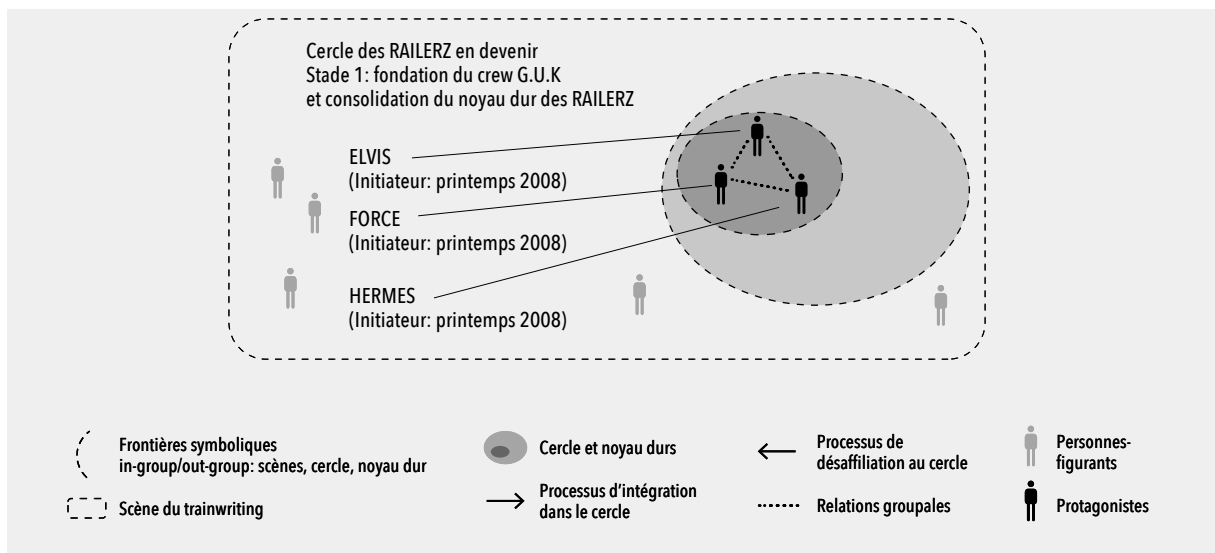
Fort de cette analyse de l'usage du registre de la royauté au sein du monde du *trainwriting* et, plus particulièrement, de la scène suisse, à la façon des autres figures-concepts, telle la chasse aux trains, par exemple, que j'utilise dans cette recherche comme des outils sémantiques et heuristiques, la notion de *règne* me permet ainsi de rendre compte des aspects symboliques de l'organisation sociale et spatiale de leur vie collective, dans un registre narratif et impressionniste difficilement dicible autrement.

10.5 Processus de constitution, consolidation et dissolution du cercle des RAILERZ en neuf drames

Après avoir décrit les conditions de consolidation du « noyau dur » du cercle des RAILERZ et contextualisé dans le temps et l'espace son émergence, il s'agit de poursuivre la présentation de ce portrait intimiste en décrivant comment la vie groupale de mes partenaires de terrain privilégiés et leurs associés se développe au cours de leur règne. Mon travail de pistage de leur arrangement et réarrangement de leur vie collective m'a permis d'identifier neuf phases décisives au niveau de la configuration de leur cercle. Les dynamiques relationnelles qui sont au cœur de cette section sont peu documentées dans la littérature spécialisée (populaire ou scientifique). Dans la mesure où le passage d'une phase à l'autre brave des intrigues interpersonnelles, je les ai envisagées comme des actes et mises en scène sous forme de récits dramaturgiques, autrement dit sous la forme de « petits drames ». Chacun de ces récits est accompagné par un schéma permettant de visualiser l'ensemble de la situation. J'ai élaboré ces schémas en m'inspirant du modèle organisationnel concentrique des *Szenen* de HITZLER & NIEDERBACHER (2010) introduit dans le chapitre précédent¹⁵⁵.

Premier acte : le moment de cristallisation du « noyau dur » des RAILERZ. Ce premier acte (printemps 2008, région du Mittelland, espace social des RAILERZ) présente l'histoire de l'alliance formelle entre ELVIS (24 ans, [IV^eCo.]), FORCE (23 ans, [IV^eCo.]) et HERMES (23 ans, [IV^eCo.]) lors de la fondation de leur premier groupe, le G.U.K. Cette histoire rend compte du moment de cristallisation du « noyau dur » des RAILERZ. Ce moment marque la succession au pouvoir du contrôle territorial des domaines sous l'influence de leurs mentors et le début de la période de règne du collectif, incarné par mes partenaires de terrain privilégiés. Étant donné que cette histoire est relatée déjà plus haut, je me contente, ci-dessous, d'exposer le schéma correspondant à la situation.

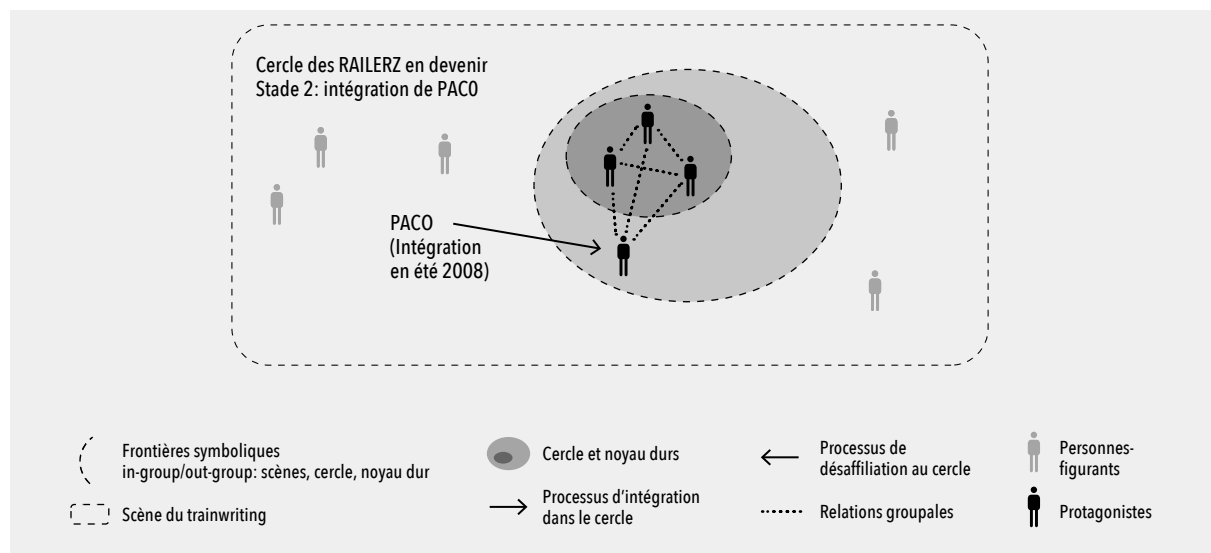
Illustration 50 : Les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et son « noyau dur » (acte 1).



¹⁵⁵ Pour la légende se référer au schéma de l'illustration 46 figurant dans la partie introductive du chapitre 10.

Deuxième acte : l'intégration de PACO dans le cercle des RAILERZ. Ce deuxième acte (été 2008, région du Mittelland, espace social des RAILERZ) présente l'histoire de l'intégration de PACO (27 ans, CH, [IV^eCo.]) dans le cercle des RAILERZ, dans le *crew* du G.U.K. En intégrant le collectif, PACO contribue ainsi à renforcer les effectifs du cercle des RAILERZ en devenir. Avec lui, les membres du cercle des RAILERZ comptent désormais quatre associés. Le « noyau dur » des RAILERZ passe ainsi d'un état nucléaire à un arrangement plus complexe qui fait penser à la structure d'un atome comprenant un noyau stable (noyau dur) entouré par un électron libre, qui s'est avéré moins stable (cercle périphérique) au cours du temps.

Illustration 51 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur» (acte 2).

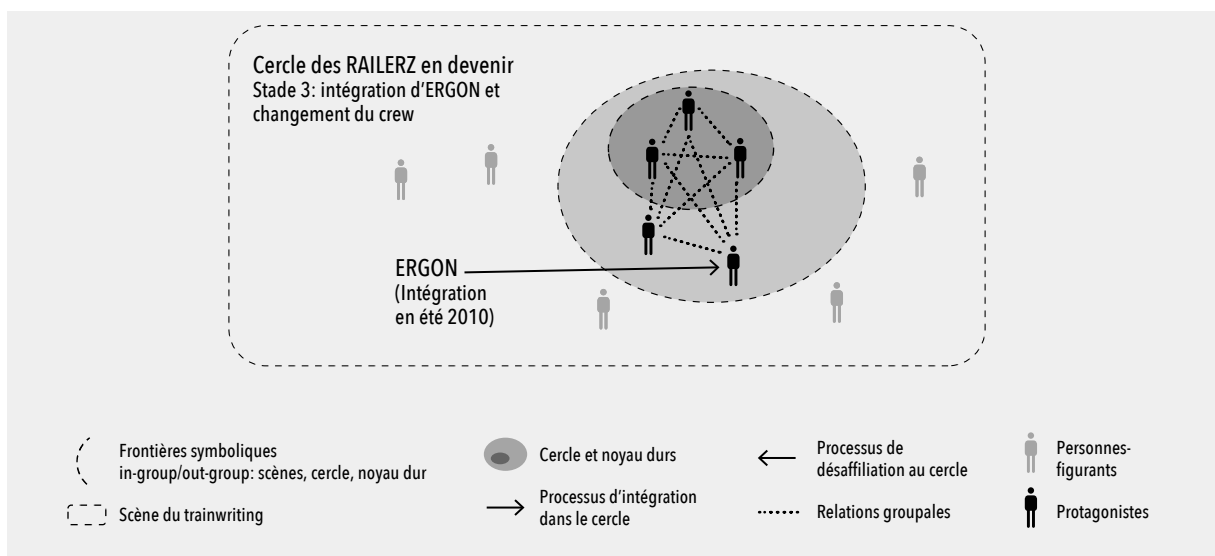


Dans le courant de l'été 2008, quelque mois après avoir fondé le G.U.K., HERMES, ELVIS et FORCE, le trio fondateur du groupe G.U.K., accueillent au sein de leur *crew* un nouveau membre, PAKO, plus âgé que les fondateurs, mais moins expérimenté. C'est dans le cadre de sa formation en arts visuels que PAKO fait la connaissance d'ELVIS. À cette époque, PAKO habite dans une région éloignée de son école. Il cherche un nouveau lieu de résidence. ELVIS habite dans un appartement situé dans la même ville que son école, et cherche justement une personne pour remplacer le départ de l'un de ses colocataires. Il propose à PAKO de venir vivre en collocation. PAKO emménage ainsi dans l'appartement d'ELVIS. Leurs liens d'amitié s'intensifient. Ils partagent leurs loisirs ensemble. PAKO se passionne pour les graffs. ELVIS lui présente ses associés et le prend sous son aile. Il emmène son protégé avec lui sur les terrains de chasse, lui apprend à chasser le train et le sensibilise aux dangers de cette pratique comme l'avaient fait ses propres mentors. Lors des premières fois, PAKO sert d'assistant à ELVIS. Il l'aide au travail de remplissage des lettres et du fond. Après un certain temps, il pouvait peindre son propre lettrage sur le graffiti. Un jour, alors que les deux se préparent à partir à la chasse, ELVIS propose à son élève de peindre le nom de son groupe. Jusqu'à ce jour, PAKO ne signait qu'avec son blaze. Satisfait du résultat, ELVIS annonce sur le chemin du retour à son protégé qu'il le considère désormais en tant qu'un membre à part entière de son groupe. Il a le droit à présent de peindre le nom G.U.K. à son gré. PAKO m'avoua en entretien qu'il en fut très fier ce jour-là. Mais dès qu'HERMES apprend la nouvelle, il s'offusque de n'avoir pas été consulté au préalable sur cette prise de décision : selon lui, il fallait préliminairement en discuter avec FORCE aussi. HERMES devint furieux, se rappela ELVIS en entretien. FORCE réagit de manière complètement opposée. Il est ravi,

car il voit dans cette affaire un moyen de renforcer les effectifs du groupe et d'étendre son potentiel de visibilité. PAKO est motivé et veut prouver à ses associés qu'il mérite sa place au sein du G.U.K. Quelque temps après HERMES se calme et se montre tout aussi ravi qu'ELVIS et FORCE de pouvoir compter sur un nouveau membre pour accroître/augmenter la renommée de leur groupe.

Troisième acte : l'intégration d'ERGON dans le cercle des RAILERZ. Ce troisième acte (été 2009, région du Mittelland, espace social des RAILERZ) raconte l'histoire de l'intégration d'ERGON (33 ans, [I^{er}Co.]) dans le cercle des RAILERZ. Un pionnier du *graff* sur trains, ERGON aspire à reprendre ses activités après une longue période de pause. Cette histoire rend compte de la croissance des effectifs des membres du collectif constitué par ELVIS, FORCE, HERMES et PAKO et de la volonté des associés de changer le nom de leur groupe.

Illustration 52 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 3).



Suite à des démêlés avec la justice par le passé, ERGON, découragé à l'époque par la prise de l'ampleur de son affaire judiciaire, décide de prendre ses distances avec la scène du *trainwriting* et de se concentrer sur autre chose. Mais, après plusieurs années d'inactivité, ERGON, projette de refaire cependant surface sur la scène du *trainwriting* et de retourner à ses activités de chasse aux trains. Entre-temps toutefois, le cercle d'adeptes avec lesquels il chassait d'habitude a cessé d'être actif. Ne se sentant pas à l'aise de partir seul à la chasse, il se rapproche des membres du crew G.U.K, dont il suivait l'émergence. Depuis qu'il a été attiré par leurs accomplissements graphiques, il avait continué de suivre avec grand intérêt la prolifération de leurs marques dans les espaces publiques de sa ville de résidence. Il se souvient de leurs marques présentes non seulement le long des chemins qu'il empruntait usuellement, mais aussi et surtout sur les trains des lignes régionales et RER desservant la gare de sa ville.

Mes partenaires de terrain privilégiés connaissent de vue ERGON et entendaient parler de ses accomplissements en discutant avec leurs mentors. ERGON les connaît très bien, ayant été ses proches durant sa période active. ERGON avait déjà une fois ou l'autre croisé HERMES, ELVIS et FORCE dans leur graffiti *shop* préféré. Mais à cette époque précise, ce trio encore des « petits » n'intéressaient pas ERGON. Aux yeux des « petits », ERGON passait alors pour une personnalité respectée, au point que les contacts entre eux ne furent pas aussi fréquents et intenses qu'avec d'autres membres du cercle des WARRIORZ, en particulier ceux parmi eux qui devinrent leurs mentors, I-MAN & GANESCH.

Tous les membres du G.U.K sont ravis de ce rapprochement. Ensemble, ils organisent des soupers, vont boire des bières dans des bistrots et se retrouvent dans des soirées pour faire la fête avant de partir à la chasse.

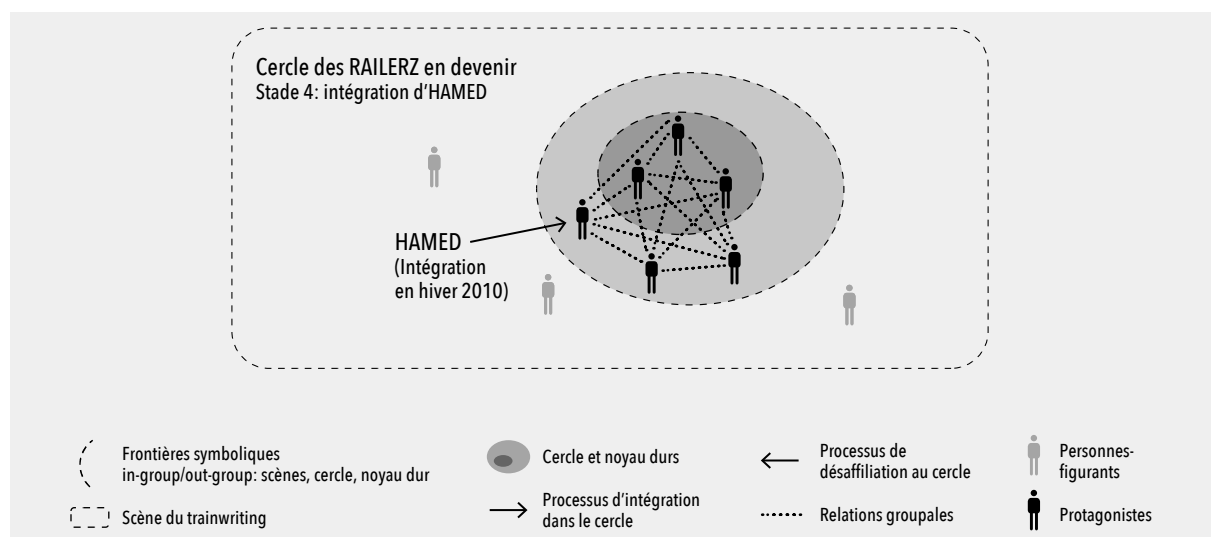
Depuis qu'il a arrêté la chasse, ERGON avait « perdu la main » et craignait de se remettre à la pratique seul. Il fut heureux, m'avoua-t-il dans un entretien informel, de pouvoir bénéficier des connaissances actuelles de ses nouveaux partenaires de chasse et de retrouver sa confiance pour s'aventurer dans des domaines de chasse qu'il ne connaît plus. En leur compagnie, il reprend confiance et apprend des nouvelles stratégies d'infiltration et découvre de nouvelles portes pour accéder aux parcs ferroviaires.

Dans le courant de l'année 2010, l'opportunité se présente à ERGON de participer avec FORCE à une tournée européenne en Interrail, voyage auquel je prends part, comme je l'explique de manière plus approfondie dans le chapitre méthodologique. Pendant la tournée, FORCE propose à ERGON d'intégrer le groupe et l'invite à peindre le nom de crew durant la tournée, sans consulter au préalable l'avis de ses partenaires. ERGON voit dans cette opportunité un moyen de renaître de ses cendres et de redorer son propre *blaze* : il fut enchanté par cette proposition qu'il accueille avec beaucoup d'enthousiasme, ce que j'ai bien pu moi-même observer au cours de la tournée.

Depuis cette tournée « *graffiti Interrail* », ERGON fait partie des membres actifs du G.U.K. Il lui a fallu un certain temps pour se faire accepter en qualité d'associé à part entière par HERMES notamment, vexé de n'avoir pas été consulté au préalable sur l'intégration d'ERGON au sein du G.U.K. Peu de temps après l'intégration d'ERGON dans le G.U.K, les cinq associés décident de changer le nom de leur *crew* pour brouiller les pistes d'une enquête policière en cours, menée par une brigade régionale spécialisée dans la lutte contre les auteurs de *graffs* sur trains. Cette brigade, nouvellement constituée, serait en train de concentrer ses efforts dans un projet de démantèlement des groupes les plus actifs de la région du Mittelland, parmi lesquels se trouverait le groupe d'appartenance fondé par mes partenaires de terrain privilégiés, selon des rumeurs circulant au sein de la scène suisse, et même au-delà.

Quatrième acte : l'intégration de HAMED dans le cercle des RAILERZ. Ce quatrième acte (hiver 2010, région du Mittelland, espace social des RAILERZ) présente l'histoire de l'intégration d'HAMED (21 ans, [V^eCo.]) dans le nouveau *crew* formé par les associés du cercle des RAILERZ.

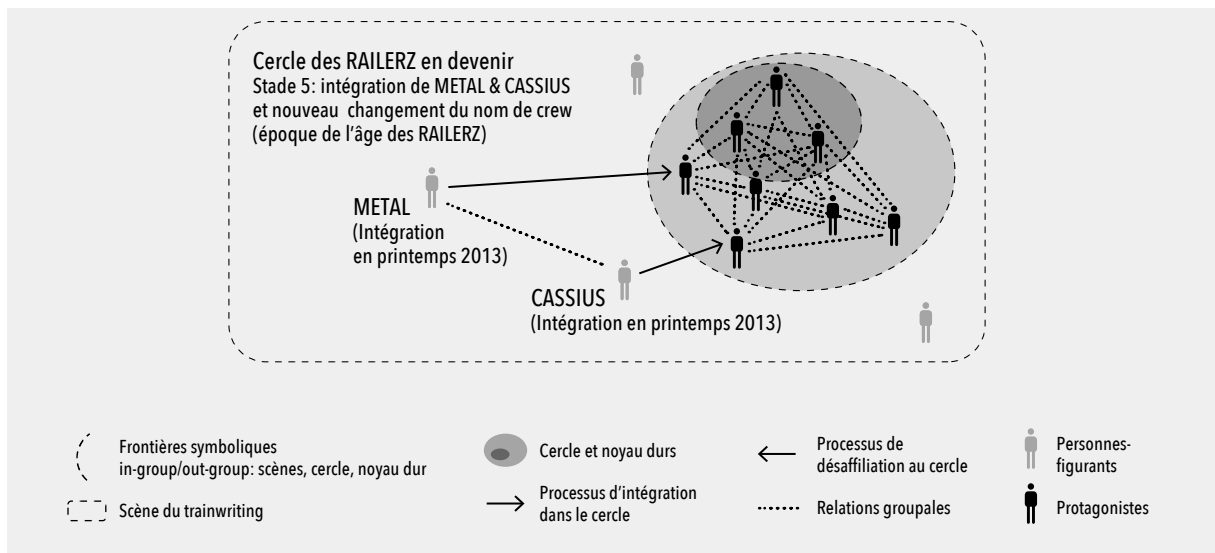
Illustration 53 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 4).



C'est à travers ELVIS qu'HAMED est introduit dans le cercle des RAILERZ. Avant de rencontrer ELVIS, HAMED opère en solitaire. ELVIS est impressionné par les actions d'HAMED qui, à ce moment-là, ciblait en particulier les parties supérieures des immeubles du centre-ville. ELVIS cherche à savoir qui peut bien se cacher derrière l'auteur de la signature utilisée par HAMED, qui prolifère de plus en plus. Il finit un jour par faire sa connaissance par hasard dans les toilettes d'une boîte de nuit. ELVIS le surprend en flagrant délit inscrivant sur une porte des toilettes de cette boîte la signature du nom dont il recherche tant l'auteur. Au moment des faits, HAMED, à l'opposé de ELVIS, le connaissait de vue et de réputation. HAMED trouva sa planche de salut en tendant le marqueur indélébile à ELVIS. Depuis ce jour, ELVIS et HAMED sont devenus des amis proches. ELVIS le prend sous son aile et introduit HAMED dans son cercle, de la même manière qu'il l'avait fait pour PAKO. Bien qu'HERMES soit le premier à amener HAMED à peindre un train, c'est avec ELVIS qu'il apprend les ficelles de l'art de chasser les trains. Dès que le nouveau poulain du collectif a fait ses preuves, ELVIS décide de l'intégrer dans le cercle des RAILERZ en tant que membre à part entière du *crew*. Comme dans le cas de PAKO, ELVIS ne prend non plus pas cette fois encore la peine de consulter préalablement les autres associés, aussitôt provoquant leur agacement.

Cinquième acte : l'intégration de CASSIUS & METAL. Ce cinquième acte (printemps 2013, région du Mittelland, espace social des RAILERZ) raconte l'histoire de l'intégration de CASSIUS (27 ans, [II^eCo.]) et METAL (25 ans, [III^eCo.]) dans le cercle des RAILERZ deux aînés qui ont la réputation d'être des « grands chasseurs de trains » et de compter parmi les adeptes les plus actifs de la scène suisse du *trainwriting*. Cette histoire rend compte de l'entrée dans la période de l'« Âge d'or du règne des RAILERZ ». C'est au cours de cette période que les membres du cercle des RAILERZ sont devenus le plus mobile et le plus prolifique sur le plan collectif.

Illustration 54 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 5).

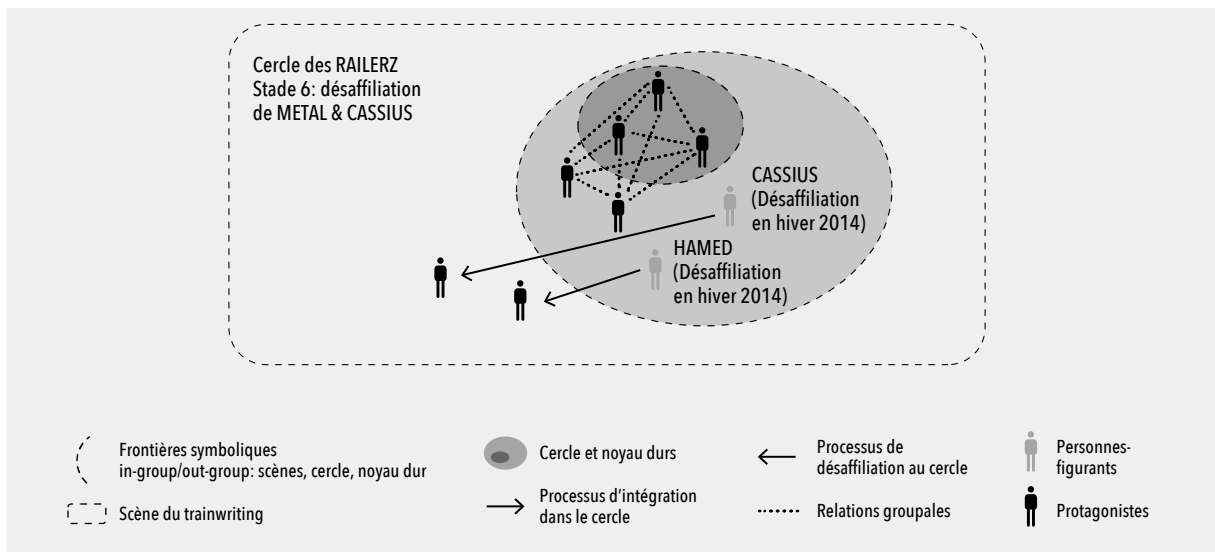


Dans le courant du printemps 2013, suite à des problèmes de justice rencontrés par certains membres, ceux du « noyau dur » du cercle des RAILERZ et les autres associés décident de changer une nouvelle fois le nom de leur *crew* pour les mêmes raisons tactiques citées précédemment. La décision est prise de commun accord entre les membres du cercle lors d'une assemblée improvisée à l'occasion d'un souper. Toute la bande est réunie ce jour-là. J'étais moi aussi invité à ce souper. Après avoir discuté du problème et avoir accepté le changement de nom, idée présente depuis un certain temps à l'esprit des membres de l'équipe, ils se mettent d'accord sur le nouveau nom de *crew* pour représenter au mieux l'esprit collectif du cercle

des RAILERZ. Ce jour-là, CASSIUS et METAL, deux membres d'un *crew* allié des RAILERZ, sont aussi conviés. Basés territorialement dans une zone du réseau ferroviaire de la même région que celle sous le contrôle des RAILERZ, ils venaient tout juste de dissoudre leur *crew*, à la suite de violentes querelles territoriales les ayant opposés à une bande rivale convoitant leurs mêmes zones de chasse. Les deux groupes de chasseurs de trains se reprochant mutuellement de transgresser les frontières de leurs territoires de chasse respectifs, tant et si bien qu'ils ne sont jamais parvenus à se concilier une ligne de partage convenable. Selon les rumeurs, après une série de règlements de compte physiques organisés par certains membres du groupe rival de CASSIUS et METAL qui faillirent coûter la vie à l'un de leurs associés, découragés et consternés par la tournure dramatique prise par la querelle les partenaires de l'équipe affectée par les violences décident d'abandonner la compétition et de dissoudre leur *crew*. Tous les membres se retirent de la compétition à l'exception de CASSIUS et METAL, lesquels souhaitent continuer. Sans être complètement démoralisés par la situation, ils se sont faits plus discrets jusqu'à ce jour-là, du souper où ils se rapprochèrent du cercle des RAILERZ et s'associèrent formellement à leur collectif. Quelques temps avant de dissoudre leur groupe, CASSIUS et METAL avaient déjà intensifié leurs relations avec les RAILERZ en prenant l'habitude de partir à la chasse ensemble. Régulièrement, ils s'invitent dans leur base et participent à des parties de chasse dans leurs domaines. Ils ont aussi pris l'habitude d'organiser ensemble des séjours en dehors de la Suisse et de se retrouver à mi-chemin lors de tournée européenne, comme j'ai pu le constater lors de ma participation au premier interrail en compagnie de FORCE et ERGON. Ils passent tellement de temps ensemble qu'ils font presque partie du cercle des RAILERZ de *facto*. Ce n'est donc pas un hasard que METAL et CASSIUS participent au souper des RAILERZ, organisé ce soir-là chez HERMES. Ce ne fut pas seulement une occasion idéale pour négocier l'intégration formelle de ces deux proches de mes partenaires de terrain privilégiés ? au sein de leur collectif, mais aussi juste le moment opportun pour discuter et adopter un nouveau nom de *crew*. L'intégration formelle de CASSIUS et METAL au sein du cercle des RAILERZ permet ainsi également au collectif constitué par les RAILERZ de renforcer le nombre et la qualité de leur effectif avec l'intégration de deux nouveaux membres réputés pour être des « grands chasseurs », et aussi d'accroître l'étendue des territoires de chasse sous leur influence. Selon moi du point de vue des deux nouveaux associés, cette alliance formelle constitue un moyen de garantir une meilleure protection des domaines occupés que leurs rivaux n'avaient pas encore réussi à leur ôter. L'intégration effective de METAL et CASSIUS et le changement de nom du collectif marquent la cinquième phase du développement des RAILERZ. Cette étape inaugure la période de l'« âge d'or des RAILERZ », autrement dit la période la plus prolifique du collectif depuis le début de leur règne.

Sixième acte : la désaffiliation de METAL & CASSIUS du cercle des RAILERZ. Ce sixième acte (hiver 2014, région du Mittelland, espace social des RAILERZ) raconte l'histoire la désaffiliation de CASSIUS et METAL, deux aînés par rapport à la cohorte générationnelle d'appartenance des trois fondateurs. Cette histoire rend compte des premiers cas de désaffiliation au sein du cercle des RAILERZ depuis la cristallisation de son « noyau dur ». Il inaugure une période de tensions interindividuelles entre plusieurs associés du cercle des RAILERZ.

Illustration 55 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 6).

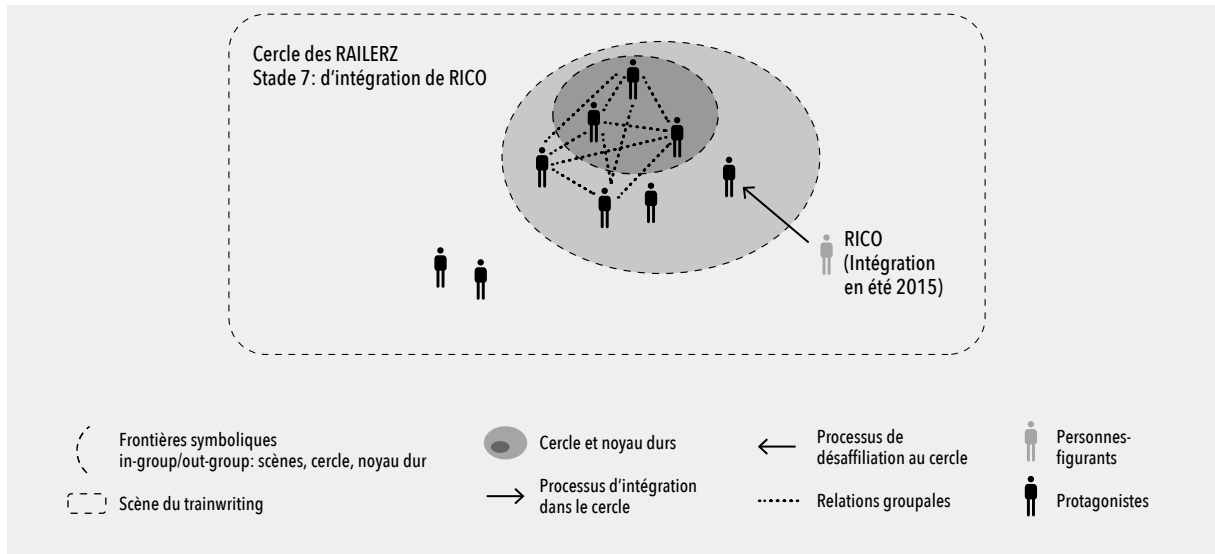


Depuis l'entrée de CASSIUS et METAL dans le collectif des RAILERZ, la nouvelle formation de chasseurs de trains compte huit associés actifs et très motivés, selon les dires de mes partenaires de terrain privilégiés. Pour des questions pratiques d'ordre logistique et de discrétion, la bande évite de partir à la chasse ensemble, au même endroit et en même temps dans leur domaine. Ils instaurent entre eux un système de tournus afin que chacun puisse trouver son compte en termes d'activisme. Ce système que j'ai déjà eu l'occasion de voir à l'œuvre lors de ma première recherche avec les WARRIORZ a aussi l'avantage de réduire les risques d'épuisement de leurs réserves. En règle générale, ils organisent des parties de chasse entre eux en formant de petites équipes composées de deux à quatre personnes (voire cinq mais rarement plus). Pendant les activités des uns, le reste des membres du collectif se mettent au repos avant de reprendre leur tour. Éventuellement, ils vont chasser dans un autre domaine. Les petites équipes changent souvent de constellation selon les envies et les disponibilités des uns et des autres si bien que, d'une manière générale, tout le monde a la possibilité de chasser à un moment ou un autre avec tout le monde ; certains ont néanmoins des préférences comme HERMES, par exemple, qui me confiait aimer aller chasser en particulier avec CASSIUS, METAL ou ERGON. Il se sent en sécurité avec cette formation. FORCE, quant à lui, apprécie la compagnie de PAKO et ELVIS avec lesquels il a le sentiment de passer du bon temps lorsqu'il part chasser. Mais au-delà des affinités interpersonnelles, il est attendu au sein du cercle des RAILERZ, que chacun des membres s'informe des plans d'action. Les échanges d'information au sein du cercle concernent le calendrier d'actions planifiées par les uns et les autres et se déroulent en général de manière informelle au gré d'opportunités de rencontres, par exemple lors de visites ou de sorties. Les membres du collectif se retrouvent rarement toute l'équipe au complet. En général, les informations échangées prennent un certain temps avant de faire le tour et circuler parmi les membres du cercle. Aussi, n'est-il pas rare que les projets d'action s'organisent spontanément, juste quelques heures avant l'intervention. Il était donc impossible dans ces cas d'en informer toute l'équipe avant le départ à la chasse, ce qui irrite parfois l'humeur des uns et des autres quand ils apprennent qu'ils ne pouvaient être avertis à temps. Après l'entrée de METAL et de CASSIUS dans l'équipe, ce genre de situations arrivent plus fréquemment. Je me souviens qu'à l'époque, les membres du collectif passaient beaucoup de temps à se chamailler à ce sujet, tantôt pour critiquer les uns et les autres de ne pas respecter les conventions informelles régissant le collectif, tantôt pour justifier leurs actions spontanées et se défendre de n'avoir pu agir autrement par manque de temps. Une fois la situation clarifiée, les tensions entre les fauteurs de troubles et les demandeurs de compte se dissipent en général assez rapidement, jusqu'à ce

qu'un jour FORCE attire la foudre et provoque l'exaspération de METAL. FORCE est réputé au sein de son cercle d'appartenance pour sa soif inextinguible de peindre des trains et pour son habitude contestée de partir souvent seul et à l'improviste à la chasse aux trains dans les domaines de son *crew*, sans se soucier d'avertir ses associés. Depuis un certain temps, FORCE a concentré toutes ses actions sur un site sous l'influence de METAL. Cependant, il partage volontiers les ressources avec les RAILERZ depuis son affiliation au collectif. Le point culminant de la crise entre METAL et FORCE est franchi lorsque METAL apprend qu'un ancien associé s'est fait prendre en flagrant délit chassant dans ce site lors d'une embuscade méticuleusement organisée par des responsables de la régie de la compagnie ferroviaire du site, soucieuse d'avoir constaté une augmentation significative des actes de délits. L'opération est planifiée en collaboration avec une brigade spécialisée dans la lutte contre les auteurs de *graffs* sur trains. Ce jour-là, GANESCH, un ancien associé de METAL et son frère, qui souhaite revivre sa passion après une longue période de pause, ne choisit pas le bon moment et la bonne place pour reprendre ses activités de chasse. Les informations contenues dans l'article correspondent dans les grandes lignes aux versions des faits qui se racontaient au sein du cercle des RAILERZ. Selon ces informations, dès son interpellation GANESCH, donc le frère de METAL, avait été aussitôt placé en garde à vue. Après plusieurs semaines de prison ferme, il fut finalement relâché et sanctionné d'une amende de plusieurs milliers de francs⁸¹. La nouvelle rendit METAL furieux. Il se rappela très bien avoir supplié à plusieurs reprises FORCE de stopper ses activités dans ce domaine justement pour éviter que ce genre de situations ne se produisent. Mais FORCE ne tint apparemment pas compte des avertissements. L'arrestation de GANESCH eut l'effet de l'huile jetée sur le feu : elle fournit un prétexte à un règlement de compte personnel se concrétisant par la « démission » de METAL du collectif et par sa réclamation inconditionnelle à FORCE de régler une partie des frais judiciaires incombant à son ex-associé, par ailleurs membre de sa famille. Les tensions internes générées par cet événement ne se limitèrent pas à la relation entre METAL et FORCE. Elles provoquèrent des discordances générales au sein du cercle des RAILERZ. Dans le feu des critiques plusieurs camps se constituèrent : d'un côté les uns se positionnèrent en faveur de la réaction de METAL, perçue comme justifiée à l'égard des agissements irréfléchis de FORCE (HERMES et CASSIUS furent de cet avis), alors que de l'autre côté d'autres s'occupèrent à prendre la défense de FORCE face aux réactions à son égard, perçues comme exagérées (PAKO, par exemple). Autour de ce drame, ELVIS, ERGON et HAMED, contrairement aux autres associés plus engagés, choisirent de se tenir à l'écart des deux camps. Quelques jours après la démission de METAL, CASSIUS ne se sentit plus à l'aise au sein du collectif des RAILERZ et décida lui aussi de quitter le collectif. Ces deux sorties du collectif inaugurèrent la sixième étape du développement du cercle des RAILERZ. Cette étape marqua aussi la fin de « l'âge d'or » des RAILERZ en tant que collectif.

Septième acte : l'intégration de RICO dans le cercle des RAILERZ. Ce septième acte (été 2015, région du Mittelland, espace social des RAILERZ) présente l'histoire de l'intégration de RICO (21 ans CH/BR, [VI^eCo.]) dans le cercle des RAILERZ, un néophyte ambitieux. Cette histoire rend compte d'une volonté de revitalisation du cercle des RAILERZ épuisé moralement par les tensions relationnelles et idéologiques ayant éclaté au sein de son équipe.

Illustration 56 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 7).

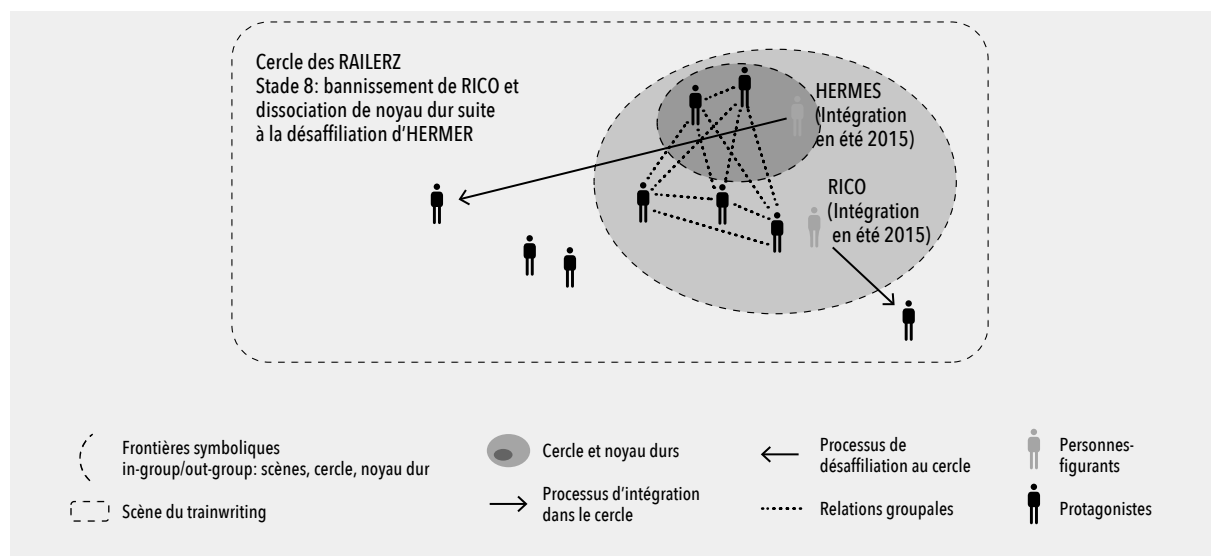


Si les tensions au sein du cercle des RAILERZ se sont atténuées depuis le départ de METAL et CASSISUS, l'ambiance générale ne cesse néanmoins pas de se dégrader. HAMED et ERGON furent les deux seuls de l'équipe à rester discrets lors des disputes générées par la querelle opposant METAL et FORCE. HERMES me confia un jour qu'il eut l'impression que « l'esprit d'équipe du collectif » s'était épuisé. Le départ de METAL et de CASSIUS avait profondément touché HERMES. Il semble que depuis ce moment-là, HERMES évite FORCE et PAKO. Lors d'une conversation informelle, ELVIS, ERGON et HAMED me confièrent leurs impressions et leur souci quant à l'avenir du collectif. HERMES ne signe plus le nom de groupe du collectif. C'est dans ce contexte dans le courant de l'été 2015 que ELVIS propose à RICO d'intégrer le cercle des RAILERZ sans vraiment solliciter le consentement des autres associés. Quelque mois avant son intégration, ELVIS prend RICO sous son aile et assure personnellement son initiation à la pratique du *trainwriting*, en l'amenant régulièrement avec lui dans des parties de chasse. En préparant cette formation, ELVIS veut renforcer la perte des effectifs qu'a subi le collectif. Il pense qu'en introduisant un nouveau membre « surmotivé » et RICO l'est, l'ambiance minée du cercle des RAILERZ sera vite balayée. Toujours selon ELVIS, l'intégration de RICO apportera un nouveau souffle. Toutefois, ce sentiment ne fut de loin pas partagé par l'ensemble de l'équipe. Peu de temps après son intégration, HERMES et ERGON me confièrent discrètement qu'ils ne voyaient pas d'un bon œil le fait que RICO puisse déjà représenter la bannière du cercle des RAILERZ. Ils le trouvent trop orgueilleux. Mais ce qu'ils lui reprochent le plus, c'est d'être très bavard et peu discret à propos de ses activités de chasseurs de trains. Il a révélé à plusieurs personnes de son entourage, hors du cercle des RAILERZ, ses intérêts pour la chasse aux trains et son appartenance au cercle des RAILERZ. ERGON – le plus strict sur la discrétion et réputé comme le plus « parano » des RAILERZ – craint alors que RICO ne compromette l'anonymat des membres du groupe et mette ainsi en péril leur situation.

Huitième acte : le bannissement de RICO et la désaffiliation d'HERMES. Ce huitième acte (hiver 2015, région du Mittelland, espace social des RAILERZ) présente l'histoire du bannissement de RICO du cercle des RAILERZ et de la désaffiliation d'HERMES, qui ne se retrouve plus au sein de l'équipe depuis l'éclatement des disputes entre FORCE et METAL. Cette histoire rend compte des premiers signes de dissociation du « noyau dur » des RAILERZ et de l'entrée du « règne » des RAILERZ en pleine crise existentielle.

C'est au cours de cette étape de la vie sociale du cercle des RAILERZ que je mets un terme officiel à la phase de réalisation de mon terrain. J'avais accumulé suffisamment de données ethnographiques pour commencer à rédiger ma thèse, et pris par un mandat de travail éloigné de la région du Mittelland qui ne me laisse plus autant de liberté qu'auparavant, je choisis ce moment particulièrement opportun pour me retirer de mon terrain et prendre du recul avec la scène du *trainwriting* et de mes partenaires de terrain privilégiés. L'entrée de RICO dans le cercle des RAILERZ ne m'a pas non plus inspiré confiance et de surcroît moi aussi je craignais son manque de discrétion, je choisis alors de privilégier la sécurité quant à ma recherche et à ma situation. Les données qui fondent la suite de la présentation de l'histoire du développement du cercle des RAILERZ résultent d'une remise à jour de la situation effectuée auprès d'ERGON et d'HERMES. Cette mise à jour a eu lieu plusieurs mois après mon retrait progressif de leur vie sociale.

Illustration 57 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 8).



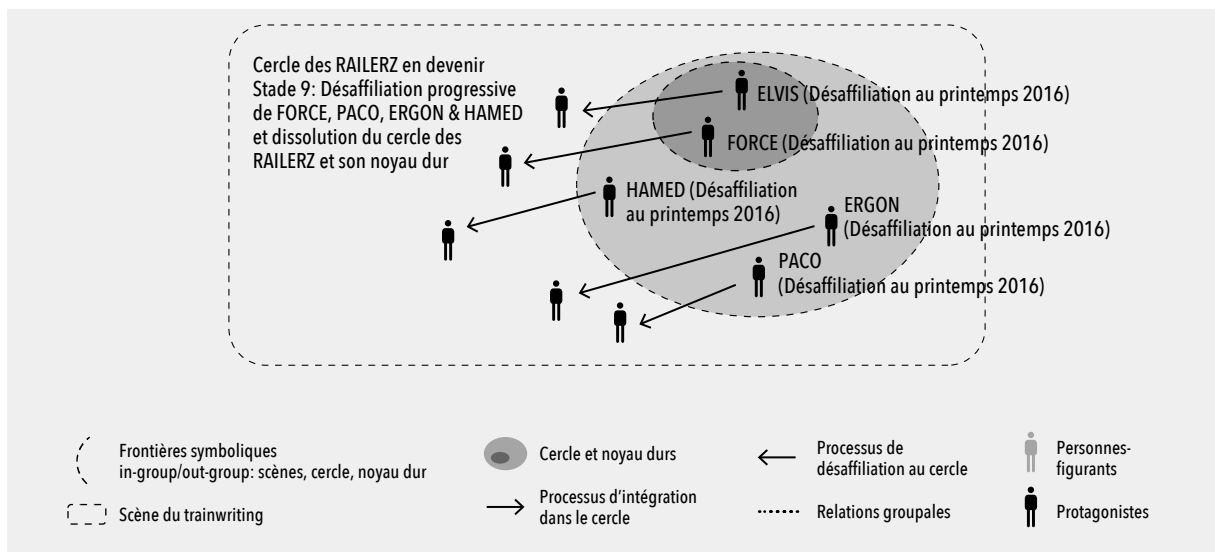
Dans le courant de l'hiver 2015, c'en était trop pour tous les membres de l'équipe qui ne supportent plus le comportement de RICO, sauf ELVIS qui continue de soutenir son protégé. RICO a commencé depuis son intégration, selon ERGON, à se donner des allures de « grand ». HERMES attribue aussi à RICO le fait d'avoir contribué à envenimer l'ambiance du cercle, déjà bien mise à mal lors des tensions explosives entre METAL et FORCE. Selon ERGON, certes FORCE, HAMED et PACO – pourtant très discrets sur cette affaire jusqu'ici – s'indignent déjà tout autant de l'attitude de RICO. Constatant que RICO ne change pas son attitude après plusieurs avertissements de la partie plaignante de l'équipe : ERGON, FORCE, HAMED, HERMES et PACO font pression sur ELVIS pour qu'il s'occupe lui-même d'éjecter son protégé du groupe. Comme RICO s'est permis de partir plusieurs fois à la chasse sans crier gare et au gré de ses envies pendant cette nouvelle période de crise, l'équipe demande également à ELVIS de faire comprendre à RICO de cesser l'usage du nom du collectif et de ne plus s'aventurer dans leurs domaines de chasse. Cette exigence n'est pas aussi évidente à satisfaire qu'elle n'y apparaît, ELVIS et RICO, à force de multiplier l'organisation de parties de chasse ensemble, deviennent de fidèles équipiers. Mais RICO se résout finalement, après plusieurs transgressions renouvelées, à obéir et à se soumettre aux ordres de ses aînés. Selon les rumeurs, RICO se fait oublier. Il se concentre alors sur la boxe thaïlandaise, une autre passion, mise de côté peu avant qu'il ait commencé à s'investir dans la pratique des *graffs* et du *trainwriting*. Entre-temps, j'apprends par HERMES qu'ELVIS s'initie à ce sport de combat – sous les recommandations de son protégé, expert en la matière – et délaisse la vie sociale du cercle des RAILERZ, ce qui affecte beaucoup HERMES.

Dans le cas de ce genre de « transgressions », les RAILERZ interviennent d'habitude rapidement, s'il le faut en recourant à la force physique pour décourager les transgresseurs de récidiver. Dans ce genre de situations, il en va de la réputation et de la crédibilité des « agressés ». Dès le début de leur règne, les membres des RAILERZ font face à ce genre de mises à l'épreuve. Ils entrent en conflit avec un autre cercle d'adeptes rival de la région du Mitteland, avec lesquels ils se disputent le monopole des droits de contrôle de certains domaines. Bien qu'à leurs débuts les RAILERZ essuient une mémorable raclée à la suite d'une violente bagarre avec leurs rivaux, ils ont su se remettre de cette humiliation, entretenir leur réputation et défendre leurs territoires.

Mais dans le cas de la querelle avec RICO, les RAILERZ font curieusement preuve de patience. Redoutent-ils de devoir régler la situation par la confrontation physique avec un adversaire, réputé pour sa puissance hors du commun, en matière de combat corps à corps ? Ou, en dépit de toutes les tensions internes bousculant l'unité des membres du cercle, manifestent-ils trop de respect envers ELVIS pour entreprendre des représailles ?

Neuvième acte : la désaffiliation de ELVIS, ERGON, FORCE, HAMED et PACO et la dissolution complète du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur ». Ce neuvième et dernier acte (printemps 2016, région du Mitteland, espace social des RAILERZ) présente l'histoire de la dissolution complète du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur ». Cette histoire rend compte de la fin de la période de règne des RAILERZ.

Illustration 58 : les divers stades du développement du cercle des RAILERZ et de son « noyau dur » (acte 9).



Aux dernières nouvelles, suite à une vague progressive de désaffiliations de plusieurs membres du cercle dans le courant du printemps 2016, à commencer par ELVIS, ERGON et HAMED, suivis de FORCE et PACO, l'unité du collectif finit par se dissoudre complètement. Ce processus de désagrégation marque la fin du règne des RAILERZ et le début d'une période de « chaos » à l'intérieur des frontières de leur « base territoriale ». Des actes de « transgression territoriale » seraient de plus en plus fréquemment commis non seulement par leurs rivaux mais aussi par des membres de cercles d'adeptes venus d'autres régions de la Suisse, selon HERMES. Au final, une situation s'installe au point qu'elle va totalement à l'encontre du modèle de gouvernance territoriale appliqué jusque-là avec plus ou moins de conviction, de ferveur et de succès par mes partenaires de terrain privilégiés et leurs associés. J'apprends qu'HERMES a rejoint les

rangs d'un autre cercle d'adeptes, demeurés relativement discrets jusqu'à alors. HERMES me confie de son ambition de reprendre en main, avec ses nouveaux associés, le contrôle des territoires de son ancienne « base territoriale » et de contribuer ainsi à étendre des territoires sous l'influence de son nouveau groupe d'appartenance. ERGON, HAMED et PACO, plus exténués que jamais par ces « enfantillages » (dixit ELVIS), finissent par se retirer du « jeu » et se concentrent, à l'instar d'ELVIS et RICO, sur d'autres activités. CASSIUS, METAL et FORCE continuent chacun de leur côté à progresser dans leur pratique. Ils ne se sont plus liés à une « base territoriale » précise. Ils privilégient, lorsqu'ils disposent d'assez de temps, l'organisation de plus petites expéditions en Suisse, de séjours relativement courts en dehors de la Suisse ou de longues tournées européennes, voire extra-européennes.

La révélation des petits drames de leur vie groupale met en évidence que l'évolution de la composition du groupe formant le *crew* montre, par ses fluctuations et les tensions régulières, qu'entretenir un tel *crew* pour le *trainwriting* requiert une forme d'arrangement constant sur différents plans : d'une part, au niveau de la suprématie territoriale permettant de réserver des espaces du réseau ferroviaire local, et, d'autre part, au niveau de la sécurité du groupe par rapport aux autorités et aux éventuelles condamnations ayant conduit plusieurs actifs à se retirer au moins pour un temps, et également au niveau interne dans la gestion de l'équipe et de ses relations interpersonnelles.

Dans cet arrangement, le prestige retiré des activités locales et translocales évaluées par leur quantité (prolifique) et leur qualité (style, exploit de peindre certains trains, etc.) et la pratique du règlement de compte par la force, se mesurent dans les deux tableaux sur lesquels s'érige et se maintient le « règne » d'une *crew*.

Relativement à ces enjeux, l'intégration de nouveaux membres dans le *crew* est à la fois une aubaine et un risque : en signant du même nom, accroître le *crew* permet d'augmenter la réputation par une activité plus intense qui laisse les groupes rivaux hors-jeu, mais le risque de tensions internes par manque de concertation et/ou de cohérence dans les objectifs ou règles de sécurité peuvent également affaiblir le groupe par de trop nombreux changements de composition (une perte d'identité), par une prise de risque face aux autorités (police, compagnie ferroviaire faisant acte de tolérance envers le *trainwriting* s'il n'est pas trop fréquent) et, surtout, par de conflits interpersonnels ou de conflits de loyauté (METAL partagé entre la loyauté envers le *crew* et celle envers sa famille). Pour les RAILERZ, c'est plutôt ce dernier point qui apparaît déterminant pour la fin de règle du *crew*.

S'il est fort probable que sur le plan ethnogéohistorique tous les *crews* marquent à un moment ou un autre la scène suisse du *trainwriting*, ils ne suivront pas forcément la même carrière éphémère que le G.U.K. Et alors même que des groupes fondés au cours de la 1^{ère} cohorte continuent de se distinguer au sein de la scène suisse du graff de par la durabilité de leur activisme et relative longévité. Derrière ces cas minoritaires qui exprime un certain vitalisme, la grande majorité des *crews* que j'ai observé tout au long de mon pistage se faire et se défaire a connu des trajectoires carriéristes mouvantes, similaires au G.U.K. Peu documentées dans la littérature spécialisée, les dynamiques groupales que je viens de présenter dans la série des schémas précédents donnent ainsi une compréhension plus vivante de la vie sociale des acteurs du monde du *trainwriting*.

Le prochain point rendra compte de l'organisation territoriale des activités circulatoires locales et translocationnelles des RAILERZ du point de vue de la situation qui caractérise la période de leur règne.

11. LES TERRITOIRES CIRCULATOIRES DES RAILERZ ET LEURS MANIÈRES DE BOUGER EN RYTHME DANS ET AVEC LES TRAINS

Comme tout le monde, je suppose, je me sens attiré par les points zéro : ces axes et ces points de référence à partir desquels peuvent être déterminés les positions et les distances de n'importe quel objet de l'univers [...].

Georges PEREC, *Espèce d'Espaces*, Paris : Galilée, 1985 : 111.

Cette thèse montre que la spatialité des adeptes du *trainwriting* ne se réduit pas à des logiques d'usage de l'espace spontanées et linéaires qui suivraient « simplement » les voies de communications de l'infrastructure urbaine et le cadre vertical de son bâti, comme de nombreux-se-s chercheur-euse-s classiques et spécialisé-e-s dans l'étude des *graffs* l'ont laissé entendre (LEY & CYBRIVSKY 1974 et STEWART 2009, par exemple) et les auteur-e-s de travaux sur le sujet qui se sont appuyé-e-s sur la littérature traditionnelle sans remettre en question certaines thèses qui les fondent. Si certains de ces spécialistes ont pu définir la tradition scripturale à laquelle sont affiliées les productions des auteurs de *graffs* sur trains, tout en faisant en même temps ressortir la pluralité des disciplines qui constituent cette même tradition (*street*, *hall of fame* et donc *trainwriting*), ils n'ont cependant pas pu clairement distinguer les différences existantes entre ces disciplines sur le plan de la spatialité.

Or, comme j'ai déjà eu l'occasion de le souligner dans une étude antérieure (TADORIAN 2009a, 2013), la spatialité de la pratique du *trainwriting* se caractérise par des logiques d'usage très singulières de l'espace. Les particularités de cette discipline ne concernent pas uniquement le type de supports privilégiés par les adeptes (surfaces des trains). Elles relèvent plus fondamentalement d'un rapport idéal et pratique à l'espace propre. Autrement dit, comme je m'efforce de le montrer dans ma thèse, les « styles d'habiter » l'environnement ferroviaire qui caractérisent les adeptes du *trainwriting* mettent en jeu des savoirs géographiques, des compétences spatiales ainsi qu'un sens de la mobilité et un sens de l'orientation distincts des spatialités relatives aux autres disciplines reconnues au sein de la « tradition du *writing* ». ELVIS ne dit rien d'autre lorsqu'il affirme que le « *trainwriting* est un monde en soi » et que « peindre des trains n'est pas la même chose que peindre dans la rue ou n'importe où ailleurs ».

La pratique du *trainwriting* se conçoit traditionnellement comme une manière particulière d'utiliser les surfaces des trains comme des supports d'expression mobiles. Mais au-delà cette conception technique, mon enquête de terrain prolongée sur les activités locales et translocationnelles des RAILERZ, montre que les adeptes du *trainwriting* utilisaient tout autant systématiquement les trains encore pour d'autres raisons essentielles. D'une part, ils recouraient aux services de transport ferroviaire publics pour se déplacer *incognito* à l'intérieur des systèmes ferroviaires qu'ils exploraient. D'autre part, ils adoptaient également ces mêmes moyens de mobilité pour voyager et vivre des expériences de voyages propres à cette formule de déplacement à un coût relativement avantageux, surtout si l'on sait leur usage commun des tickets de train falsifiés. Les voyages en train leur servaient ainsi pour combiner leur passion de la pratique du *trainwriting* avec leur désir de « découverte du monde ».

Partant de ces constats, je propose dans ce chapitre de rendre compte de la spatialité du *trainwriting* et des « styles d'habiter » l'environnement ferroviaire des adeptes à travers les notions de territorialité, d'« infragéopolitique » et d'écologie. La définition et l'articulation de ces notions s'éclairciront davantage au fil de l'avancement de ce chapitre. L'objectif des sections suivantes est d'expliquer les logiques territoriales qui sous-tendent les activités circulatoires locales et translocationnelles des RAILERZ tout en mettant en lumière les enjeux liés au fonctionnement des alliances et des rivalités entre pairs qu'elles supposent en rapport avec leurs manières d'arranger, d'occuper, de s'approprier, d'exploiter et de contrôler les sites qu'ils investissent.

11.1 L'(infra-)géopolitique des activités translocationnelles des RAILERZ

Mon analyse de la spatialité des activités circulatoires des RAILERZ révèle une territorialité et une géopolitique de l'usage de l'infrastructure urbaine relativement discret aux yeux du profane, c'est-à-dire une « micro-géopolitique » ou mieux encore une « infragéopolitique » subculturelle camouflée. Classiquement, la notion de géopolitique pointe sur les rivalités de pouvoirs, dont les territoires en sont les enjeux (LACOSTE 1993 : 587), à l'image des grandes instances internationales et transnationales contemporaines, qui au gré des intérêts défendus par leurs dirigeant-e-s s'affrontent ou alors s'allient pour s'approprier l'accès aux ressources territoriales convoitées. De ce point de vue, la micro-géopolitique peut être envisagée comme la prise en considération des enjeux de rivalités géopolitiques qui opposent et réunissent des acteur-trice-s non-institutionnel-le-s, s'opérant à des échelles plus « discrètes » et misant sur des phénomènes plus « ordinaires ». MOREAU DEFARGES qui décrit ce terme dans son *Dictionnaire de la géopolitique* va tout à fait dans ce sens lorsqu'il laisse entendre qu'à côté d'une :

géopolitique classique [qui] est centrée sur l'État, sa croissance et son déclin. (...) se dessine une microgéopolitique, analysant l'évolution des « micro-entités » : régions, villes, multinationales, organismes divers... Cette microgéopolitique s'inscrit dans des évolutions globales, affectant l'ensemble des phénomènes sociaux. (DEFARGES : 2002 : 138).

Extrapolée à l'échelle des activités locales et translocationnelles qui animent les acteurs masculins du monde du *trainwriting* où se jouent les rapports de rivalités territoriales entre pairs et où se constituent, se maintiennent et se dissolvent leurs réseaux d'entraide mutuelle, insignifiante à l'échelle des grandes puissances étatiques et autres organismes institutionnels évoqués précédemment, la conception de la géopolitique, respectivement de la « microgéopolitique », trouve avec le terme d'« infragéopolitique » un sens plus approprié. J'ai conçu cette terminologie à partir d'une adaptation personnelle de la notion d'« infra-politique » créée par James SCOTT (2019). Cet auteur, dont les idées ont inspiré autant mes réflexions sur les pratiques territoriales des adeptes du *graff* clandestin sur trains que sur la géopolitique du *trainwriting*, envisage l'infra-politique comme « un domaine discret de lutte politique » :

Dans le domaine des sciences sociales où les néologismes sont déjà légion, d'aucuns diront envahissants, on hésite à en inventer un de plus. Le terme infra-politique, cependant, semble être approprié pour évoquer l'idée que nous avons affaire à un domaine discret de la lutte politique. Pour des sciences sociales habituées aux politiques relativement transparentes des démocraties libérales ainsi qu'aux contestations, manifestations et rebellions bruyantes

qui font la une des journaux, la lutte circonspecte menée quotidiennement par des groupes subalternes se situe au-delà du spectre visible, tels des rayons infrarouges. C'est en grande partie à dessein, comme nous l'avons vu, que cette lutte est invisible : elle correspond à un choix tactique né d'une conscience prudente de l'équilibre des pouvoirs. (SCOTT 2019 : 317-318).

En proposant le terme d'infragéopolitique pour pointer les rivalités territoriales propres au monde du *trainwriting*, je spécifie d'une part, la nature de l'enjeu du domaine de lutte en question. D'autre part, j'étends le champ d'analyse du domaine des tactiques au-delà de celui privilégié par SCOTT quant aux groupes dits « subalternes », attribut qui ne correspond pas forcément aux regroupements d'adeptes du *trainwriting*. De ce point de vue, l'infragéopolitique ne touche pas forcément un groupe en particulier, mais plutôt un champ de lutte souterrain tantôt discret, informel, ou camouflé, tantôt insoupçonné, imperceptible ou invisible au regard porté par des non-avertis, qu'ils soient *insider* ou non au domaine considéré. Ainsi appliquée à la pratique clandestine du *trainwriting*, l'infragéopolitique vise à mettre en lumière la discrète microgéopolitique qui sous-tend aussi bien les rivalités territoriales entre les groupes d'adeptes antagonistes que les luttes opposant ces derniers aux cellules de lutte contre les graffitis.

11.2 Les RAILERZ et leur conception idéale de leurs activités circulatoires

Pour bien saisir les modalités d'expression des logiques territoriales qui sous-tendent la spatialité des activités translocationales des RAILERZ et bien comprendre leurs façons très particulières de bouger en rythme dans et avec l'infrastructure ferroviaire, il convient de revenir brièvement sur les rapports pratiques et symboliques que mes partenaires de terrain privilégiés entretenaient avec leur passion commune pour la pratique du *graff* clandestin sur trains à l'époque, que je qualifie d'« âge d'or du « règne des RAILERZ » (du début des années 2013 à la fin 2014). Cette période concentre des situations observées bien intéressantes du point de vue de mes réflexions sur la territorialité et l'(infra-)géopolitique du *trainwriting*.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le mettre en évidence dans le chapitre précédent, à cette époque les RAILERZ formaient un collectif spécialisé dans la pratique du *trainwriting* rassemblant huit associés : ELVIS, FORCE & HERMES, mes partenaires de terrains privilégiés, et leurs cinq autres compagnons, PAKO, ERGON, HAMED, METAL & CASSIUS.

Selon plusieurs reportages dédiés à leurs accomplissements parus dans des magazines de *graff* suisses, les membres du cercle des RAILERZ comptaient parmi les collectifs les plus actifs et visibles à l'échelle de la scène nationale. Au sein de la scène du *trainwriting* de la région du Mittelland, leur région d'ancrage géographique, ils occupaient une position de « groupe-leader » sur le plan géopolitique. Par *groupes de chasseurs-leaders (crews-leaders)*, j'entends les groupes de *trainwriters* dominants qui « règnent » au sein d'une scène locale ou régionale. Comme j'ai pu le constater par moi-même, les terrains de chasse qu'ils contrôlaient, le respect témoigné par les autres bandes de chasseurs de trains de leur entourage et leur implication dans les rapports de rivalités démontraient clairement qu'à cette époque-là, ils étaient au cœur de la vie active de la scène de la région de leur ancrage géographique.

Comme je l'ai également déjà indiqué précédemment, ils demeuraient actifs et réseautés bien au-delà de leur pays de résidence : l'étendue de leurs territoires circulatoires s'étalant sur plusieurs régions de l'Europe.

Si à l'image de la plupart des membres de la « communauté imaginée » des *writers* à laquelle ils se sentaient affiliés, mes partenaires de terrains privilégiés se passionnaient pour la réalisation de *graffs* et de *tags* à la peinture aérosol et aux marqueurs indélébiles dans divers contextes (la rue, les terrains vagues, les galeries d'art, etc.), c'est l'environnement ferroviaire le long des voies ferrées (la *line*) et, plus spécifiquement encore, les surfaces extérieures des trains de lignes (lignes principales, lignes régionales et lignes d'agglomérations ou RER) et métros qui leur livrait le cadre par excellence d'expression du *writing*.

Je rappelle aussi qu'en tant que supports mobiles, les trains prédisposent à l'avantage de pouvoir faire transporter leurs œuvres d'une station, d'une région, d'une ville et même d'un pays à l'autre, par opposition au « canevas » plus fixe qui, lui, demeure stable, lorsqu'ils interviennent dans le contexte de la *street*.

Parallèlement et complémentirement à cet usage détourné de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle se fondent les principes intrinsèques de la pratique du *trainwriting*, ils utilisent également les trains comme moyen pour se déplacer d'un endroit à l'autre. En tant que moyen de transport par rapport aux autres moyens existant comme les bus ou les voitures par exemple, le train leur permet de pouvoir se déplacer à l'intérieur des systèmes ferroviaires et aussi d'accomplir plus aisément des missions de repérage pour découvrir plus rapidement les emplacements (dépôts de trains) où reposent très précisément les cibles qu'ils cherchent à atteindre (trains de ligne, trains régionaux, RER et métros, par exemple). De plus, se déplacer en train s'avère une solution relativement bon marché pour voyager à l'« étranger » et effectuer des tournées européennes, si l'on sait exactement comment s'y prendre pour bénéficier assez facilement du « trafic » des vrais-faux tickets « InterRail Global Pass » via leur réseau d'interconnaissance. Pour donner une idée de cet engouement envers ce genre de « trafic » de tickets frauduleux, je rappelle qu'à l'époque de la réalisation de mon terrain, il fallait compter avec environ 650 euros pour acquérir auprès d'un guichet officiel un « InterRail Global Pass », valable un mois. Mes partenaires de recherche privilégiés se le procuraient plus de six fois moins cher, c'est-à-dire au prix de 100 euros.

Sur le plan symbolique, à l'image de nombreux adeptes rencontrés, mes partenaires de terrain privilégiés vivaient leur pratique comme des parties de « chasse aux trains ». Les sites ferroviaires où sont parqués les trains pendant leur période de mise en dépôt (dépôts, *yards*, *lay-ups* et hangars de remise en état) représentaient pour eux des « terrains de chasse » de prédilection. Pour qualifier ces lieux de dépôts du matériel roulant des compagnies qui les exploitent, j'utilise dans ce chapitre le terme générique de « parking de trains ». Par « parking de trains », j'entends ainsi l'ensemble des installations ferroviaires (remises, ateliers, voies, etc.) affectées au stationnement des trains pendant leur période d'inutilisation ou d'entretien¹⁵⁶. Autant les rames de métro et les trains de ligne font partie des « proies » qu'ils prisent le plus, autant la police ferroviaire se fige en « prédateur » redoutable. La plupart des RAILERZ s'étaient déjà confrontés à des problèmes avec la police et la justice, en raison de leur pratique.

La prolifération de signatures ici et là-bas et la documentation visuelle de performances graphiques constituent un aspect primordial des activités translocationnelles qui occupaient mes partenaires de terrain. Au sein de la scène du *trainwriting*, les collections d'images autoproduites par les adeptes pour documenter leurs propres exploits graphiques éphémères sont valorisées comme des « trophées animaliers ».

¹⁵⁶ Mon usage du terme de « parking de trains » fait référence à la définition de la notion de dépôt proposée par Clive LAMMING (2005), l'auteur de l'ouvrage encyclopédique *Larousse des trains et des chemins de fer* (Paris : Larousse : 237).

Produits et mis en circulation au sein des réseaux de pairs par leur diffusion à travers les médias de masse populaires contemporains (magazines, DVD, sites web, etc.), ces « trophées visuels » (photographiques ou filmiques) contribuaient à l'extension du champ de visibilité de la renommée (*fame*) des adeptes en quête de reconnaissance.

Illustration 59 : Image «Trophée visuel», deux *trainwriters* en train de poser devant une rame du métro de Vienne, juste après l'avoir investie.



Sur le plan médiatique, se faire publier dans des revues spécialisées et renommées, comme celles exposées à titre d'exemple dans l'image ci-dessous, est synonyme de préoccupations importantes pour mes partenaires de terrain, bien qu'ils n'expriment pas explicitement ce désir de se protéger contre le risque de passer pour une *fame bitch*, aux yeux des membres de leur entourage. Les adeptes usent de ce terme pour disqualifier les personnes de leur entourage qu'ils soupçonnent d'opportunisme, trait de caractère peu apprécié au sein du monde du *trainwriting*.

Illustration 60 : Image de magazines spécialisés dans la documentation des productions visuelles d'auteurs de *graffs* sur trains.



Source : Marc Tadorian, magazine de graff collections personnelles (Nonstop Culture Magazine n°20 (2006) et n°24 (2014) ; Schözn Zürich Magazine n°2 (2014).

Comme déjà précisé, le règne du cercle des RAILERZ s'inscrit dans l'« époque contemporaine » du *graff* sur trains. La pratique des voyages en lien avec l'exercice du *trainwriting* leur est donc familière, tout comme les nouvelles technologies digitales de productions et diffusions des images qui se sont développées à cette époque. Tous parmi les RAILERZ aspiraient à multiplier leurs expériences de voyages exploratoires (excursions, séjours et tournées) en lien avec leur passion du *trainwriting* et projetaient des voyages dont ils me parlaient constamment. Les tournées européennes, ou ce que j'associe à des « graffiti-safaris », qu'ils entreprenaient en dehors de leur région d'ancrage géographique, fournissaient non seulement des occasions pour enrichir leurs collections de trophées imagés (photo ou film documentaire de leurs exploits graphiques), mais aussi pour mettre à l'épreuve leurs « *skills* » tout en développant leurs savoirs géographiques. Sur le plan social, comme j'ai pu moi-même en faire l'expérience, l'entreprise de tournées européennes favorisait la rencontre de pairs et la création des liens stratégiques avec de potentielles nouvelles personnes de contact.

Dans la dernière section du chapitre 6, j'ai montré en quoi la création de ce genre de liens participe des processus de translocalisation à l'œuvre dans la pratique du *trainwriting* depuis les années 2000, et comment il contribue au renforcement des réseaux d'entraide et de solidarité que j'ai décrit ailleurs en évoquant l'« institution de l'« Action, Couch&Breakfast » (A, C&B).

Sur le plan des expériences collectives, selon les membres des RAILERZ, les voyages encouragent le partage d'aventures épiques (ils parlent de « *magic moments* ») et stimulent ainsi le développement du sentiment de confiance interindividuelle (ils parlent d'« amitiés pour la vie », de « *Freundschaft* »). La tournée interrail entreprise par FORCE et ERGON a eu justement pour résultat de rapprocher les deux compagnons et favoriser l'entrée d'ERGON dans le *crew* des RAILERZ.

Comme pour de nombreux autres chasseurs de trains rencontrés, leur volonté de « découvrir le monde », de « vivre de nouvelles expériences » et de « faire de nouvelles connaissances » remplissent des objectifs, tout autant importants que l'envie de développer leurs propres collections de trophées visuels et leur renommée.

11.3 La chasse aux trains, une pratique territoriale bien gardée

Le truc en Suisse était simplement que les yards étaient tous attribués, comme si une personne régnait dessus et dont tout le monde avait peur, car on disait qu'elle vous casserait les doigts si tu y allais pour y peindre des trains, etc. [...] CASSIUS.

Au sein de la scène suisse du *trainwriting* mais aussi ailleurs, la pratique de la chasse aux trains par opposition aux autres contextes d'exercice du *graff* plus « ouverts » et « libres », comme dans le cas de la *street*, est une sphère d'activité bien gardée. Comme la citation de CASSIUS, ci-dessus, le laisse entendre, la majorité des sites ferroviaires praticables sont occupés et contrôlés par des collectifs d'adeptes émergents qui, à l'instar des RAILERZ, ont su localement se faire une place au sein de la scène du *trainwriting*, acquérir (par héritage de leurs prédécesseurs) et/ou conquérir (par spoliation) des territoires de chasse et défendre leurs propriétés territoriales face à la convoitise d'autres groupes émergeant et préserver leurs domaines de chasse du danger de la surexploitation (par l'application d'un principe d'exploitation des ressources « durables »).

Au sein du monde du *trainwriting*, le contrôle d'un ou de plusieurs domaines de chasse est un signe de puissance et de suprématie. La disponibilité des terrains de chasse est limitée, et donc sujette à des rivalités entre groupes émergents de plus en plus nombreux, depuis notamment la popularisation de la pratique dans le courant de l'année 2010, soit durant la période de règne des RAILERZ. Le contrôle des terrains de chasse suppose de les défendre. Cela exige un pouvoir de dissuasion, reflet de l'autorité ou la compétence en cas de crise à user de diplomatie face à des rivaux potentiellement puissants. L'occupation, le contrôle, la gestion, la défense et l'appropriation de territoires permettent ainsi aux occupants de terrains de chasse de s'affirmer « localement » tel un « leader ». Inversement l'affaiblissement de ce contrôle se perçoit comme le signe d'une perte d'influence, donc d'impuissance.

À l'image des pratiques de marquages territoriaux effectués par les gangs latinos-américains pour signaler les frontières des territoires qu'ils contrôlent (voir chapitre 5), les bandes-leaders de chasseurs de trains apposent parfois des inscriptions aux abords des sites ferroviaires qu'ils occupent et les revendiquent. Comme je l'ai déjà indiqué, au moment où je les rencontrais, mes partenaires de terrain privilégiés rivalisaient avec plusieurs autres *crews* de chasseurs de trains avoisinant leur région d'ancrage géographique, dont un en particulier les METAL SKULLS HUNTERZ (MSH), avec lesquels ils se disputaient des domaines, sans jamais vraiment avoir réussi à négocier un arrangement pacifique. La photo retouchée et anonymisée, ci-dessous, que j'ai moi-même prise depuis un train en marche, illustre une inscription apposée sur une armoire électrique, plantée au milieu d'un tronçon ferroviaire, situé en bordure de leur région d'ancrage géographique, à l'entrée d'une zone géostratégique, revendiquée mutuellement par les RAILERZ et les MSH. Signée par le nom de la bande rivale des RAILERZ, l'inscription vise à déclarer un message d'avertissement signalant son statut de domaine occupé.

Illustration 61 : image du message d'avertissement.



Source : Marc TADORIAN, collections personnelles (image modifiée pour respecter l'anonymat).

Le graffiti apposé sur l'armoire électrique apparaissant dans l'image photographique met en scène un message composé de plusieurs inscriptions, à savoir :

1. « MSH YARD » [*Parking du crew MSH*];
2. « KEEP OUT » [*Restez en dehors*];
3. « MSH KINGZ » [*les rois MSH*] et;
4. « Tourists & Locals not allowed to go in !!!! »
[*Les touristes et les locaux ne sont pas autorisés à entrer !!!!*].

Selon mes déductions, l'intention des auteurs de ce message ne vise pas seulement à signaler leur occupation de ce territoire mais aussi de dissuader tous les « non-MSH », dont les RAILERZ, de s'aviser de chasser sur ce site sans être au préalable au bénéfice d'une autorisation. Selon mes observations, la date de la réalisation du message suit un épisode de règlement de compte physique opposant des membres du RAILERZ aux MSH, s'opérant en défaveur de mes partenaires de terrain. En effet le jour de l'altercation, ELVIS & FORCE essayèrent, ce qui sur le plan (infra-)géopolitique peut s'interpréter comme une « raclée » décourageante. Par voie de commérage, la nouvelle fit tout le tour de la région. Dès ce jour-là et jusqu'à la fin de la réalisation de mon enquête de terrain, aucun membre des RAILERZ à ma connaissance ne se hasarda plus dans cette zone dont ils avaient abandonné le contrôle.

Indifféremment des conséquences tirées de cet épisode, les RAILERZ, à l'instar d'autres groupes-leaders avec lesquels j'ai pu entrer en contact, dont les MSH, exercent le contrôle de leurs territoires à partir d'un point d'ancrage géographique qu'ils conçoivent comme « leur base territoriale ». Dans la partie méthodologique, je décris comment je suis parvenu à localiser la base des RAILERZ et à la cartographier. L'identification de cette base m'a permis de poser le point d'origine de la géographie de leurs activités circulatoires locales et translocationnelles.

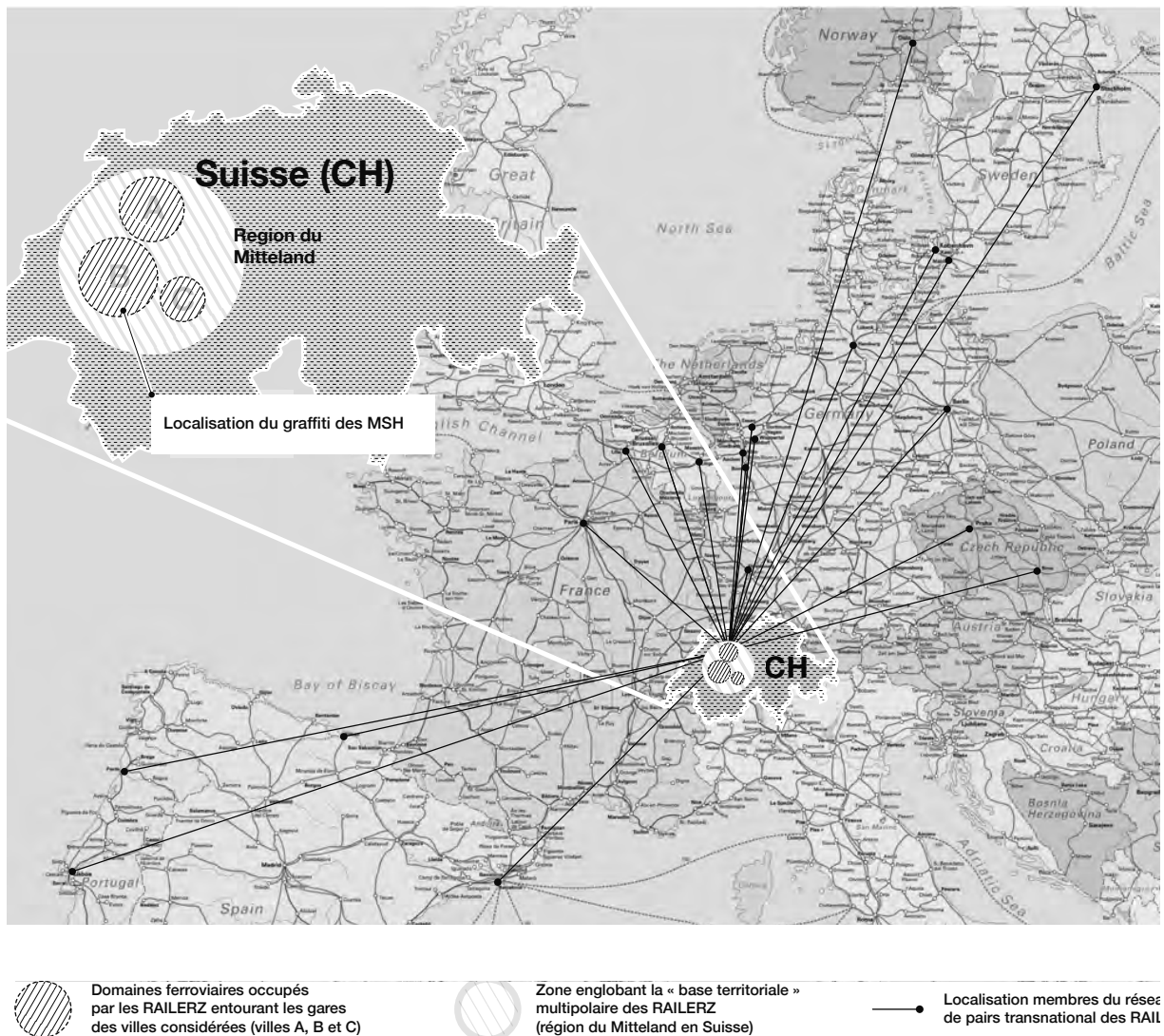
Dans la section suivante, je situe la « base territoriale » des RAILERZ en me fondant sur la situation à l'époque de l'« âge d'or » de leur règne. La localisation de cette « base territoriale » m'a aidé à situer le point d'origine de leur géographie et ainsi à dessiner la carte mentale de leurs territoires circulatoires, une étape qui s'est avérée cruciale pour une meilleure compréhension des logiques circulatoires dessinées par leurs manières de bouger en rythme dans et avec l'infrastructure ferroviaire.

11.4 La « base territoriale » des RAILERZ et situations géostratégiques des domaines de chasse sous leur contrôle

Si à l'époque de l'« âge d'or » de leur règne, les territoires circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés et de leurs associés s'étendaient dans diverses régions de l'Europe (Ouest, Nord, Sud, centrale et Est) et même au-delà des frontières du « vieux continent », c'est à l'intérieur et aux alentours des frontières de leur « base territoriale » en Suisse que se concentraient leurs « activités ordinaires » de chasse. Dans ce chapitre, je distingue les expéditions de chasse habituelles des RAILERZ, qui se déroulent dans leurs territoires (« activités ordinaires de chasse »), des interventions plus occasionnelles, réalisées à l'extérieur des frontières de leur « base territoriale » (« activités extraordinaires »), de type excursions, séjours ou tournées. Une distinction importante pour des raisons qui deviendront évidentes au fil du développement de ce chapitre.

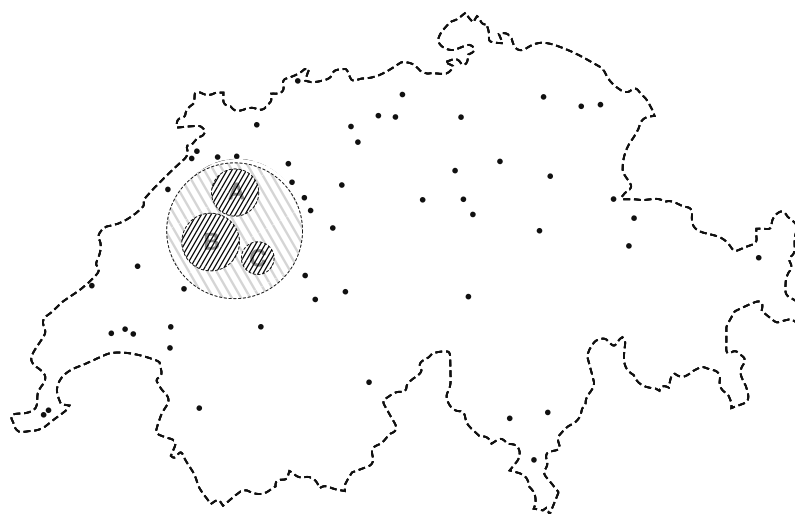
Les cartes de la configuration de l'étendue des territoires circulatoires des RAILERZ présentées ci-dessous résultent d'une superposition des données relatives à la situation des huit associés considérés plus haut, par contraste à celles illustrées dans le chapitre précédent qui expose une vue de la situation individuelle de chacun. Les situations individuelles sur ce plan ne m'importent guère moins dans ce chapitre, dans la mesure où je tâche à rendre compte du potentiel global des RAILERZ au moment de la période de leur règne. Il s'agit donc d'un point de vue figé. À l'image du collectif constitué par le cercle des RAILERZ, la configuration des territoires circulatoires n'a cessé de se transformer au cours du temps. Mais, si j'ai décidé de m'arrêter sur cette période riche d'observations, de déductions et de constats, c'est parce que d'un point de vue méthodologique elle me permettra de décrire des tendances de manière plus grossière.

Illustration 62 : Configuration de l'étendue des territoires circulatoires des membres du cercle des RAILERZ à l'échelle de l'Europe du point de vue de la localisation de leurs réseaux de personnes de contacts directs et des villes d'où ils sont déjà partis à la chasse.



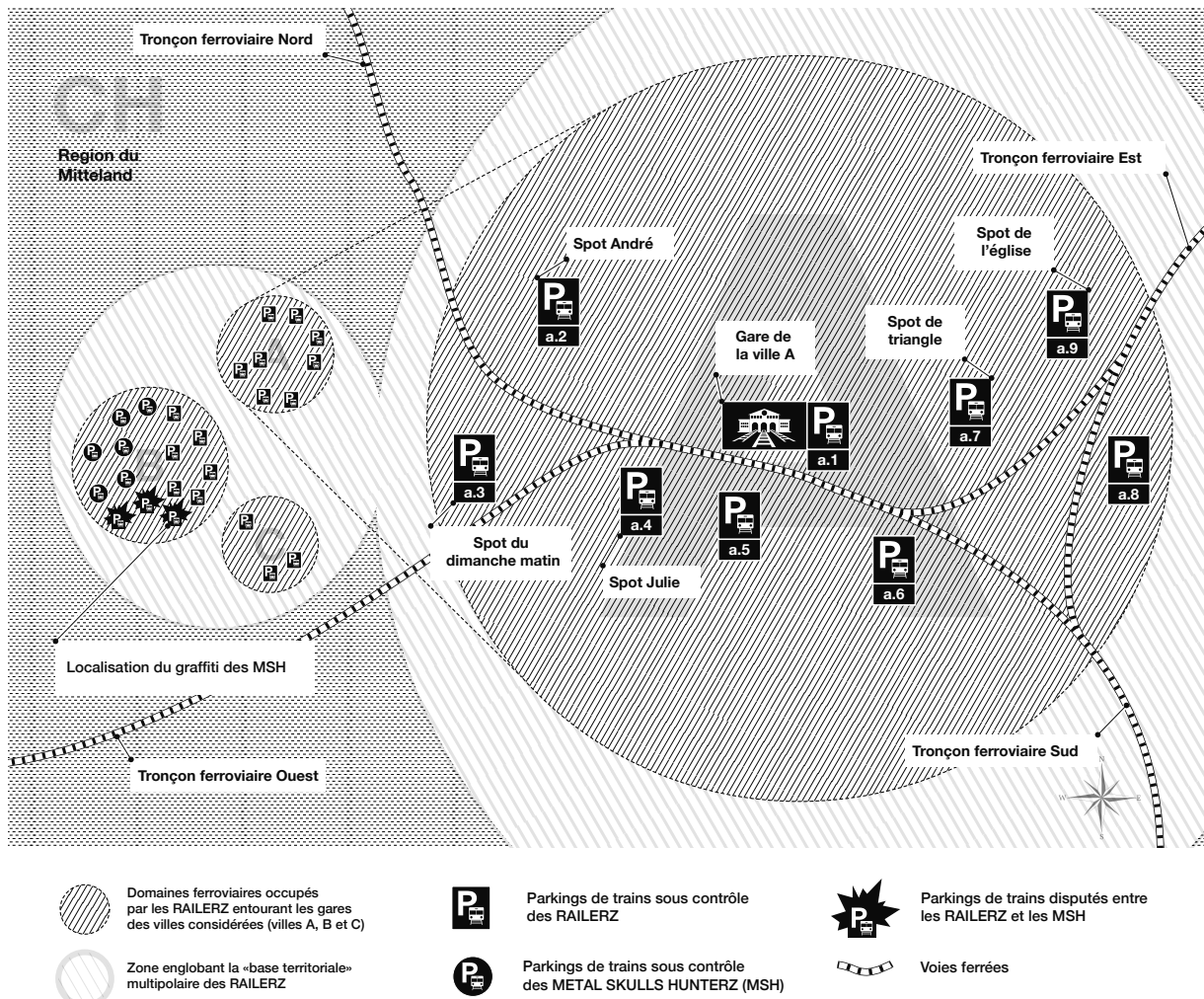
Source : Carte réalisée par Tadorian avec la collaboration de Lucas Canepa, sur la base du plan ferroviaire interrail (<https://www.interrail.eu/fr/plan-your-trip/interrail-railway-map>) [téléchargé le 12.05.18].

Illustration 63 : Configuration de l'étendue des territoires circulatoires des membres du cercle des RAILERZ, à l'échelle de la Suisse du point de vue de la localisation de leur « base territoriale » et des sites d'où ils sont déjà partis à la chasse.



Du point de vue de leurs représentations géographiques (leur carte mentale), la configuration de leur base dessinait un territoire polycentrique défini autour des gares principales de trois villes voisines : gares principales des « villes A », « B » et « C ». Pour des raisons déjà explicitées dans la partie méthodologique, j'envisage la zone définie par cette base comme le point d'origine de la géographie des activités circulatoires de mes partenaires de terrain privilégiés. C'est depuis cette « base territoriale polycentrique » de leurs territoires circulatoires que les RAILERZ organisaient des parties de chasse dans leurs domaines et planifiaient leurs déplacements translocationaux (excursions, séjours ou tournées graffitis en dehors des frontières de leur base). À l'intérieur de cette zone, les membres du cercle des RAILERZ occupaient et contrôlaient plusieurs domaines ferroviaires (domaines A, B et C) qu'ils s'efforçaient de défendre face aux prétentions d'autres bandes rivales influentes dans le voisinage de leur région d'ancrage géographique, dont les MSH, avec lesquels justement, comme énoncé plus haut, ils se disputaient des territoires revendiqués mutuellement. Comme le montre le focus sur la configuration du domaine A sur le schéma, ci-dessous, chacun des trois domaines de chasse inclus à l'intérieur de la « base territoriale » des RAILERZ comprend une série de parkings de trains, abritant potentiellement un nombre plus ou moins important de trains, selon les moments de la journée et les jours de la semaine (parking a.1 ; parking a.2 ; parking a.3 ; etc.).

Illustration 64 : Carte des domaines ferroviaires occupés par les RAILERZ et configuration spatiale de leur terrain d'action dans le domaine A.



Traversés par des lignes importantes du trafic ferroviaire suisse (lignes urbaines et d'agglomération [« RER » ou « S-Bahn »] ; lignes régionales [« Regio » ou « RegioExpress »] ; lignes principales [« InterCity », « InterRegions », « InterCityExpress », « Cisapino » ; TGV et EuroCity] reliant des nœuds régionaux, nationaux et internationaux sur de grands axes du réseau (axes ouest-est et nord-sud), ces sites ferroviaires sous l'influence des RAILERZ se trouvent dans une zone géostratégique du réseau ferroviaire suisse, du point de vue de la géopolitique de leur pratique à l'échelle suisse. Du point de vue de l'« écologie de prestige » du *trainwriting*, les flottes de trains abrités dans les dépôts ferroviaires, sous leur contrôle, présentent la caractéristique « avantageuse » à l'échelle de leur région d'ancrage géographique de circuler sur des lignes RER et régionales très fréquentées aux heures de pointe. À l'échelle de la Suisse, elles ont l'avantage de desservir des communes et des villes situées bien au-delà de leur région d'ancrage géographique et donc de couvrir une grande portion du réseau national. Ainsi, les « œuvres » produites sur les trains de leurs réserves pouvaient potentiellement être vues par des tiers dans d'autres régions que le Mittelland et remarquées par des bandes de chasseurs de trains locaux (alliés, rivaux ou « ordinaires ») basés aux autres bouts de la Suisse, par rapport à leur point d'ancrage géographique. Le message signé de la griffe MSH, sur l'armoire électrique de l'image présentée plus haut, nichait aux portes d'un parking du domaine B, situé au cœur d'un nœud ferroviaire « stratégique » (axes est-ouest et nord-sud du pays) d'un point de vue géopolitique. Au sein de ce domaine, ce dépôt de trains n'est pas le seul à faire l'objet d'un litige entre les RAILERZ et leurs rivaux les MSH. Compte tenu de cette situation, on comprend mieux la raison d'être de ce message à cet endroit-là bien précisément.

Indifféremment des rivalités territoriales que les RAILERZ entretiennent avec les MSH, c'est aussi depuis cette base, leur « QG » ou « bastion » en quelque sorte, qu'ils s'efforcent de contrôler « leurs » domaines, « leurs » parkings de trains et « leurs » flottes, en les surveillant (*checker*) et les exploitant de manière systématique, selon un principe de tournus similaire à celui de la rotation des cultures, comme je le détaillerai amplement plus loin. Le fait qu'ils résident à proximité de leurs domaines leur sert à mieux les observer et à les surveiller. Ils les connaissaient quasi « comme sa poche ». Ils savaient avec une plus ou moins grande précision les heures auxquelles les trains entrent et sortent de leurs abris et les meilleurs moments de la journée et de l'année pour les chasser, sans risque de se faire surprendre par les conducteurs de trains, les cheminots ou par les patrouilles de la police ferroviaire. Si les RAILERZ remarquent sur les lignes du trafic ferroviaire traversant les zones de leur « base territoriale » des rames recouvertes de graffitis réalisés par d'autres adeptes, ils seront plus ou moins capables de savoir où, quand et qui les avaient investies.

S'ils s'aperçoivent que tels chasseurs, sans une demande préalable d'autorisation pour exploitation (*droit de peindre*), *taguent* et/ou *graffent* des rames dans des sites, à l'intérieur de leur base dans l'un ou l'autre des parkings de trains au sein de leurs domaines gardés, de tels intrus risqueront de s'attirer les foudres des leurs gardiens respectifs. À l'image des codes d'expressions utilisées dans le contexte du *street writing*, si un *writer* repasse par-dessus un *tag* ou un *graff* d'un pair (*crosser* ou *toyer*), ce type d'acte sera perçu par celui qui le subit comme un signe de non-respect, voire en cas de récidive d'une déclaration de guerre (TADORIAN 2009a). Au cours de la réalisation de mon terrain, les RAILERZ durent plusieurs fois faire face à des situations de transgression commises par des « étrangers ». Les premières fois furent l'objet d'avertissement. Après plusieurs récidives, elles donnèrent lieu parfois à des représailles entraînant l'usage de moyens de dissuasion physique à l'origine de bagarres plus ou moins violentes. Le compte-rendu, ci-dessous, sous forme de vignette, relatif à la gestion d'une affaire de transgression survenue sur les domaines de chasse revendiqués par les RAILERZ, dont je fus témoin et à maintes reprises évoquée jusqu'ici de manière allusive, donne une idée très concrète de ce que peut signifier et impliquer sur le plan l'idée de « revendiquer », d'« occuper », de « contrôler », de « protéger », de « défendre » un territoire.

Vignette 10 : « Ne t'avise plus jamais de recommencer ! ».

Ce jour-là, j'accompagnai ELVIS & HERMES à une partie de chasse planifiée dans un *lay-up* rattaché à leur domaine. Une fois arrivés au niveau de l'entrée du dépôt de trains, au moment de l'inspection des lieux comme à leurs habitudes avant de se mettre au travail, de légers petits bruits qui suggèrent ceux d'une bonbonne de spray en état de secousse provenant d'une rangée de trains se font discrètement entendre. Des odeurs de peinture exhalent perceptiblement. Cela ne peut donc être question d'agents de sécurité. Une ou plusieurs personnes s'emploient sûrement à chasser sur le territoire des RAILERZ. Aussitôt ELVIS & HERMES « flairent l'imposture ». Les RAILERZ eux peignent rarement, tous ensemble en même temps et au même endroit, c'est trop risqué. Pour justement éviter de surinvestir les dépôts lors de leurs

expéditions, ils doivent donc se structurer en petites équipes. Lorsqu'une équipe motivée prévoit d'organiser une action ciblée dans l'un ou l'autre des dépôts de trains sous leur influence, elle le signale d'office à tous les membres du cercle, conformément aux conventions usuelles de leur fonctionnement groupal. Ce genre d'arrangement empêche que plusieurs de leurs équipes de chasse se retrouvent soudainement face à face au même endroit et s'exposent au risque de compromettre par là-même les plans des uns et des autres. Après s'être assurés en toute discrétion qu'il s'agit bien d'« intrus » et s'être mis d'accord sur une réaction adaptée contre cette situation de transgression inattendue, ils conviennent ensemble de se rapprocher d'eux pour les surprendre en flagrant délit, les réprimander et les chasser. Ces intrus ne

forment qu'un duo. Nous sommes trois avec moi. Mes partenaires ignorent cependant à qui ils auront exactement à faire avant de se précipiter sur ces deux inconnus, les immobiliser empoignant leur veste et finalement les démasquer. Contrairement à nous, ils ne portent pas de couvre nez. HERMES constate qu'il connaît les deux intrus de vue et de réputation. Il les a déjà croisés plusieurs fois dans un *graffiti shop*. Bien que cette scène se déroule dans un *lay-up* bien isolé et, que mise à part les petits bruits provoqués par nos agitations et l'atmosphère du site qui paraissait plutôt calme, ELVIS & HERMES veillent à gérer illico ce litige le plus discrètement possible. Après leur avoir communiqué quelque chose, inaudible d'où j'observe cet événement mais qui me semblait être comme un avertissement, mes partenaires de terrain privilégiés les relâchent. Avant de les chasser du site, en guise de dédommagement ELVIS & HERMES leur confisquent leur sac de couleurs. Aussi avant que les deux intrus ne quittent le lieu, ELVIS & HERMES crossent devant leurs yeux leur « œuvre » inachevée, mais suffisamment aboutie pour impulser des regrets. J'ai pu parfaitement ressentir l'intense frustration et l'humiliation que certainement cet outrage suscita chez les deux « étrangers » au plus profond de leur ressentiment. Mais, l'histoire entre les deux parties ne s'arrête pas sur cette action punitive. Quelques mois après cet épisode, HERMES constate qu'un

domaine des RAILERZ fut à nouveau transgressé apparemment par les deux mêmes intrus. HERMES s'en doute un peu par hasard en voyant fortuitement circuler sur une ligne qu'il connaissait très bien la voiture de tête d'un train recouvert de deux *panels* signés du *blaze* de ces deux récidivistes. Preuve en est le modèle particulier et le numéro de série unique de la locomotive du train transportant les « œuvres ». Par expérience, HERMES sait que les deux panels ont été peints dans un *lay-up* affilié à un domaine sous l'autorité des RAILERZ. Même pas une semaine après cette constatation, HERMES croise par surprise dans la rue l'un, des deux récidivistes, accompagné d'une personne. Ce jour-là, tout comme ELVIS & FORCE je fus témoin d'une scène improvisée et époustouflante à la fois où HERMES se dirigeant subitement tout droit vers sa cible et sans crier gare lui envoya une claque magistrale en pleine figure. Le temps que l'offensé semble avoir retrouvé ses esprits, HERMES lui lança encore dans un ton sec : « Ne t'avise plus jamais de recommencer ! » [Wage dich nie mehr es wieder zu machen !].

(Extrait adapté de mon carnet de notes ethnographiques)

Bien que dans l'ensemble, les domaines de chasse sous le contrôle des RAILERZ soient traversés par des lignes internationales, leurs réserves de trains ne comptent pas de flottes de trains internationales. S'ils souhaitent peindre des trains desservant le trafic international (Allemagne, Autriche ou Italie), ils seront obligés de se mouvoir vers des domaines situés en dehors des frontières de leur base. Trois principales situations peuvent alors se présenter à eux. Dans le premier cas, la planification d'une excursion extraordinaire dans un domaine tenu par un « contact » (un *lokal*) auquel demander une « autorisation ». En réalité, dans cette situation, la « demande » ne s'exprimera pas explicitement sous forme de « demande d'autorisation ». Elle sera initiée en convenant d'une date de rendez-vous pour une visite, de la même manière qu'on s'y prendra pour organiser une soirée conviviale avec un-e ami-e. On reconnaîtra dans ce cas l'institution de l'« A, C&B » à l'œuvre.

Dans le deuxième cas, cibler un domaine libre ne fait pas l'objet particulier d'une revendication par une bande de chasseurs de trains en particulier. À noter, toutefois, que les « territoires affranchis » sont relativement rares en contexte suisse dans la mesure où comme je l'ai déjà laissé entendre ailleurs, l'étendue du territoire du pays est relativement limitée par rapport aux nombres de bandes de chasseurs actifs ayant des prétentions territoriales. Si cette explication ne se fonde statistiquement pas, tous les

témoignages recueillis sur la question vont dans ce sens. Autrement dit la chasse aux trains en contexte Suisse est une pratique territoriale « bien gardée », pourrait-on affirmer. Dans le troisième cas, la planification de l'excursion implique une démarche intrusive et donc transgressive avec tous les risques qu'engendreraient d'éventuels conflits territoriaux. Bien que les RAILERZ n'aient jamais supporté que des chasseurs « étrangers » s'aventurent dans leur domaine sans les avertir ni demander une autorisation, ils s'arrogeaient parfois une prérogative d'aller chasser sur des territoires autres que les « leurs », ignorant, sans considération aucune, leurs occupants, notamment s'ils ne les connaissent pas et ne se sentent pas de devoir passer par une demande d'autorisation à de telles bandes, voire insignifiantes à leurs yeux.

En peu de mots, la « base territoriale » des RAILERZ et les trois domaines qu'elle inclue se situait sur des lieux géostratégiques relativement intéressants d'un point de vue géopolitique. Elle leur donnait accès à des ressources (parking de trains et flottes de trains) leur permettant de produire des « œuvres » susceptibles de circuler sur une partie relativement dense du trafic ferroviaire national et ainsi de se faire connaître bien au-delà de leur région d'ancrage géographique. J'attribue, en partie, à cette situation géostratégique la raison pour laquelle mes partenaires de terrains ont pu à travers leurs activités locales se faire un nom, relativement rapidement au sein de la scène des villes situées dans le voisinage de leurs régions d'ancrage géographique, et autres centres urbains de la Suisse, traversés et desservis par « leurs » trains. L'autre raison, comme je l'ai déjà expliqué dans le précédent chapitre, a été la croissance de leurs effectifs (intégration de nouveaux membres) et donc du potentiel de leur productivité qui n'a cessé de s'intensifier depuis l'émergence du cercle des RAILERZ (« 3 forces ») et jusqu'à son âge d'or (« 8 forces »). En réalité, il faudrait nuancer ces considérations quant aux capacités productives d'un groupe, car ce qui comptait avant tout à ce niveau, c'était moins le nombre d'effectifs que sa qualité. Cette valeur s'exprimait chez les RAILERZ à travers la figure du « grand chasseur », de l'« hyper-motivé », de l'« hyper-actif » ou des qualificatif « king », « king all city ». À l'époque de l'« âge d'or » des RAILERZ, plusieurs membres jouissaient de la réputation de compter parmi les plus « grands chasseurs de trains » de la scène Suisse, à savoir FORCE, METAL & CASSIUS.

11.5 Les *spots* sous l'emprise des RAILERZ

Sur le plan infrastructurel, à l'image de la situation des terrains de chasse entourant les gares des villes A, B et C, la plupart des gares principales qui configurent la trame du réseau ferroviaire national avoisinent des îlots de parkings de trains (dépôts, *yard*, *lay-up* ou ateliers de remise en état). Le schéma représentant la configuration spatiale des domaines des RAILERZ exposée, dans l'illustration 64 met bien en évidence cette caractéristique. Le schéma ne montre pas pour des raisons de confidentialité qu'en réalité ces îlots, aussi disparates qu'ils soient, sont reliés entre eux par les divers tronçons et lignes ferroviaires qui traversent les gares avoisinantes et dont ils dépendent. C'est sur les sites de ces îlots de parkings de trains que se déroulent très concrètement les parties de chasse aux trains. Dans une prochaine section, Je rendrai compte des parties de chasse, en rapport à l'organisation qu'elle suppose et des conditions pratiques de son déroulement quant à la mise en œuvre en situation des savoirs géographiques que cela implique, du point de vue des adeptes.

Les adeptes savent par expérience que d'ordinaire les îlots de parkings de trains abritent des flottes de trains au repos, à l'écart du trafic. Ces trains sont destinés à desservir pendant leurs heures de services des lignes du trafic traversant les gares à proximité desquelles ils sont parqués. Par exemple, la gare de la ville A, où j'ai effectué systématiquement une série approfondie de relevés chronotopiques, est entourée

par une dizaine de parkings (a.1 ; a.2 ; a.3 ; a.4 ; etc.) qui abritent diverses flottes de trains. Le terrain de chasse rassemblant l'ensemble de ces parkings s'étend sur une surface d'environ 15 km² (à titre comparatif, l'étendue du terrain autour de la gare B est bien plus grande que celle de A, contrairement à celle de C, bien plus petite). Leur grandeur, leur position nodale dans le réseau ferroviaire où ces parkings se situent, la variété des flottes qu'ils abritent, et bien d'autres caractéristiques encore cernent autant de propriétés, jouant en faveur ou non de leur attractivité aux yeux des chasseurs de trains.

Les parkings du domaine de la gare A sont particulièrement appréciés par les RAILERZ pour leur réputation d'abriter habituellement une grande variété de modèles de trains intéressants à chasser. Les flottes qu'ils abritent rassemblent des trains circulant aussi bien sur des lignes d'agglomérations (« RER » ou « S-bahn ») que des lignes régionales (« Regio ») ou lignes principales (« interregion » ou « intercity ») traversant les tronçons des grands axes nationaux du réseau ferroviaire suisse (tronçons ferroviaires ouest, nord, est et sud). Dans cette palette, les RAILERZ affectionnent tout particulièrement les anciennes séries de rames opérant pour les lignes Régio ou S-Bahn, tels notamment les spécimens de type *Colibri* (*Kolis*), comme ils les avaient nommés¹⁵⁷. Leur design, leur rareté et les circuits stratégiques qu'ils parcourent en ont fait de ces modèles de trains des proies particulièrement « intéressantes » à peindre pour les RAILERZ.

Illustration 65 : modèles de locomotive circulant dans le trafic ferroviaire de la région du Mitteland.



Source : Marc Tadorian (2009). Warriorz. Graffiti-writing, spatialité et performances à Bienne. Ethnoscope.

i. Modèle de locomotive Kolli (Colibri) ; ii. Modèle de locomotive Nina ; iii. Modèle de locomotive train double étage ; iv. Modèle de locomotive ICN.

¹⁵⁷ Ce spécimen de rame renvoie au modèle « Colibri » (« Colibris ») exploité par l'une des deux plus importantes compagnie ferroviaires suisses, les chemins de fers fédéraux suisses (CFF). Une description plus détaillée de ce modèle fait l'objet d'un article édité par l'encyclopédie en ligne WIKIPEDIA : [\[https://fr.wikipedia.org/wiki/Voiture_Colibri\]](https://fr.wikipedia.org/wiki/Voiture_Colibri), consulté le 22.11.17.

Si les parkings de trains du domaine B font l'objet de tant de convoitise entre les RAILERZ et leurs rivaux, c'est parce que les membres des deux parties les considèrent comme de *bons spots*. L'usage même de la notion de *spot*, communément employée dans la scène internationale du *trainwriting* pour désigner des emplacements stratégiques du réseau ferroviaire, abritant des rames intéressantes à peindre à certains moments de la journée, incarne bien ce système de valorisation différentielle des terrains de chasse. Pour désigner les *spots* qu'ils ont l'habitude d'exploiter, mes partenaires d'enquête leur attribuent des toponymes. Comme le met en évidence le schéma représenté par l'illustration 64, certaines de ces appellations font référence, par exemple, à des noms de filles ou de garçons (a.4 : « *spot Julie* » ou a.2 : « *spot André* »). D'autres renvoient à certaines caractéristiques topographiques de leurs emplacements (a.7 : « *spot du triangle* » ; a.9 : « *spot de l'église* ») ou encore à une période de la semaine (a.3 : « *spot du dimanche matin* »). Ces dénominations codées servent aussi à brouiller les pistes contre d'éventuelles oreilles indiscrettes (écoutes téléphoniques) lorsque les RAILERZ communiquent entre eux et se passent des messages confidentiels (détermination des lieux d'éventuelles parties de chasse aux trains).

11.6 Une écologie de prestige inscrite dans une lutte des places

Derrière les aspirations individualistes et collectivistes qui motivent les adeptes, en quête de reconnaissance (identité masculine, visibilité, renommée, respect, grandeur, voire suprématie, etc.) à s'engager dans une carrière d'adepte, ainsi que derrière les modalités d'usage transgressives et instrumentales de l'infrastructure ferroviaire, se cache une sensibilité poétique et écologique, soucieuse d'une exploitation viable des ressources à leur disposition. Les ressources infrastructurelles de l'environnement ferroviaire exploitées par les chasseurs de trains sont limitées et altérables. Les *trainwriters* expérimentés qui misent à les exploiter de manière systémique et durablement savent qu'il est primordial de les investir avec modération et de les protéger des effets négatifs, engendrés par un usage abusif dont des pairs peu scrupuleux ne se soucient guère. Une exploitation intensive des réserves en trains abrités par les parkings déstabilisera en effet l'« équilibre écologique » de ces sites, y rendra les conditions de la pratique de la chasse plus contraignantes et probablement entraînera leur mise sous haute surveillance. Elle affectera sans autre les conditions de réalisation des expéditions des chasseurs déjà bien plus risquées que d'habitude. De plus, ces flottes peuvent être déplacées vers d'autres dépôts, ce qui conduira au dépérissement de *spots* intéressants. Dans le chapitre précédent, j'ai évoqué les tensions qui ont éclaté entre FORCE et METAL en rapport avec ce thème. Pour parer l'épuisement de leurs propres réserves et les diversifier, les groupes de chasseurs *leaders*, à l'image des RAILERZ ou des MSH, régulaient le régime d'exploitation des réserves, sous leur emprise, en contrôlant de manière plus ou moins systématique la fréquence de leurs *actions* situées. Les RAILERZ, tout comme leurs rivaux d'ailleurs, contrôlaient plusieurs domaines de chasse et parkings de trains. Ils mettaient ainsi en œuvre une espèce de système de rotation d'exploitation de leurs ressources qui fait songer au principe de la jachère dans le domaine des pratiques culturelles. Dans le domaine du travail de la terre, la jachère est un procédé utilisé pour favoriser les plantations et obtenir des cultures d'une certaine qualité. La démarche consiste à laisser un sol cultivé se régénérer durant une certaine période de repos après la réalisation d'une culture (SIGAUT et MORLON 2008). Appliqué à la pratique de la chasse aux trains dans un domaine spécifique, ce principe de rotation permettait aux adeptes qui la mettaient en pratique, juste après usage des parkings, de les laisser reposer pendant un certain temps, tout en continuant d'être actifs sur d'autres sites et ainsi de suite, jusqu'à ce que la boucle se termine et le tournus recommence. La mise en pratique de ce principe révèle, selon moi, une compréhension très fine du comportement de l'« infrastructure vivante » du réseau ferroviaire. J'ai constaté qu'il est appliqué par de nombreux groupes-leaders, aussi bien en Suisse qu'ailleurs.

En même temps, comme je l'ai déjà pointé plus haut, le contrôle de ces terrains faisait l'objet d'enjeux de luttes territoriales entre regroupements prétendants, surtout ceux situés aux alentours des grands centres urbains du pays. Le fait d'acquérir, de posséder et/ou de conquérir des terrains participait en quelque sorte de la quête de l'autonomie, de la renommée et de la grandeur que de nombreux adeptes s'efforçaient de gagner au cours de leur carrière. L'absence de terrains rendait les adeptes tributaires de l'autorité d'une tierce partie, évoluant donc en dépendants d'intermédiaires. CASSIUS, qui revient sur un moment marquant des débuts de sa trajectoire carriériste, alors qu'il était encore *petit*, thématise cette situation de dépendance qu'il a su détourner en sa faveur, selon lui. Il affirme ainsi que, contrairement à d'autres adeptes du même rang que lui (des *petits*), il n'a jamais tenté de demander à un « chasseur-leader » de la région de son ancrage géographique (ville B) s'il pouvait participer à une partie de chasse. Pour satisfaire ses envies de peindre des trains, il n'attendra pas qu'un « leader » daigne accepter un jour de l'emmener avec dans un dépôt. Comme il ne voulait pas s'attirer des ennuis avec les « leaders-locaux » de sa région d'ancrage géographique, et, plutôt que de transgresser les dépôts sous leur contrôle, il partait chasser seul (ou parfois aussi accompagné par des adeptes de même rang que lui) dans d'autres villes ou des régions éloignées des grands centres urbains de la Suisse, peu touchées par les revendications territoriales comme dans la région du canton Y. Il explique ensuite aussi comment à travers ses actions prolifiques, il impressionna les aînés de sa région d'ancrage géographique en leur faisant découvrir des témoignages-visuels de ses accomplissements personnels. Finalement, il explique encore comment il parvint à faire sa place et à se retrouver, après la retraite des aînés, dans une position de « leader » qui lui permit de peindre au gré de ses envies et de décider qui aurait le droit ou non de chasser, autrement dit : à expérimenter l'expérience du pouvoir. Sa métaphore de la lutte des places exprimée à la fin du passage (« Tu te bats pour ta place et tout à coup tu es le seul qui va peindre là où t'as envie ») pour décrire comment il est arrivé au pouvoir est particulièrement révélatrice, selon moi. Elle évoque une dimension intéressante de sa vision idéale de l'accomplissement de soi d'un adepte du *trainwriting* qui se respecte : la possession et le contrôle de terrains de chasse.

Je ne suis jamais allé demander à quelqu'un, si je pouvais aller avec lui. D'autres personnes étaient à ce sujet différentes, elles se sont vraiment incrustées. Mais pour moi c'était clair, oui, les gens doivent autrement me remarquer. Justement du fait que je suis « super » actif et pas parce que je vais demander si je peux maintenant aller peindre un train. Et c'est comme ça que ça s'est en fait donné : j'ai pu aller avec des gens quelques fois, mais c'était toujours une affaire ici à [ville B] oui, les quelques grands ont dit « qui peint ? » et parfois tu pouvais aller avec, parfois pas... et bientôt c'est devenu trop stupide pour moi [...] ou je suis alors simplement allé dans une autre ville, j'y ai peint un train... Les gens ont alors aussi vu, donc tu sais qu'il fait aussi quelque chose seul, même quand nous ne le prenons pas avec nous, il va dehors et fait son truc. [...] oui tout seul n'est-ce pas. J'étais déjà en fait le principal moteur. Parfois un pote qui était de mon niveau est aussi alors venu. Je ne peux maintenant plus attendre qu'à nouveau quelqu'un me demande et me prenne avec. Et par exemple, j'ai voyagé tout seul toute une nuit jusqu'à [canton Y (région suisse éloignée de la ville X et réputée à l'époque pour ces terrains de chasse « libre »)]... C'était vraiment difficile ici [ville X] de peindre quelque chose dans les environs, où personne ne pourrait me dire : « Hey ici, tu ne peux pas aller peindre, ça m'appartient ». Simplement ces revendications de territoires. Et dans [canton Y]... là-bas c'est maintenant simple... là-bas il n'y avait encore personne que je connaissais de [ville B] qui y peignait. Et là-bas c'était pour moi clair que là-bas [ville X], personne n'aurait à me dire alors : « oui, là tu ne peux pas aller peindre ». Et du fait que la plupart d'entre eux n'y ont même pas encore peint, ça a alors aussi fait plus d'impression quand je montrais les photos. « Regarde, il est allé tout seul dans [canton Y]. » Et de ce fait, j'ai pu bientôt aller régulièrement avec. Et

puis... il se trouve que beaucoup de la vieille génération arrêtent, quelques-uns restent encore, les jeunes glissent après. Et oui, ça se passe alors comme au travail. Tu te bats pour ta place et tout à coup tu es le seul qui va peindre là où t'as envie. Ou tu dis tout à coup : Non, vous n'allez plus peindre là-bas (CASSIUS).

À l'époque, quand CASSIUS prend le pouvoir sur les terrains de chasse de ses prédécesseurs, le cercle des RAILERZ n'existait pas encore. ELVIS, FORCE et HERMES, encore des *petits*, connaissent CASSIUS de réputation. Leurs mentors évoquaient déjà le nom de CASSIUS dans des conversations en leur présence et commentaient ses exploits en feuilletant des *magazines de graff* contenant des photos de ses œuvres. Leurs mentors le respectaient pour son travail prolifique accompli en Suisse et à l'étranger. Entre-temps, ELVIS, FORCE et HERMES grandissent et succèdent au règne de leurs mentors, à l'instar de CASSIUS quelques années auparavant dans sa région d'ancrage géographique. Mes partenaires de terrain privilégiés ont fait opportunément la connaissance de CASSIUS. Ils s'entendent bien de sorte qu'ils se rendaient souvent visite pour organiser des parties de chasse ensemble. CASSIUS avait son propre *crew* à ce moment. Cependant, lorsqu'un jour son groupe se dissout pour des raisons explicitées dans le chapitre précédent, il se retrouva seul avec METAL, un associé qui connaissait très bien HERMES à travers un autre canal. Le duo, CASSIUS et METAL, peignait de plus en plus fréquemment avec le collectif des RAILERZ, constitué par le trio ELVIS, FORCE et HERMES et leurs associés (PAKO, ERGON et HAMED). Un jour, les deux parties conviennent lors d'un souper de s'associer officiellement. C'est dans ce contexte que CASSIUS et METAL s'allient à mes partenaires de terrain privilégiés, rejoignant les membres du cercle des RAILERZ. Ce fut un honneur pour tous les RAILERZ de pouvoir compter parmi leurs effectifs deux adeptes expérimentés, réputés pour être des « grands chasseurs », et du même coup d'accroître le potentiel du stock de ressources de l'ensemble des membres (capital social, capital spatial, capital de visibilité et capital symbolique). La suite de leur progression carriériste révélera en effet que l'union entre les deux parties s'est avérée bénéfique au nom des RAILERZ, puisque leur signature n'aura auparavant jamais été autant prolifique et visible dans les circuits médiatiques spécialisés.

11.7 Les parties de chasse aux trains

Depuis le début du développement de cette thèse et encore plus significativement l'ouverture de ce chapitre, j'ai évoqué de nombreuses fois des situations se référant à des contextes de déroulements d'« action graffiti » (d'*action*), « plan graffiti », de « mission graffiti » ou ce que je désigne plus généralement aussi par l'expression « partie de chasse aux trains ». Il convient maintenant de rendre compte plus concrètement en quoi consiste une partie de chasse aux trains sur le plan organisationnel. Pour ce faire, je me suis intéressé d'abord aux arrangements des équipes de chasse et ensuite aux principaux moments significatifs du déroulement d'une partie de chasse du point de vue de la manière dont les adeptes la vivent, c'est-à-dire en tant que « performance » (au sens de challenge), comme le laissent supposer les expressions *action* (*action graffiti*) et *mission* (*mission graffiti*) que les adeptes énoncent explicitement pour parler de leurs interventions dans les sites ferroviaires qu'ils investissent. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le mentionner dans la partie méthodologie, « performer l'espace » peut être défini comme une activité cherchant à produire des effets sur lui. En ce sens, l'action de performer peut-être envisager comme l'expression de la volonté d'exercer un certain pouvoir sur quelque chose (une personne, une situation, un environnement, etc.). Dans le cas d'une partie de chasse aux trains, la mise en œuvre de ce pouvoir s'effectue sur le comportement de l'« infrastructure vivante du réseau ferroviaire », ce que les adeptes conçoivent à travers le terme de *system*. L'exercice de ce pouvoir se pratique par l'usage de technologie

sociale (travail en équipe) et spatiale (mobilisation de savoirs géographiques et compétences spatiales). Son efficacité dépend en grande partie du capital spatial dont disposent ou non les adeptes ou pour la désigner autrement, l'« expérience de l'expérience » (DUMONT 2006) de leur pratique. Plus concrètement, cette efficacité dépend de leurs capacités à s'arranger en situation des conditions de terrain propres aux espaces qu'ils investissent, soit de contrôler, de dompter, de se déplacer, de s'orienter dans l'environnement ferroviaire et par les moyens éventuellement disponibles et des besoins des adeptes en fonction de leur usage, de leurs connaissances et de la maîtrise qu'ils en ont. On revient, ici, par une autre porte d'entrée, à la conception de l'« environnement comme partenaire » du paradigme des activités situées (QUÉRÉ 2006) que j'ai présentée dans la partie méthodologie. En parallèle à leurs interventions, les adeptes consacrent beaucoup de temps sur le terrain à observer, analyser et comprendre le comportement des *systems* qu'ils investissent (*auschecken*) dans le cadre de missions de reconnaissance (avant, pendant et après leurs interventions). ELVIS évoque l'importance du temps qu'il consacre à cette activité :

C'est comme si tu entres dans une autre sphère. [...] avec ces rails et tout... tu dois tout espionner de plus près... [Quand tu peins un train] tu t'immerges comme dans un système. [...] Et c'est ça ce qui est le plus intéressant. Tu dois savoir quand, à quelle heure tout est mort, qu'il n'y a plus d'activité. Ou alors quand il y a de l'activité, pour que tu saches ensuite quand il y a une pause de vingt minutes et que là, rien ne se passe. Et ça rend alors la chose en quelque sorte intéressante. Mais ça prend aussi beaucoup de temps de voir ce qui peut merder avec le temps. Que simplement une pétée de temps passe ou que tu passes seulement du temps là-dessus. Pendant une période, j'ai juste simplement checké, peint [...] (ELVIS).

L'illégalité, le risque, la compétitivité et l'imprévisibilité sont des composantes essentielles de la pratique du *trainwriting* et stimulantes pour les adeptes en devenir et en quête de sensations fortes, tel était le cas pour les RAILERZ. S'ils conçoivent leur pratique comme une performance, le déroulement d'une partie de chasse aux trains se caractérisera fondamentalement par son risque et donc par l'incertitude de son issue. De ce point de vue et au-delà de l'appréciation des résultats supposés par la notion de performance, les parties de chasse représentent une épreuve au sens de la sociologie pragmatique du terme :

C'est que, par son indétermination et l'incertitude qui le caractérise, l'épreuve soutient l'idée d'un acteur libre de ses mouvements, capables d'ajuster son action aux situations et, par conséquent, d'avoir une prise sur le monde dans lequel il s'enracine. Mais dans le même temps et malgré la liberté dont il dispose, l'acteur doit tenir compte de certaines contraintes inhérentes à la situation pour pouvoir ajuster au mieux ses actions et les coordonner avec d'autres, c'est-à-dire agir en commun. À différents égards, l'épreuve est par excellence un moment d'incertitude et d'indétermination au cours duquel se révèlent, dans le flux de l'action, les "forces" en présence. Surviennent alors les opérations de qualification et d'attribution des états des personnes et des choses nécessaires à la définition de la situation. [...] L'épreuve est un moment au cours duquel les personnes font preuve de leurs compétences soit pour agir, soit pour désigner, qualifier, juger ou justifier quelque chose ou quelqu'un : un être. C'est donc le moment d'incertitude par excellence puisqu'il est l'occasion de s'accorder sur l'état des êtres, qui peuvent être des personnes et/ou des choses. La vie sociale serait, dans cette perspective, une succession d'épreuves de toutes sortes (NACHI 2006 : 56-57).

L'image de la *roulette russe* que certains adeptes empruntent pour qualifier leurs interventions est très évocatrice de cette incertitude recherchée à laquelle les adeptes, en quête de sensations fortes, se soumettent volontiers. En tant qu'épreuves, les parties de chasse aux trains constituent des occasions pour les adeptes en devenir de démontrer leur maîtrise de la pratique, leur contrôle de l'infrastructure ferroviaire, bref leur puissance. Ce sont des conditions établies dans leur monde pour acquérir une certaine reconnaissance et devenir un « grand-chasseur » aux yeux des témoins qui partagent les règles du jeu de l'« économie de prestige » et l'écologie territoriale (soit l'écologie de prestige) de la pratique du *trainwriting* que je suis en train de mettre en lumière. Le récit de CASSIUS, expliquant comment il s'est résolument « battu » pour se faire sa place (« *Du erkämpfst du deinen Platz* »), illustre parfaitement bien, selon moi, des éléments du fonctionnement de l'allocation de la renommée et plus généralement le sentiment d'acquisition de la reconnaissance (identité masculine, visibilité médiatique, renommée, respect, grandeur, suprématie, etc.) au sein du monde du *trainwriting*. De ce point de vue, l'environnement ferroviaire s'assimile à un vaste terrain de jeu et les parties de chasse aux trains à un parcours à obstacles privilégié non seulement pour valoriser des savoirs géographiques et des compétences spatiales, mais aussi pour expérimenter le « sens de l'espace », le « sens de la mobilité », le « sens de l'orientation », tout comme le « sens du pouvoir » (au sens infragéopolitique du terme) et le « sens de l'efficacité », ce que je propose de désigner plus généralement par le « sens de l'expérience de l'expérience » (le fait de prendre pleinement conscience de la puissance d'avoir le sentiment d'avoir) ou encore le « sens de la puissance ». Par ce dernier terme, je fais allusion au sentiment de puissance que j'ai pu discerner chez certains adeptes réputés pour leur grande maîtrise de l'infrastructure ferroviaire. Ce même sentiment j'ai pu le percevoir un jour chez HERMES alors qu'il effectuait une mission de reconnaissance, improvisée depuis un site discret au-dessus d'une petite colline, longeant un dépôt de train collé à une gare. La vignette ci-dessous rend compte de ce moment révélateur.

Vignette 11 : Parfois j'ai comme l'impression d'être le *maître aiguilleur* de ce Yard !

Lorsqu'HERMES n'était pas d'humeur à entreprendre une partie de chasse aux trains, il aimait passer ces nuits sur ce site, depuis la vue imprenable qu'il offrait, à contempler pendant des heures son yard préféré. L'air sentait la poésie. La nuit féérique avec sa lune trois-quarts pleine et ses étoiles timides. Ce soir-là, HERMES, les yeux brillants comme un enfant avec son circuit de train brio, fut d'humeur à commenter les moindres mouvements de l'infrastructure ferroviaire vivante se déployant devant nos regards. Ses connaissances comportementales du système en action sous nos yeux me bluffèrent. Il sait exactement quand, à quel moment précisément et quel train arrivera en gare pour ensuite être manœuvré dans le dépôt. Il connaissait par cœur les trajectoires des conducteurs de train sortant de leur cabine pour rentrer à leur base. Il avait connaissance aussi des heures d'arrivée de l'équipe de nettoyage et même

leurs habitudes personnelles (emplacement en bordure des voies où certains s'asseyaient et pausaient le temps d'une cigarette). Mais le plus décisif probablement et qu'il connaissait les horaires des rondes des agents de sécurité (*Secus*) chargés de veiller sur le site et son voisinage. Entre deux conversations, il me révéla aussi, qu'au début lorsqu'il ne pratiquait pas encore aussi bien le *system*, lui et ses associés maniaient des *talkies-walkies* pour guider leurs équipes opérationnelles dans le dépôt depuis ce même « spot panoptique », où nous nous trouvions en ce moment les deux bien installés confortablement, avec deux six-pack de bière en notre compagnie – mais déjà bien entamés –. Bref, HERMES avait vraiment l'air de très bien connaître son terrain de jeu préféré et il en est très fier.

Le point auquel je veux en venir à travers cette anecdote révélatrice concerne plus particulièrement le moment même de la soirée où il me confia avec

une certaine satisfaction perceptible dans le ton de sa voix, tout en dessinant dans l'air, avec la main dans laquelle il tenait sa bouteille de bière, un arc imaginaire allant d'un bout à l'autre du dépôt, avant de pointer ensuite sur la tour de contrôle, située entre la gare et le dépôt : « Parfois, j'ai comme l'impression d'être le *maître aiguilleur* de ce *Yard* ! [*« der Bahnmeister von diesem Yard »*].

(Extrait adapté de mon carnet de notes ethnographiques)

11.7.1 Les équipes de chasse : leaders-d'équipes, suiveurs et guetteurs

Comme j'ai pu l'observer, les parties de chasse aux trains se déroulent la plupart du temps en équipe, bien que certains RAILERZ, dont ELVIS, m'aient confié apprécier chasser de temps en temps seuls. Généralement, en situation d'équipes, ce sont ceux parmi les équipiers auxquels le groupe accrédite la compétence de connaître le mieux le terrain qui prennent en main le déroulement d'une partie de chasse. Je les appelle les « leaders-d'équipes » (ou « leader »). Certains membres de l'équipe fonctionnent comme experts dans un tel terrain de chasse, mais débutants dans un tel autre. Les équipes de chasse peuvent se composer d'un nombre plus ou moins important de participants-suiveurs (ou « suiveurs »), selon les limites ou les contraintes que leur reconnaissent les « leaders » qui organisent la partie. J'ai pu constater au sein de l'organisation des RAILERZ que les équipes ne dépassent toutefois souvent pas par souci de discrétion et de sécurité, trois, voire quatre participants. Malgré toutes les précautions possibles que prennent les membres d'une équipe de cinq personnes expérimentées par exemple, on imagine très bien les difficultés potentiellement concevables que représente dans ce cas de figure la gestion de la discrétion lors de l'infiltration d'un site sensible, où le moindre bruit imprudent peut être incidemment fatal (le cas échéant celui des pas le long de la voie, mouvements collectifs, sacs remplis d'aérosol et usage des bonbonnes de sprays). C'est donc le leader qui orchestre le déroulement de l'action. Une fois le site infiltré, il s'occupe d'effectuer une brève reconnaissance des lieux (*abchecken*), alors que les suiveurs patientent discrètement dans un endroit du site à l'abri. Il s'agit alors, d'une part, pour le leader de s'assurer, selon un protocole d'exécution plus ou moins standardisé, que je ne révélerai pas ici, que le site est sans danger ; d'autre part, de proposer, selon les résultats de son évaluation de la situation sur le site, une stratégie d'intervention adaptée aux objectifs préalablement fixés par l'ensemble de l'équipe. Une fois devant la cible choisie, le leader définit les postes d'attaque des membres de son équipe, leur attribuant à chacun la partie du train qui leur revient. Le leader se réserve souvent *Die Nase* [le nez], c'est-à-dire la tête de la locomotive, la partie la plus convoitée du train. Aussi lui est-il loisible d'offrir ce « bon morceau » à l'un des adeptes en visite, chez lui, qu'il estime particulièrement et souhaite lui faire plaisir. Quand les membres de l'équipe se connaissent bien et que le terrain est familier, le déroulement de la chasse ne nécessite aucun commentaire verbal ; leurs regards suffisent pour communiquer et se comprendre sans devoir prononcer des mots. Comme il ressort de mes propres observations en situation, dans certaines conditions de chasse, la communication par le regard non verbale est une nécessité ne serait-ce que pour échapper à l'attention des agents de sécurité, éventuellement aux aguets à proximité des sites investis, ou d'autres personnes craintes par les adeptes (*Secus*, police des chemins de fer, mais aussi agents CFF, cheminots, conducteurs de train, passant-e-s [qui promènent leur chien]). La mise en œuvre de ce « langage silencieux » (HALL 1984) relève d'une manière très particulière de disposer de l'espace. L'équipe de chasseurs se fait parfois seconder par un ou plusieurs « guetteurs » (*watcher*) chargés d'alerter l'équipe en action en cas de danger, c'est le cas de l'usage des talkies walkies exposé dans

la vignette 11. Habituellement, l'endossement du rôle de guetteur suit une logique de tournus entre les membres d'une équipe de chasse. Lorsqu'un *writer* se propose d'endosser le rôle de guetteur, il dira : « *Ig wotche !* », c'est-à-dire : « je fais la garde ! ». Ce rôle peut également être assumé par un *non-writer* proche des membres de l'équipe de chasse. Dans les situations d'« Action, Couch&Breakfast », lorsqu'un *writer*, non connaisseur du territoire de chasse (un étranger ou un nouvel adepte par exemple) accompagne une équipe, le leader se charge avant l'action (visites préliminaire et exploratoire) de décrire les principaux lieux stratégiques du terrain de chasse (portes d'accès, zones d'exposition à risque, zones échappatoires, cachettes, etc.) pour faciliter, le cas échéant, une évacuation soudaine ou une probable fuite accélérée.

11.7.2 L'organisation d'une partie de chasse aux trains

L'organisation d'une « chasse aux trains » peut s'étayer en trois moments idéal-typiques : (1) la « planification d'une action » ; (2) « l'accomplissement de la “ mission ” » in situ et in vivo ; (3) la « traque et l'emprise des trophées visuels ». Chacun de ces moments met en jeu des objectifs et des procédures d'action particulières.

La première étape pour les organisateurs et les participants consiste dans la confection minutieuse d'un plan (quelques heures, quelques jours, voire quelques semaines avant le moment de l'action en tant que telle, selon les situations) sur la base de leurs connaissances et expériences de terrain. Il s'agit, pour eux à ce stade, d'évaluer efficacement les conditions de praticabilité d'un site et d'une cible spécifique (modèles de composition de trains ou de rame de métro circulant sur une ligne particulière) afin de préparer au mieux la phase suivante, l'accomplissement de la « mission » in situ et in vivo.

Dans cette deuxième étape, le but réside dans l'investissement d'un site et la définition du choix d'une cible particulière selon une stratégie prédéfinie.

La troisième étape, la plus déterminante pour la construction des renommées, consiste, une fois l'action accomplie, à repérer le plus rapidement possible leurs œuvres dans le circuit du système et les prendre en photo ou les filmer pour ensuite les médiatiser dans les réseaux de connaissances.

Ces trois moments supposent des mises à l'épreuve de compétences de terrain qui sont au cœur de la construction des renommées des adeptes. Parmi les épreuves et les compétences spatiales en jeu dans le déroulement d'une partie de « chasse aux trains », le contrôle du régime des activités écologiques des sites stratégiques est primordial pour assurer les « missions *trainwriting* ». Posséder, par exemple, une bonne connaissance des entrées, des sorties et des trappes de secours des lieux investis, garder en mémoire les horaires du trafic ferroviaire (heures d'arrivée et de départ des trains et rames dans les stations et les dépôts) et gérer l'emploi du temps des divers agents qui travaillent sur les sites convoités (allées et venues des conducteurs de train, des cheminots, des services de sécurité, etc.) constituent des savoirs essentiels dans l'exercice de la fonction de « leader » d'une équipe de chasse. Je reviendrai plus loin sur cette notion. Compte tenu, en outre, de la relative courte durée de vie des œuvres réalisées sur les compositions de trains qui sont très vite retirées de la circulation, connaître après les actions les trajectoires et les destinations des compositions investies permet de les situer très rapidement dans les circuits des « systèmes ». Les plus expérimentés savent exactement à quels moments et quels emplacements idéals

(stations, tunnels, ponts, viaducs, etc.) leurs œuvres se poindront dans les « systèmes ». Au sein du monde des adeptes, remporter systématiquement des trophées et de les médiatiser dans les réseaux de pairs témoigne du degré d'engagement d'une personnalité et en atteste de sa maîtrise au niveau de toutes les étapes d'une partie de « chasse aux trains ».

Après cet aperçu général de l'organisation d'une partie de chasse du point de vue des trois grands moments qui caractérisent son déroulement pratique, dans la rubrique qui suivra, je m'intéresserai à la cartographie des trajectoires dessinées par les déplacements effectués par les adeptes dans le cadre de leur pratique et du point de vue de la géographie des activités circulatoires locales et translocationnelles des RAILERZ. L'analyse cartographique des déplacements de mes partenaires privilégiés de terrain, déjà évoquée antérieurement, met en lumière des trajectoires circulatoires et rythmées, autrement dit des manières de bouger en rythme dans et avec l'espace qui font penser à une danse et donc une chorégraphie.

11.8 le Rock'n'Roll des RAILERZ

Les déplacements des RAILERZ le long des lignes du réseau ferroviaire, tout comme leurs manières de bouger en rythme dans et avec les trains, peuvent être comparés à une danse et donc en concevoir une chorégraphie. L'image de la danse pareillement à celle de la royauté évoquée dans le chapitre précédent ou encore à celle de la chasse introduite dès le début du développement de cette thèse, ne tombent pas du ciel : elles sortent directement des entrailles de mon enquête de terrain ethnographique. Dans l'imaginaire des RAILERZ, l'image de la danse se manifeste verbalement à travers l'expression « Rock'n'Roll ». Je la reprends à mon compte, ici, comme figure-concept pour rendre compte des logiques circulatoires et rythmées différentielles qui caractérisent leurs manières de bouger, selon qu'ils se déplacent au sein des territoires faisant partie de leur base ou à l'extérieur de celle-ci.

En fait, les RAILERZ se font de l'expression « Rock'n'Roll » une devise. La première partie de l'expression, « *rock* » [de l'anglais *to rock*], évoque la réalisation d'un *graff* digne de respect ; la deuxième, « *roll* » [de l'anglais *to roll*], fait allusion à un *graff* sur un train en circulation dans le trafic ferroviaire (*running in trafic*). L'ensemble véhicule un principe qui est au cœur des motivations de nombreux chasseurs de trains, en quête de reconnaissance : *peindre* des *graffs* et des *tags* sur des trains pour faire circuler les marques de leur griffe dans le trafic ferroviaire, exposer aux yeux des pairs et des voyageurs leurs œuvres sur une ou plusieurs lignes spécifiques, démultiplier inlassablement leurs *actions* proliférant ainsi leur signature et un jour devenir le *king* de la ligne untel (*king of the line*) ou le *king* de la ville (*all city king*) et pourquoi pas une légende vivante à l'échelle internationale (*international topsprayer*). Ce genre d'accomplissements suppose la maîtrise de certains sens de l'espace, de la mobilité et du rythme que je me propose de mettre en lumière en deux temps.

11.8.1 Circuler en rythme dans et avec l'infrastructure vivante du réseau ferroviaire

Dès les années 2000 – période où les compagnies ferroviaires helvétiques ont commencé à élaborer des techniques plus sophistiquées entre autres pour le retrait rapide du trafic ferroviaire des rames recouvertes de graffitis vers les ateliers de remise en état – selon les dires au sein de la scène, la présence de ces trains recouverts de graffitis dans le trafic ferroviaire se raréfie. Aussi les opportunités depuis des endroits inédits le long des lignes du circuit deviennent-elles plus complexes pour la prise en image des

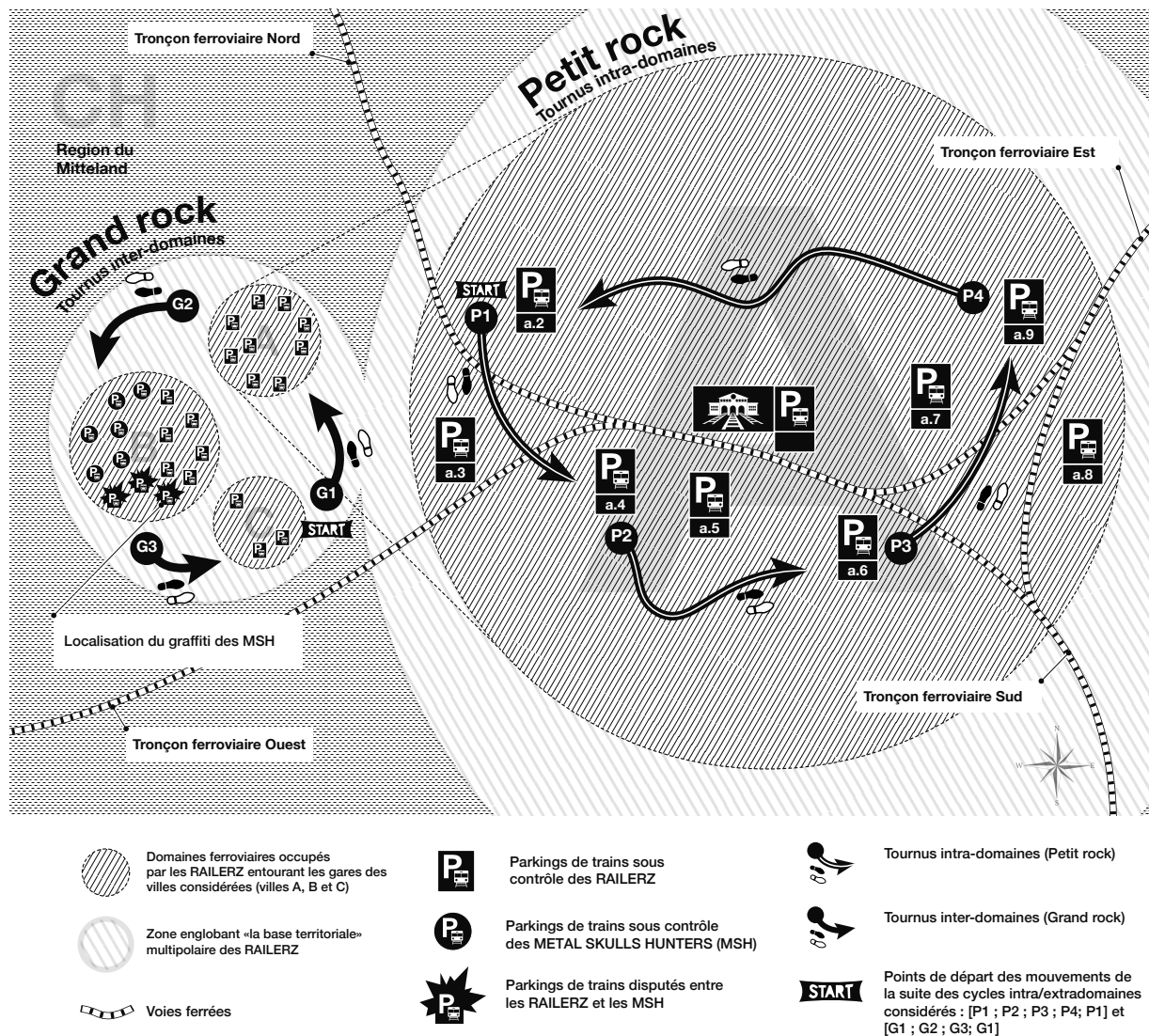
œuvres éphémères avant qu'elles ne disparaissent définitivement du trafic. Une des tactiques imaginées par les chasseurs-braconniers du rail pour prolonger la durée de vie de leurs œuvres dans le trafic consiste, par exemple, à planifier des coups bien portés simultanément sur plusieurs lignes de trains pour induire un effet de stress et d'épuisement des capacités logistiques de sortie et d'entrée de trains tant par le retrait de ceux recouverts de graffitis, et leur remise en état, que par leur remplacement par d'autres wagons. Ce genre de tactiques supposent non seulement une fine connaissance des terrains de chasse (topographie des parkings de trains ; emplacements des dispositifs de surveillance électronique ; circuits traversés par de trains ; etc.), mais aussi une maîtrise du comportement des systèmes du réseau ferroviaire (horaire des trains ; plans de travail des cheminots ; itinéraires des rondes effectuées par les patrouilles de la police ferroviaire ; etc.). Sur le plan documentaire, l'ouvrage réalisé par les dénommés MOSES & TAPES et la vidéo dédiée aux accomplissements des membres du collectif, basés en Suisse KCBR, illustrent parfaitement bien le genre de savoirs géographiques et compétences spatiales supposés par la pratique du *trainwriting*, lorsqu'elle est exercée par des chasseurs de trains chevronnés. Dans ces conditions, la production de trophées visuels par les auteurs de graffiti sur trains révèle une prouesse témoignant de la capacité de bouger en rythme dans et avec l'infrastructure vivante du réseau ferroviaire. Voyons maintenant plus concrètement et généralement à quoi ressemble la chorégraphie du *trainwriting* sur laquelle repose le sens de l'espace, de la mobilité et du rythme des RAILERZ.

Les préoccupations « écologiques », évoquées plus haut, incombent à mes partenaires d'enquête de se déplacer régulièrement d'un *spot* à l'autre en organisant, d'une part des tournus au sein des domaines de chasse de leur « base territoriale » (régimes de circulation à l'intérieur de la « base territoriale ») et, d'autre part, en réalisant des déplacements alternés aller-retour (de type excursions ou séjours de plus ou moins courte durée) et itinérants (de type tournées de plus ou moins longue durée) en Suisse ou à l'étranger (« régime de circulation à l'extérieur de la base territoriale », en dehors des territoires sous leur contrôle. Dans le deuxième cas, les excursions, séjours ou tournées graffitis, sont entreprises soit en transgressant des domaines et des parcs déjà occupés par d'autres groupes-*leaders* tels les Metal Skulls Hunters (MSH), soit en sollicitant au préalable une autorisation d'exploitation. Dans l'idéal, les chasseurs de trains, aspirant à œuvrer à l'extérieur des frontières de leur base sur des terrains méconnus, sont censés bénéficier des savoirs géographiques de leurs homologues et occupants locaux et se faire guider, voire hébergés, conformément aux principes de fonctionnement de l'institution Action, Couch & Breakfast.

11.8.2 Les mouvements de base : le Petit rock, le Grand rock et le Combo rock

À l'intérieur des frontières de leur « base territoriale » (point d'origine de mon analyse), trois mouvements de base peuvent être distingués. Le premier mouvement que j'appelle « tournus intra-domaines » ou « Petit rock » met en jeu un mouvement cyclique marquant le passage d'un parking de trains à l'autre, au sein d'un même domaine ferroviaire. Dans l'exemple du schéma de l'Illustration 66 le « Petit rock » est articulé par le passage au sein du domaine A du parking a.2 (« Start » [point de départ]) au parking a.4, a.6, a.9, avant de refermer la boucle en revenant au parking a.2.

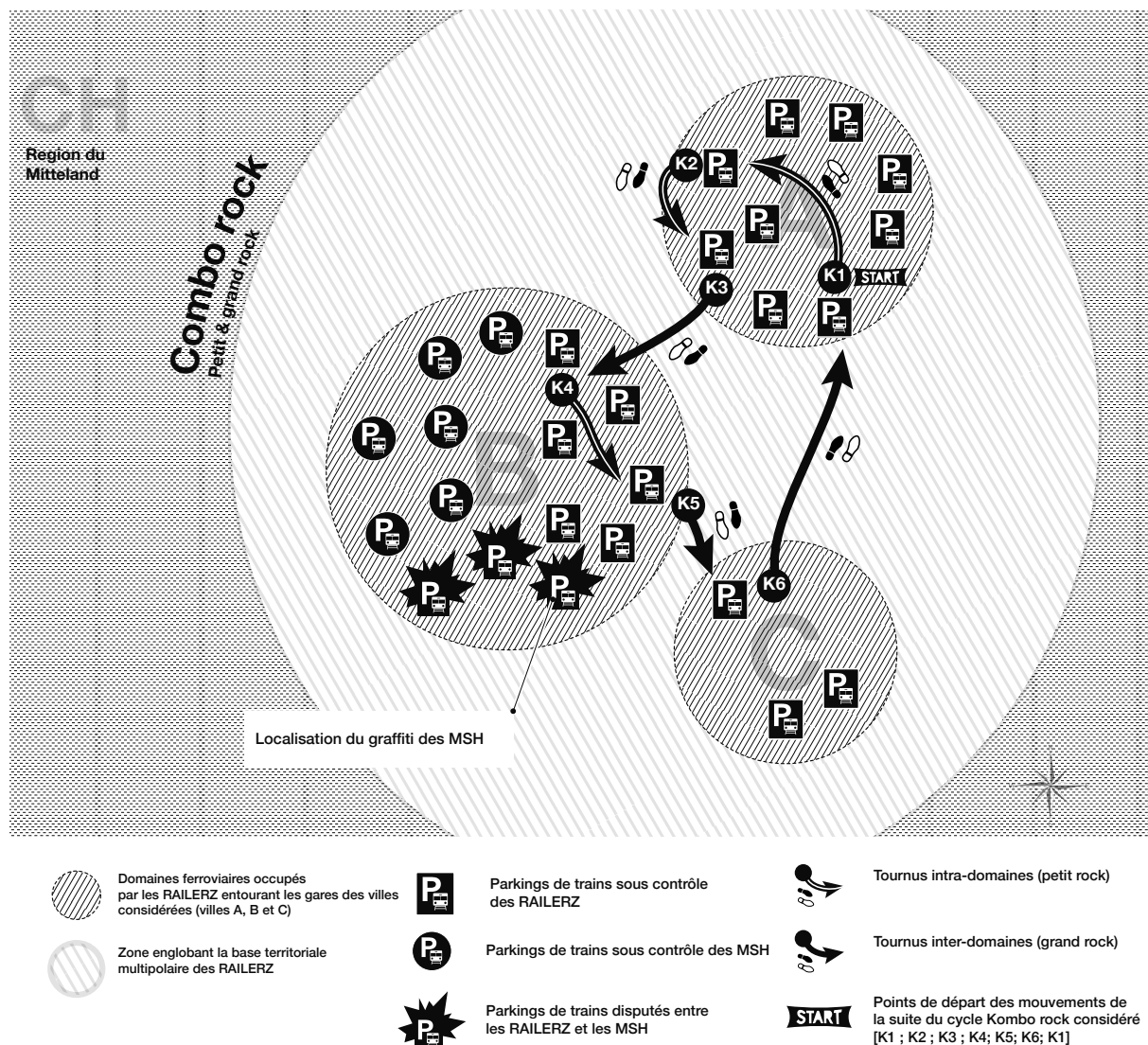
Illustration 66: Petit rock (tournus intra-domaines) et Grand rock (tournus inter-domaines).



Le deuxième, le « tournus inter-domaines » ou « Grand rock », met en jeu un mouvement cyclique marquant le passage entre un parking de trains à l'autre au sein de plusieurs domaines différents. Dans l'exemple du même schéma, le « Grand rock » articule des « pas de danse » circulant du domaine C (« Start » [point de départ]) aux domaines A, B, avant de refermer la boucle en retournant au point de départ (domaine C). Dans la pratique, les régimes circulatoires de ces deux mouvements de base (« Petit rock » et « Grand rock ») se combinent et complexifient de ce fait davantage rendent de ce fait le système « tournus-jachère », illustré par l'exemple de la figure 66, passant par les points k1 à k6 avant de refermer la boucle au point de départ k1.

La combinaison que j'appelle « Combo Rock », ci-après illustrée, renvoie au troisième mouvement de base du « régime circulatoire » des RAILERZ relatif à leurs déplacements à l'intérieur des frontières symboliques de leur « base territoriale »

Illustration 67 : Combo rock (combinaison entre le Petit et Grand rock).

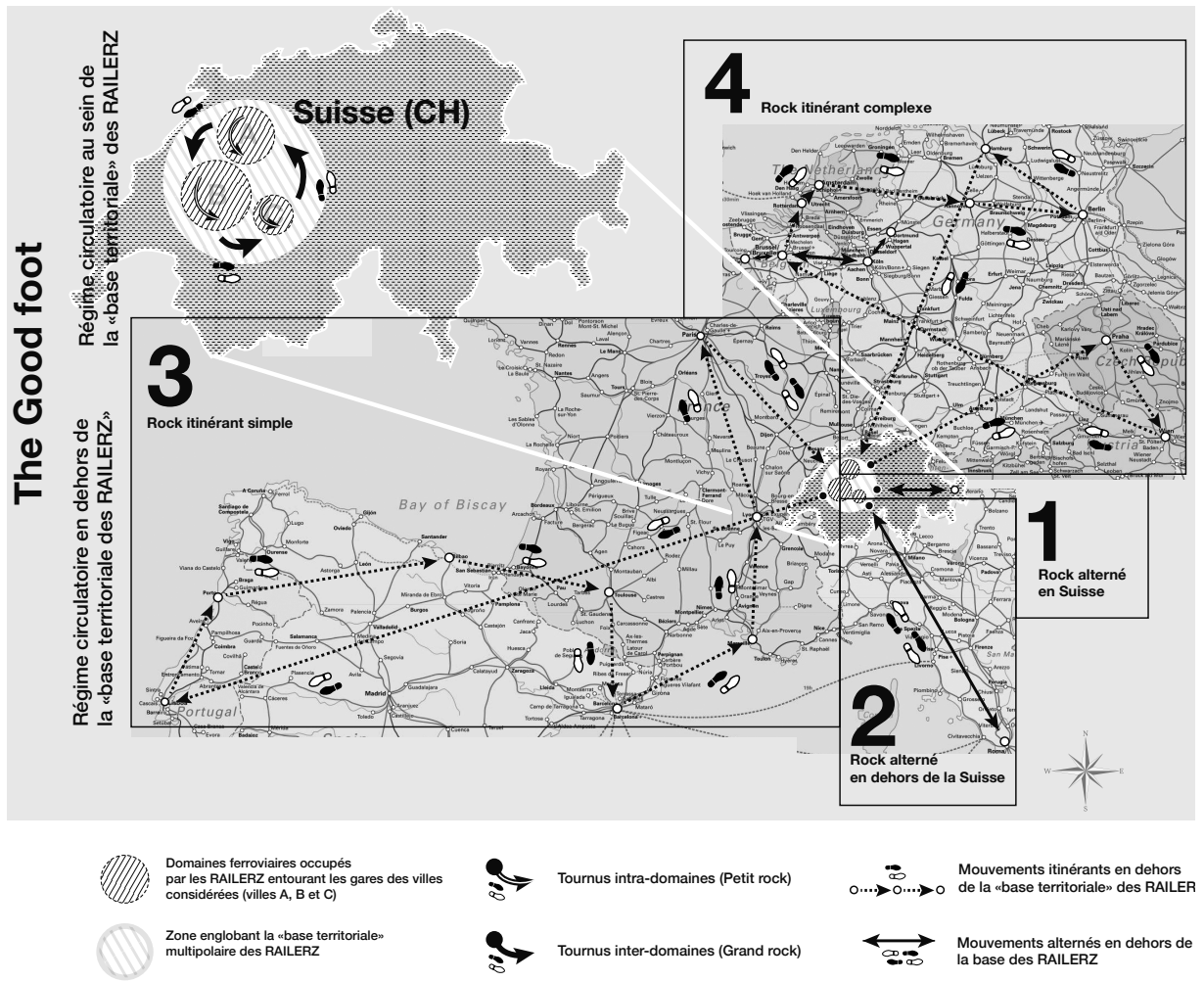


11.8.3 Les mouvements avancés : le Rock alterné et le Rock itinérant

Par ailleurs, si l'on agrandit l'échelle d'analyse et on y ajoute les types de mouvements alternés (aller-retour) et itinérants qui caractérisent le « régime circulatoire » des déplacements de mes partenaires d'enquête en Suisse, en dehors de leur « base territoriale » (« Rock alterné en Suisse ») et en dehors de leur pays de résidence (« Rock alterné en dehors de la Suisse » ; « Rock itinérant simple » ; « Rock itinérant complexe »), leur chorégraphie se révélera encore plus subtile.

Leur danse s'inscrit alors dans un espace social « translocal » et « transnational », c'est-à-dire un territoire de circulation translocationale.

Illustration 68 : The Good foot (régimes circulatoires à l'intérieur et à l'extérieur de la « base territoriale » des RAILERZ)



J'appelle l'ensemble de ce jeu de circulation complexe entre les mouvements de base et avancés : « The Good foot »¹⁵⁸.

Du point de vue de la géographie des activités circulatoires locales et translocationnelles des RAILERZ, la chorégraphie du « Rock 'n' Roll » de mes partenaires de terrain privilégiés et de leurs associés fait donc apparaître deux systèmes de mobilité différents. Le premier système se rapporte à leurs manières de bouger en rythme dans et avec les terrains de chasse englobant leur « base territoriale ». Les mouvements qui les caractérisent (Petit rock, Grand rock et Combo rock) relèvent d'arrangements sociaux et spatiaux orientés par des modalités d'usage de l'espace de types territorial, systématique, cyclique et sensible à une gestion « durable » des ressources, comme je l'ai montré en décrivant le principe de tournus appliqué à l'exploitation de leur domaine. Le deuxième système se réfère à leurs façons de bouger en dehors des frontières de leur « base territoriale ». Les mouvements qui les caractérisent (Rock alterné, Rock itinérant)

¹⁵⁸ Cette appellation est un clin d'œil au morceau réalisé, joué et dansé par l'artiste James BROWN « Get on the Good Foot », sorti en 1972. S'il fallait interpréter métaphoriquement, dans un esprit ludique, les mouvements rythmés des RAILERZ dont je viens d'établir la chorégraphie et la mettre en scène à partir d'un morceau de musique et d'un pas de danse concret, la référence que je viens de citer me semble joyeusement appropriée.

relèvent de logiques d'arrangements sociaux et spatiaux orientés par des modalités d'usage de l'espace de types exploratoires et expérimentales. Il a principalement été jusqu'ici question de savoirs géographiques et de compétences spatiales mis en œuvre dans le cadre des activités circulatoires à l'intérieur des frontières de la base locale des RAILERZ.

Le prochain chapitre portera sur la « géologistique » (LUSSAULT 2007 a et 2009) de leurs activités translocationnelles.

12 GÉOLOGISTIQUE DE LA PRATIQUE DES VOYAGES GRAFFITIS

Good graffiti writers are urban geographers « par excellence ».

(IVESON, 2010 : 26)

Après avoir cherché à mettre en lumière de manière générale la spatialité et l'infragéopolitique des activités circulatoires des RAILERZ, dans ce chapitre je m'intéresse à la « géologistique » (LUSSAULT 2009) de leurs voyages, soit à leurs manières de s'organiser et de s'orienter lorsqu'ils entreprennent des excursions, séjours ou tournées européennes. Dans ce chapitre, je montrerai que les adeptes du *trainwriting* chevronnés sont non seulement de bons géographes urbains, comme le souligne IVESON (2010) dans la citation, mais sont aussi de fins stratèges.

Au moment de réaliser mon enquête de terrain, les voyages graffitis sont une pratique très répandue au sein du monde du *trainwriting* et un sujet de discussion omniprésent dans le cercle des RAILERZ. Mes partenaires de terrain privilégiés abordaient souvent ce sujet de discussion dans les conversations entre eux ou avec d'autres pairs soit pour parler de leurs expériences de voyage, soit pour parler des souhaits ou projets d'excursions, de séjours ou de tournées qu'ils envisagent d'entreprendre dans un futur proche ou lointain, laissant ainsi agir sur eux les effets encourageants de la « mobilité imaginée » (URRY 2005a). D'un côté, la participation à des voyages représente pour eux une opportunité de partir à l'aventure, de découvrir le monde, d'expérimenter de nouveaux terrains de chasse, de diversifier leurs collections de trophées-visuels, de mettre à l'épreuve leurs compétences de chasseur, de développer leur maîtrise de la chasse. De l'autre, l'entreprise d'excursion, de séjours et de tournées leur donne aussi l'occasion de renforcer les liens d'amitiés entre eux, de visiter des membres de leurs réseaux de connaissances, de faire la rencontre de nouvelles personnes, de partager collectivement des moments conviviaux, d'étoffer le volume et la qualité des liens de leur réseau de contacts privilégiés, d'assouvir leur sentiment d'accomplissement personnel et de reconnaissance sociale. Au-delà des rivalités intergroupales qui caractérisent la vie sociale des *scènes locales du trainwriting*, telles celles qui opposent les RAILERZ à leurs rivaux les MSH. Quand j'ai commencé ma recherche, les réseaux de solidarité translocationaux entre pairs étaient fortement étendus. Les principes d'offres de services interindividuels d'accueil, d'hébergement et de guide, que j'ai associé au système de solidarité informelle « Action, Couch & Breakfast » (A, C&B) populaire et très usité, surtout en été pendant la période de « haute saison », où les déplacements de personnes en voyages graffitis sont les plus intenses, selon les « grands voyageurs » croisés lors de mes propres voyages ici et là-bas, en contexte européen.

Les voyages, tout comme l'institution de l'A, C&B et les systèmes d'organisations territoriales locales instaurés par les regroupements d'adeptes, constituent des arrangements sociaux et spatiaux élémentaires de l'écologie de prestige du *trainwriting* en contexte européen. Il convient donc de regarder de plus près comment fonctionnent ces voyages sur le plan organisationnel et de mieux comprendre la place qu'ils occupent dans l'écologie de prestige du *trainwriting*.

Ce chapitre a pour objectif de rendre compte des manières très concrètes dont les RAILERZ s'organisent pour investir des terrains de chasse en dehors de leur « base territoriale » et opérer sur des territoires qu'ils ne connaissent pas. Dans cette analyse, je tâcherai en particulier de rendre compte des techniques d'exploration, d'infiltration, d'intervention, de ruses, de braconnage, de parasitisme, bref de stratagèmes, qu'ils mettent en œuvre pour faire face aux dispositifs de sécurités leur faisant obstacle, et pour assurer le succès de leurs opérations. Autrement dit, il s'agit de rendre compte de la « géologistique » (LUSSAULT 2009) de la chasse aux trains, et cela en partant du point de vue et des expériences pratiques de chasseurs reconnus pour leur maîtrise de la pratique, tels que l'étaient plusieurs membres de l'équipe des RAILERZ.

L'objectif ici n'est pas de louer les prouesses de chasseurs de trains, mais de donner une impression aussi vivante et aussi près que possible de ce qui se passe dans la tête d'un adepte du *trainwriting* chevronné « en état d'orientation » (BERNUS 1995).

12.1 Les voyages graffitis : quelques caractéristiques

Les voyages graffitis effectués par les RAILERZ en dehors de leur « base territoriale » peuvent être catégorisés en trois idéaux-types de mobilité géographique : (i) les excursions, (ii) les séjours et (iii) les tournées européennes.

12.1.1 Les formes de mobilités de type excursions en dehors de leur base, mais en Suisse

Le premier type de mobilité considéré renvoie aux voyages de type excursions en dehors de la « base territoriale » des RAILERZ. Du point de vue de la chorégraphie du Rock 'n' Roll des RAILERZ¹⁵⁹, ce type de mobilité se base sur des mouvements de type « Rock alterné en Suisse ».

En général, la planification de parties de chasse aux trains en contexte suisse ne leur occasionne pas autant d'efforts sur le plan géologistique que l'organisation de voyages en dehors de la Suisse, étant donné qu'ils connaissent relativement bien le fonctionnement général du réseau ferroviaire national. Toutefois, il convient de souligner que ces connaissances générales n'équivalent en rien leurs savoirs approfondis et pratiques acquis du trafic ferroviaire de leur région d'ancrage territoriale et qu'ils maîtrisent en tous points (localisation des dépôts, portes d'entrées pour y accéder en toute discrétion, géographie du voisinage, horaires du trafic, activités du personnel ferroviaire à l'intérieur des dépôts durant les heures de fermeture du trafic, etc.). Bref, en terrain suisse, ils « perdent » moins de temps à procéder à des repérages des lieux (*checker*), étapes essentielles d'une partie de chasse aux trains, comme je l'ai expliqué dans le chapitre précédent.

Je suppose également qu'en Suisse, un pays relativement petit et facilement parcourable en transports publics (rail en particulier), la question de trouver un lieu d'hébergement ne s'est jamais posée vraiment de manière aussi problématique que dans les voyages en dehors de la Suisse. La plupart du temps, les RAILERZ organisent leurs excursions dans des villes par rapport à leurs lieux de contacts sur lesquels ils peuvent compter. Dans le cas contraire, ils se débrouillent pour repérer après leurs actions un lieu

¹⁵⁹ Voir illustration 68 : The Good foot (régimes circulatoires à l'intérieur et à l'extérieur de la « base territoriale » des RAILERZ)

opportun, salle de fête par exemple, où passer le reste de la nuit, attendant le départ des premiers trains pour rentrer chez eux. Comme ils travaillent et/ou étudient durant la semaine, les jours de fin de semaine conviennent le plus favorablement sur ce plan, lorsqu'ils n'ont pas congé. Ils définissent souvent leurs lieux de séjours-cibles en fonction de leurs propres intérêts et de la vie nocturne en week-end que proposent des villes dans leurs calendriers respectifs d'événements culturels nocturnes (soirées dj, concerts, raves, festivals, etc.), susceptibles de les intéresser. Tous ces aspects organisationnels justifient la distinction entre les mobilités de types « Rock alterné en Suisse » et « Rock alterné en dehors de la Suisse », dont ce dernier nécessite la plupart du temps des moyens organisationnels plus soutenus.

J'ai déjà évoqué que plusieurs cas de figure pouvaient ainsi se présenter lorsque les uns ou les autres des membres des RAILERZ planifiaient une excursion : (i) visite d'un allié basé dans une autre zone territoriale que la leur ; (ii) braconnage sur des territoires occupés ; (iii) intervention sur des territoires « libres ». Je reviendrai sur les implications que peuvent avoir ces configurations de terrain sur le plan pratique à travers des exemples concrets.

Dans le cadre de ce type de mobilité, la plupart du temps ils utilisent les transports publics, dont le rail. Si certains détiennent un permis de conduire, d'autres ne disposent d'une voiture. La plupart possède un abonnement général (AG). Ceux qui ne peuvent ou ne veulent investir dans un AG se débrouillent chaque année pour en obtenir un équivalent faux à moindre coût.

12.1.2 Les mobilités de type séjours en dehors de la Suisse

Dans le cas des séjours graffitis, autrement dit des mobilités basées sur des mouvements de type « Rock alterné en dehors de la Suisse », les cas de figure qui peuvent se présenter sont identiques aux précédents (situation de visite d'alliés, situation de braconnage sur des domaines de chasse occupés, situation d'intervention sur des terrains libres).

Les distances parcourues entre la base et les endroits cibles pouvant être relativement plus longues que dans le cas précédent, les moyens organisationnels déployés pour ce type de mobilité nécessitent, selon les cas de figure en présence, une préparation du voyage plus soutenue et conséquente en termes de durée, de recherche de moyens d'hébergement, de services de transports utilisés (trains internationaux, avions), de budget financier et de planification des plans d'action.

Les RAILERZ organisent la plupart du temps, ce type de voyages pendant leurs vacances ou durant des week-ends prolongés. Leurs séjours dont ils me parlaient fréquemment dépassèrent rarement plus de dix jours. En revanche ceux plus courts auxquels moi-même je pris part, en leur présence, ne durèrent pas plus de cinq jours. Les lieux ciblés furent dans la grande majorité des cas des grandes villes européennes possédant un métro. Dans le cadre de ce type de voyages, ils cherchaient à vivre des sensations de dépaysement. Cette motivation s'exprime bien chez ELVIS, qui me confia un jour, la forte attirance qu'il éprouve pour les « authentiques » ambiances urbaines qu'évoquent pour lui les « grandes métropoles de l'Europe » par contraste avec les caractéristiques sans lien aucun des « petites villes suisses » hormis, précisa-t-il, Zurich Genève ou Bâle. Il décrit cette ambiance dépayssante qu'il tente d'expliquer à travers une expression difficilement traduisible : « grosstadt Flavour ». Bien qu'en général, comme je l'ai déjà laissé indiquer, les RAILERZ privilégient le train pour se déplacer, il leur arrive parfois d'utiliser la formule en avion *easyjet*, lorsqu'ils visaient des destinations lointaines par rapport à leur base et ne disposaient pas de suffisamment de temps.

Outre les séjours à plus ou moins courte durée dont je viens de rendre compte, il convient aussi de citer ceux de longues durées, bien que plus rares, pouvant s'étaler sur plusieurs mois et impliquant des projets personnels, à l'instar de l'expérience du séjour linguistique de CASSIUS, à Londres.

Je reviendrai sur les motivations de la réalisation de ce séjour et le vécu de son expérience parce que les aspects géologistiques de son séjour s'avèrent très instructifs et révélateurs de ce que pourrait signifier plus concrètement la mise en pratique du sens de l'espace, du sens de la mobilité, du sens de l'orientation et du sens de l'accomplissement dans le cadre d'un voyage graffiti.

12.1.3 Les formes de mobilités de type tournées européennes

Le troisième type de mobilité identifié fait référence aux voyages de type tournées européennes. Ce type dessine des mouvements de type « Rock itinérant » ou « Combo rock ».

Si j'ai connaissance de situation d'adeptes ayant organisé des tournées européennes en voiture ou en bus van, les RAILERZ utilisent principalement la formule interrail pour ce genre de voyages.

FORCE, après son apprentissage, s'en est fait de ces tournées un « style de vie » en soi. Il a en effet dédié une grande partie de son temps, entre deux petits boulots, à organiser et réaliser des tournées interrails pour vivre intensément sa passion de la pratique du *trainwriting*, découvrir tranquillement le monde, se sentir à son gré libre d'aller comme bon lui semble. Je me souviens qu'il a même inventé l'expression « interrail life style » bien à lui pour évoquer le modèle de vie auquel il aspirait. Ci-après, il énumère les activités typiques qui l'occupaient pendant ses tournées et qu'il associait à son style de vie : Voyager en train dans toute l'Europe gratuitement avec des tickets fraudés ; s'arrêter dans une ville ou l'autre, selon ses humeurs du moment, pour une excursion ; traîner le long des lignes ferroviaires ; déceler des abris dans des dépôts de trains ; dormir dans des wagons ; peindre des trains et des métros ; vivre avec peu de moyens et en dépensant le moins d'argent possible ; rencontrer des gens pour faire la fête avec eux ; voler de la nourriture, des habits et autres accessoires essentiels pour continuer sa route le plus confortablement possible.

Durant cette période de sa carrière « *interrail life style* » où FORCE enchaînait tournée sur tournée, tout se passe comme si sa mobilité translocationnelle était progressivement devenue son lieu d'ancrage géographique principal et sa « base territoriale » une escale parmi d'autres.

Dans le chapitre précédent, je n'ai pas pris en compte le cas de FORCE qui sort du cadre des pas de danse classiques du Rock'n'Roll des RAILERZ que j'ai cherché à visualiser. Mes données ne permettent pas de retracer les trajectoires de ses déplacements au cours de cette période de haute mobilité qui marque sa trajectoire carriériste. Si dans le cadre de la réalisation de ma recherche, ce cas de figure touche peu les RAILERZ, à l'exception de FORCE et de CASSIUS, les situations des personnes que j'ai eu l'occasion de croiser au cours des voyages auxquels j'ai pris part, me laissent penser que les adeptes en voyages continus sont plus fréquents que ceux dans le cas des RAILERZ.

Avec Mathis Stock (2015), on peut dire, ici, qu'il s'agit d'un cas emblématique de l'« habiter polyptique ».

FORCE fait partie des « grands voyageurs » du cercle des RAILERZ. C'est avec lui et ERGON que j'ai réalisé le premier interrail durant ma recherche. Je reviendrai sur cette expérience tout autant riche sur le plan géologistique que l'est celle du séjour de CASSIUS passé à Londres.

Selon mes observations en général, les interrails chez les RAILERZ se pratiquent rarement seuls, mais comme pour les parties de chasse aux trains sur leurs territoires, ils n'y participent jamais tous ensemble. Plus le nombre de participants s'élevait, plus les difficultés d'entrer en contact avec des pairs (en vue de la recherche d'un hébergement) augmentaient. Par ailleurs comme l'a révélé ma deuxième expérience d'interrail où j'accompagnais quatre RAILERZ, leur prise d'une quelconque décision collective face à tout différend (trouver un logement convenable, choix de destinations et d'escales, etc.) était souvent chronophage et génératrice de disputes.

Les RAILERZ organisent de préférence leurs interrails en été, saison où ils peuvent apprécier les températures estivales et combiner leurs expéditions, entre deux escales, avec des moments de « repos » balnéaires. Selon la disponibilité de chacun, la tournée peut durer en moyenne entre deux et quatre semaines. À l'exception de FORCE, constamment en mouvement.

12.2 L'épreuve des voyages graffitis

Pour des raisons déjà citées ailleurs, les entreprises de voyages graffitis, tels que les excursions, les séjours et les tournées que je viens de présenter peuvent être envisagées, comme des « épreuves » du point de vue des adeptes engagés dans l'une ou l'autre de ces formes de mobilités. Initialement introduite en sciences sociales par Francis CHATEAURAYNAUD (1999), mais développée de manière plus approfondie par Luc BOLTANSKI et Laurent THÉVENOT (LUSSAULT et STOCK 2010 : 13), cette notion d'« épreuves » occupe une place centrale dans la boîte à outils conceptuels de la sociologie et de la géographie pragmatique. Comme je l'ai explicité dans la géographie et la sociologie pragmatique la situation d'« épreuves » se caractérise par son caractère indéterminé et incertain (STOCK et LUSSAULT 2010 : 13-14 ; NACHI 2006 : 55-56) à l'image des risques inhérents à la pratique clandestine du *graff* sur trains. Conçue pour surmonter les explications déterministes du social, la notion d'« épreuves » met en évidence les aspects processuels de l'action au niveau des problèmes de résistance qui risquent de survenir au cours de son déroulement (STOCK et LUSSAULT 2010 : 13). Pour Luc BOLTANSKI et Eve CHIAPELLO, cité par STOCK et LUSSAULT (2010 : 13) :

L'épreuve est toujours une épreuve de force c'est-à-dire l'événement au cours duquel des êtres, en se mesurant (imaginez un bras de fer entre deux personnes ou l'affrontement entre un pêcheur et la truite qui cherche à lui échapper) révèlent ce dont ils sont capables et même, plus profondément, ce dont ils sont faits (BOLTANSKI and CHIAPELLO, 1999 : 73-74).

M'appuyant sur cette conception pragmatique du rapport à l'action en situation d'« épreuves », analogiquement aux deux exemples cités par les deux auteur-e-s, je conçois la géologistique de la pratique du *trainwriting* et plus particulièrement l'organisation du déroulement des voyages graffitis, comme une épreuve au cours de laquelle le statut des espaces investis par les adeptes ne se réduisent pas à de simples étendues physiques. L'espace ferroviaire et son infrastructure est avant tout une « ressource matérielle et idéale primordiale » (LUSSAULT 2009 : 212) pour les chasseurs de trains engagés dans une action *graffiti*. À l'image de ce que représente l'océan, la montagne ou le ciel pour les *freeriders*, il est le moyen exclusif, c'est-à-dire la condition par définition par laquelle peut s'opérer les processus trans-actionnels en jeu

dans la conversion du capital spatial en bénéfices symboliques, au sein du système de l'« économie du prestige » de leur pratique. Le fait d'avoir une certaine maîtrise ou non de l'infrastructure ferroviaire est déterminant pour l'issue d'une partie de chasse aux trains ; elle est vitale pour les adeptes, compte tenu des risques impliqués par leur pratique du *trainwriting*. Ces adeptes sont d'ailleurs conscients de ces risques et ce n'est pas un hasard s'ils associent leur pratique du *trainwriting* à un « sport extrême ». En effet, comme dans les « sports extrêmes », le risque et le contrôle occupent une place centrale dans la pratique du *trainwriting*. Lorsque j'écoute les RAILERZ parler de leurs aventures et de leurs accomplissements carriéristes individuels et collectifs, en lien avec les expériences de voyages qu'ils ont vécues (*writers stories*), les thèmes de la compétition et de la rivalité très présents dans le récit relatant des petits drames de leur vie quotidienne, au sein de leur région d'ancrage géographique, laissent place à un autre registre. Dans les récits de voyages, il est question de recherche de dépassement de la peur, d'affront aux aptitudes physiques et émotionnelles, de mise à l'épreuve du sens de la responsabilité, de transgression de l'espace policé, de défiance de l'autorité, de contrôle du réseau ferroviaire, de maîtrise de la pratique, bref de « style d'habiter ».

Les deux exemples « d'épreuves » exposées dans les vignettes présentées jusqu'ici vont tout à fait dans ce sens. Les récits de parties de chasse aux trains qui vont suivre tâcheront de donner un aperçu du vécu et de la mise en pratique du « style d'habiter » des chasseurs-braconniers du rail en situation de voyage.

12.3 Récits (auto-)ethnographiques de parties de chasse aux trains : le sens de l'espace, le sens de la mobilité, le sens de l'orientation et les accomplissements en action !

Voyons, dès lors, comment les RAILERZ s'y prennent très concrètement lorsqu'ils entreprenaient des voyages *graffitis* d'un point de vue géologique. Pour donner un aperçu général des techniques de chasse aux trains qu'ils adoptaient habituellement dans le cadre de la réalisation des voyages qu'ils organisent, je prendrai deux exemples riches, en termes de mise en œuvre de savoirs géographiques, de compétences spatiales, de savoir circuler, de savoir bouger en rythme, de sens de la mobilité et sens de l'orientation.

Le premier exemple concerne les modes d'organisation relevant de la préparation, l'organisation et le déroulement d'un séjour *graffitis* de trois mois effectué par CASSIUS à Londres, une destination où il ne s'était jamais rendu auparavant, selon ses dires que je tire d'un entretien approfondi portant sur ses techniques de chasse aux trains. À travers ce cas « d'épreuves » typique, il s'agit de mettre en lumière la façon dont CASSIUS se prend pour trouver et marquer ses repères (explorer la ville, se repérer dans le système métropolitain, identifier des *spots* potentiels et opérationnaliser ses plans d'action) dans cette métropole réputée, dans le monde du *trainwriting*, pour être l'une des villes la plus surveillée du monde et l'un des terrains de chasse les plus hostiles. Cette perception de la ville, qui était très répandue à l'époque de la réalisation de mon terrain, fait directement écho à l'image renvoyée par les informations véhiculées dans le prologue d'un film documentaire sur l'activisme de la scène londonienne du *trainwriting*, produite par des « adeptes-locaux », et citée par CASSIUS lors d'un entretien :

Graffiti costs the rail firm over 5 million pounds in direct costs alone each year. The BTB (British Transport Police) maintains a database that holds over 1900 Tags, each unique to an individual vandal. In 2008 the BTB sent 669 suspects to court, an increase of 16% on 2007 figures. LONDON is one of the most watched cities in the world, with over 7000 monitors police CCTV camera and unknown amount of private camera. The average citizen can be caught up to 300 times a day on CCTV during their daily journey. Our story begins here... (The City Of Paranoia 2011).

L'autre exemple se rapporte aux conditions de déroulement d'une tournée graffitis européenne en inter-rail et au cours de laquelle j'ai accompagné ERGON & FORCE en continu, pendant un mois, durant tout l'itinéraire. Cet exemple rend compte des diverses situations « d'épreuves » typiques qui peuvent se présenter au cours de la réalisation d'une tournée du genre : (1) « chasse aux trains en contexte non familial et non accompagné par un guide local » ; (2) « chasse aux trains en contexte familial, mais non accompagné » ; (3) « chasse aux trains en contexte non familial, mais accompagné ».

Je n'ai pas pris en compte la quatrième situation typique que l'on pourrait déduire de cette typologie « chasse aux trains en contexte familial et accompagné », étant donné que cette situation ne s'est pas présentée au cours de la période de réalisation de mon terrain. À travers le récit du déroulement de cet interrail, je souhaite mettre en lumière le vécu de la dimension performative des épreuves auxquelles le duo a dû se confronter pour relever le défi qu'il s'était fixé, à savoir : dépenser le moins d'argent possible et réaliser au minimum un *panel* par jour en moyenne, soit environ vingt *panels* pour l'ensemble de la période prévue pour le voyage, autrement le duo s'estimera des *looseurs*, c'est-à-dire des perdants : « La mission c'est un panel par jour, minimum ! Sinon on a loosé ! (FORCE) ». Je tâcherai aussi de mettre en évidence les épreuves significatives auxquelles j'ai moi-même dû faire face du point de vue de mon rôle de documentariste. Il s'agit aussi, à travers ce deuxième exemple, de mieux rendre compte de l'importance jouée par l'institution de l'A, B&B du point de vue de son efficacité relative par rapport aux objectifs fixés par le duo.

Au-delà du caractère spectaculaire et triomphaliste du ton qui émanerait des descriptions qui vont suivre, les deux exemples visent à donner une impression vivante de ce que signifie, du point de vue d'un chasseur de trains, les expériences du vécu du sens de l'espace, de la mobilité, de l'orientation, de l'ostentation du pouvoir et du succès, mais aussi de la frustration et de la défaite. Je conçois ainsi la mise en écriture de ces deux exemples comme une passerelle narrative sur ce qui se passe dans la tête d'un chasseur-braconnier du rail, en quête de renommée.

12.3.1 CASSIUS un chasseur de trains chevronné ou dans l'esprit d'un fin stratège

Avant de rendre compte de la façon, dont CASSIUS a procédé pour organiser le préparatif de son séjour et de décrire les techniques de chasse aux trains qu'il a mobilisés pour trouver des « bons *spots* » et mener à bien ses plans d'action, il convient brièvement de contextualiser le projet de réalisation de son séjour du point de vue des motifs qui l'ont conduit vers cette destination.

12.3.1.1 Motif de la réalisation du séjour à Londres de CASSIUS : apprendre l'anglais pour maîtriser la langue la plus couramment parlée entre étrangers et ainsi voyager plus aisément

CASSIUS me confie qu'une fois son apprentissage terminé, il s'est concentré sur le développement de sa passion du *trainwriting*. À ce moment, il ne faisait pas encore partie des RAILERZ. Son but était de voyager dans toute l'Europe pour peindre des trains partout où il pouvait. Comme il ne se sentait pas très à l'aise avec l'anglais, la langue la plus couramment parlée entre « étrangers », il décide, après avoir mis assez d'argent de côté, d'entreprendre un séjour linguistique de trois mois à Londres. Cette ville est, selon lui, l'endroit idéal pour concilier son désir d'apprendre l'anglais et satisfaire ses ambitions carriéristes d'adepte du *trainwriting* en devenir. Il avait beaucoup entendu parler de cette capitale européenne réputée dans le monde du *trainwriting* pour être un haut lieu du graffiti et son emblématique métro, le *Tube* : « A Londres il y a le *Tube*... une ville classique du *graff*. J'avais beaucoup entendu parler de cette ville et de son métro... Apprendre un peu l'anglais et faire des trains, tel était le programme que je me suis fixé » (CASSIUS).

Son séjour linguistique à Londres ne représente donc en réalité que la première étape d'un projet de voyage plus général. En thématissant le problème de la langue et de la communication, CASSIUS souligne une dimension sous-jacente à la constitution des savoirs géographiques que je n'ai pas abordé jusqu'à présent. Il semble évident que les conditions d'exploration d'un pays étranger, où l'on ne peut pas se faire comprendre sur le plan langagier avec les personnes sur place (population locale où autres voyageurs étrangers), ne sont pas les mêmes que lorsque l'on dispose d'une langue commune pour communiquer. La maîtrise de plusieurs langues ou d'une langue internationale comme l'anglais deviennent donc des atouts certains pour voyager et se repérer dans une ville ou un pays étranger. La maîtrise de l'anglais constitue une composante importante des savoirs géographiques en jeu dans le monde du *trainwriting* du point de vue de « l'économie de prestige ». CASSIUS en est conscient.

12.3.1.2 Préparation du séjour : obtenir une liste de contacts locaux et s'informer sur la ville

Comme évoqué plus haut, CASSIUS ne connaît personne à Londres et il est conscient que le fait qu'il ne maîtrise pas très bien l'anglais allait être un frein pour rencontrer des « locaux ». Avant de s'aventurer dans cette ville une de ses premières démarches a été de mobiliser son réseau de connaissances directs pour obtenir des adresses de contacts de « locaux ». Des adresses, il en avait obtenu quelques-unes. Pourtant, et pour le souligner déjà maintenant, une fois sur place il n'a reçu que peu de réponses à ses appels, si bien qu'au final, selon lui, il a dû se débrouiller tout seul pour trouver ses repères et un moyen d'infiltrer le métro. Il avait eu l'occasion de rencontrer des « locaux » dans les *graffiti shops* de la ville et discuter avec eux de ses ambitions. Mais, ils ne lui ont été d'aucune aide, selon lui. Au contraire, leurs intentions étaient de le décourager. Les locaux ont tenté de le décourager en essayant de lui faire croire que la scène du *trainwriting* s'est éteinte depuis que la capitale anglaise a commencé à renforcer son système de sécurité et à sanctionner sévèrement les auteurs de *graffs*. Les membres de *crews* les plus actifs de la ville seraient tombés dans les filets des brigades spécialisées dans la lutte contre les *graffitis*, si bien que plus personne n'osait peindre. Mais CASSIUS n'était que partiellement convaincu par ces explications. En fait, avant son départ pour Londres, CASSIUS avait bien pris le soin de se renseigner sur cette ville et se documenter en regardant des magazines et des films relatant de la scène londonienne du *graff*. Ayant vu des films comme *the City of Paranoia*, il ne doutait pas que Londres pouvait être une forteresse par rapport à d'autres contextes. Mais, il avait aussi vu circuler dans d'autres médias spécialisés

des images récentes du tube recouvert de *graffs*, ce qui prouvait, selon lui, que le *system* avait une faille. Aussi, comme tout adepte qui se respecte, il avait vu *Dirty Handz 3*, un autre film documentaire sur le *graff* auquel j'ai déjà fait référence, contenant des informations précieuses sur la situation à Londres et les techniques utilisées par les locaux pour peindre le métro, malgré la présence de caméras de surveillance :

Londres était une ville à la réputation difficile, pour peindre. [...] J'avais entendu quelques histoires ces dernières années, mais la situation se résumait à des caméras partout et de folles poursuites avec la police. Il y avait des caméras partout mais ça ne dérangeait pas. Soit, ils [les « locaux »] coupaient les fils des caméras, soit ils s'en foutaient parce qu'ils savaient qu'il n'y avait personne derrière les écrans, au pire ils peignaient sous les caméras attendant le dernier moment pour s'enfuir (Commentaire de la voix off du protagoniste du film, Dirty Handz 3. Search And Destroy 2006).

En résumé, CASSIUS pensait que les locaux se méfiaient des étrangers comme lui. Il était persuadé qu'ils laissaient intentionnellement courir la rumeur en dehors de leurs cercles que Londres était « difficile à peindre » (*hardcore*). Selon CASSIUS leur but était de décourager les voyageurs de venir peindre des métros dans leur ville pour éviter de provoquer un épuisement des terrains de chasse locaux et compromettre ainsi leur praticabilité. CASSIUS « connaît bien la chanson ». Lui-même évitait d'emmener les premiers venus qui s'invitaient chez lui sur ses terrains de chasse. Il craignait que des visiteurs sans scrupule le trahissent en révélant à de tierces personnes les chemins secrets pour arriver aux portes de ses terrains de chasse. Il avait lui-même déjà vécu cette mauvaise expérience avec des chasseurs basés en Espagne qu'il avait accueillis chez lui un jour, conformément au principe de l'A, C&B. CASSIUS ne les avait jamais vu auparavant. C'était une connaissance commune qui avait joué alors le rôle d'intermédiaire, comme cela arrive souvent. Croyant être en présence d'invités de confiance, CASSIUS les avait emmenés peindre dans ses terrains de chasse favoris. Tout s'était bien passé avec les deux *Touris* durant les trois jours où ils sont demeurés chez lui. Quelque mois après leur départ, CASSIUS remarque par hasard que deux trains circulant sur ses lignes étaient recouverts par des œuvres, dont les *tags* ne lui disaient rien. Après quelques investigations, il comprend que l'intrusion dans ses domaines de chasse avaient été commises par des auteurs basés en Espagne. Ce qui l'avait irrité par-dessus tout, me confia-t-il, c'est que les intrus étaient des membres du même groupe que les deux *Touris* qui avaient dormi chez lui. Depuis ce jour, CASSIUS se méfie des *Touris* qui s'invitent chez lui. Il acceptait de les accueillir que s'il n'était certain de savoir à qui il avait à faire. CASSIUS s'était persuadé que si les personnes de contacts rencontrées sur place avaient tenté de le décourager, c'était pour protéger leurs *spots*. Au fond, il ne leur en voulait pas me, confia-t-il, ils ne faisaient que protéger leurs territoires. Les stratégies et les méthodes de découragement à travers la propagation de rumeurs au contenu destiné à servir des intérêts particuliers fait partie intégrante de l'(infra-)géopolitique du *trainwriting*. Le contenu du message peut autant mettre en jeu la réputation d'un lieu que d'une personne d'ailleurs. Mais CASSIUS, lui, n'était pas venu à Londres pour se laisser décourager et rentrer chez lui bredouille. Il était plus motivé que jamais. Le cours d'anglais qu'il suivait avait lieu tous les matins de la semaine, ce qui lui laissait à loisir tout le reste de la journée et l'intégralité des jours de week-end pour explorer la ville et se familiariser avec le réseau métropolitain.

12.3.1.3 Stratégies, outils et techniques de repérages de spots

La mise en lumière des stratégies de repérage et traçage de *spots* mobilisés par CASSIUS dans le cadre de la réalisation de son séjour à Londres donne un aperçu aussi bien général que subtil de la pratique du *trainwriting*, lorsqu'elle est exercée avec une certaine systématique.

- **Se procurer un plan du métro de la ville et l'étudier minutieusement**

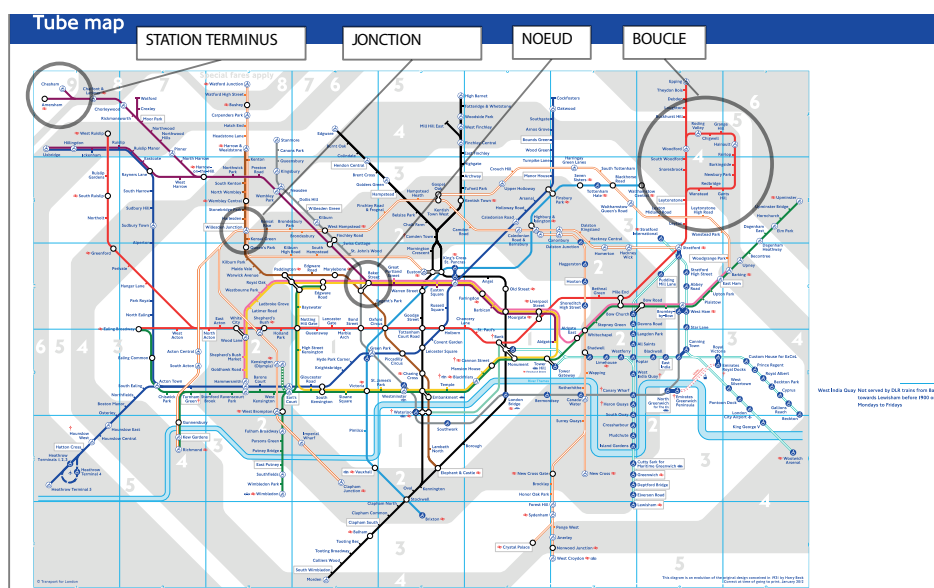
Un des premiers réflexes de CASSIUS, lorsqu'il se trouve dans une ville étrangère, c'est son cas lors de son séjour à Londres, consiste à se procurer un plan du métro pour l'étudier minutieusement.

[...] Donc, tout d'abord, quand j'arrive dans une nouvelle ville... et que t'as aucune information et rien... c'est sûr qu'une des premières choses est que tu te procures une carte comme celle-là pour avoir une vue d'ensemble de la ville... combien de lignes [de métros] il y a, quelle longueur elles ont, quels centres ou quartiers de la ville sont tous desservis par le métro ou par le train de banlieue... (CASSIUS).

Sachant que j'allais le rencontrer pour lui poser des questions sur ses techniques de chasse et de son séjour à Londres, durant un entretien au cours duquel il m'aura raconté ce dont je suis en train de rendre compte, j'ai pris le soin d'emporter avec moi une carte du métro de la ville pour lui demander de me la commenter. Lorsqu'il commença à me parler de sa manière d'utiliser la carte du métro, c'est juste le bon moment donc de lui sortir ma propre carte pour mieux le comprendre quand il fera sa lecture. Après avoir déplié la carte devant lui, il m'explique ce qu'il voit sur la carte et m'indique l'emplacement de *spots*, soit des lieux susceptibles d'abriter des rames au repos où il pourrait organiser une intervention.

Selon CASSIUS, les terminus, les croisements, les nœuds en périphérie sont des indices particulièrement intéressants pour localiser des *spots* potentiels, tout comme les jonctions et les tracées en boucle d'ailleurs. Il a mentionné ces indices dans un autre passage.

Illustration 69 : Carte métro de Londres.

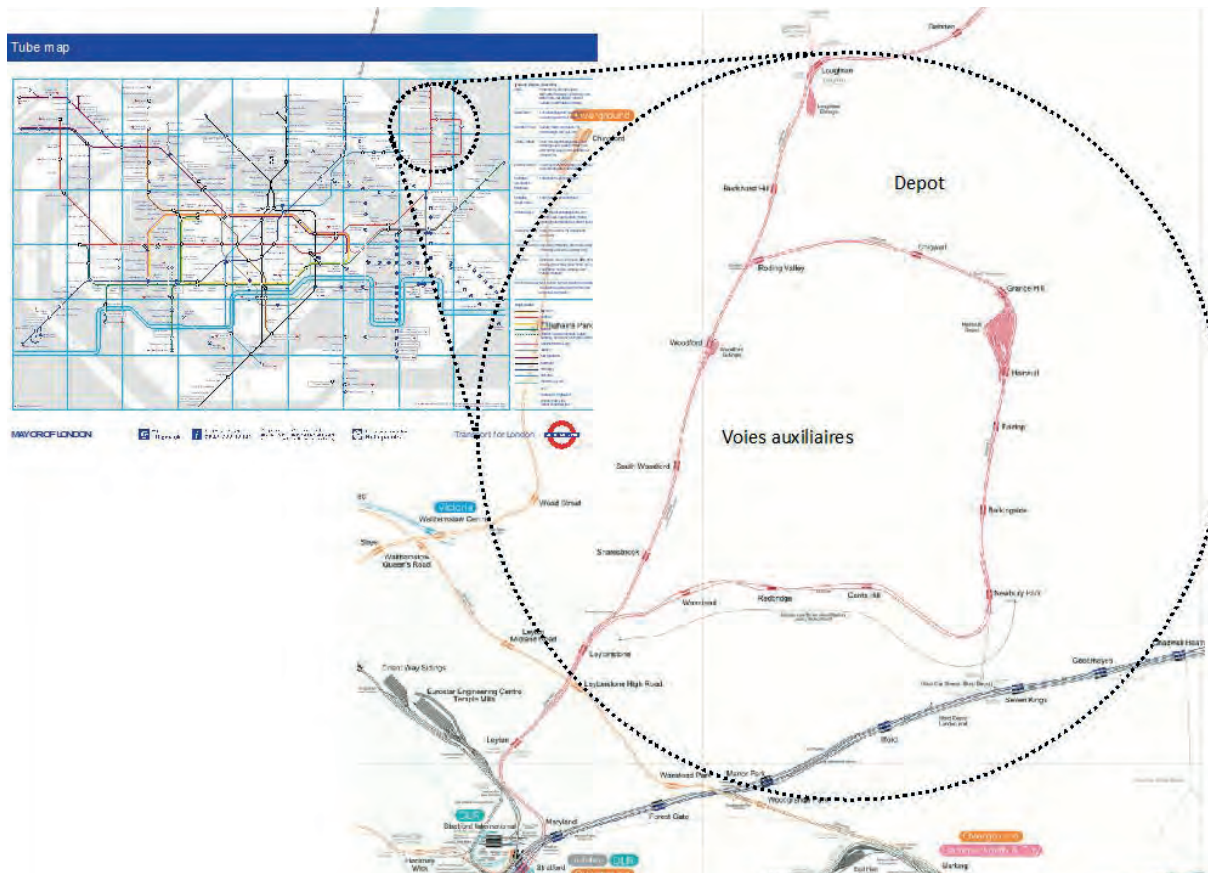


Source : carte adaptée du plan officiel du métro de Londres, plan du métro de Londres (<https://visite-londres.com/plan-metro-londres/>) [téléchargé le 12.05.18].

• Approfondir ses recherches de spots en utilisant des logiciels cartographiques en ligne

Pour compléter ses investigations cartographiques, CASSIUS me confia aussi avoir l'habitude d'utiliser durant ses séjours ici ou là-bas, des logiciels cartographiques en ligne, tels que Cartometro, Google Street View ou encore Google Earth. Le premier des trois, Cartometro, a l'avantage d'indiquer visuellement et très précisément la localisation de *dépôts*, *lay-up* et voies auxiliaires qui ne peuvent être devinées que par déduction sur la carte du métro standard.

Illustration 70 : Complémentarité des sources cartographiques (zoom Cartometro sur une boucle d'une ligne du réseau métropolitain de Londres, repérée initialement grâce à la carte officielle du métro de Londres).



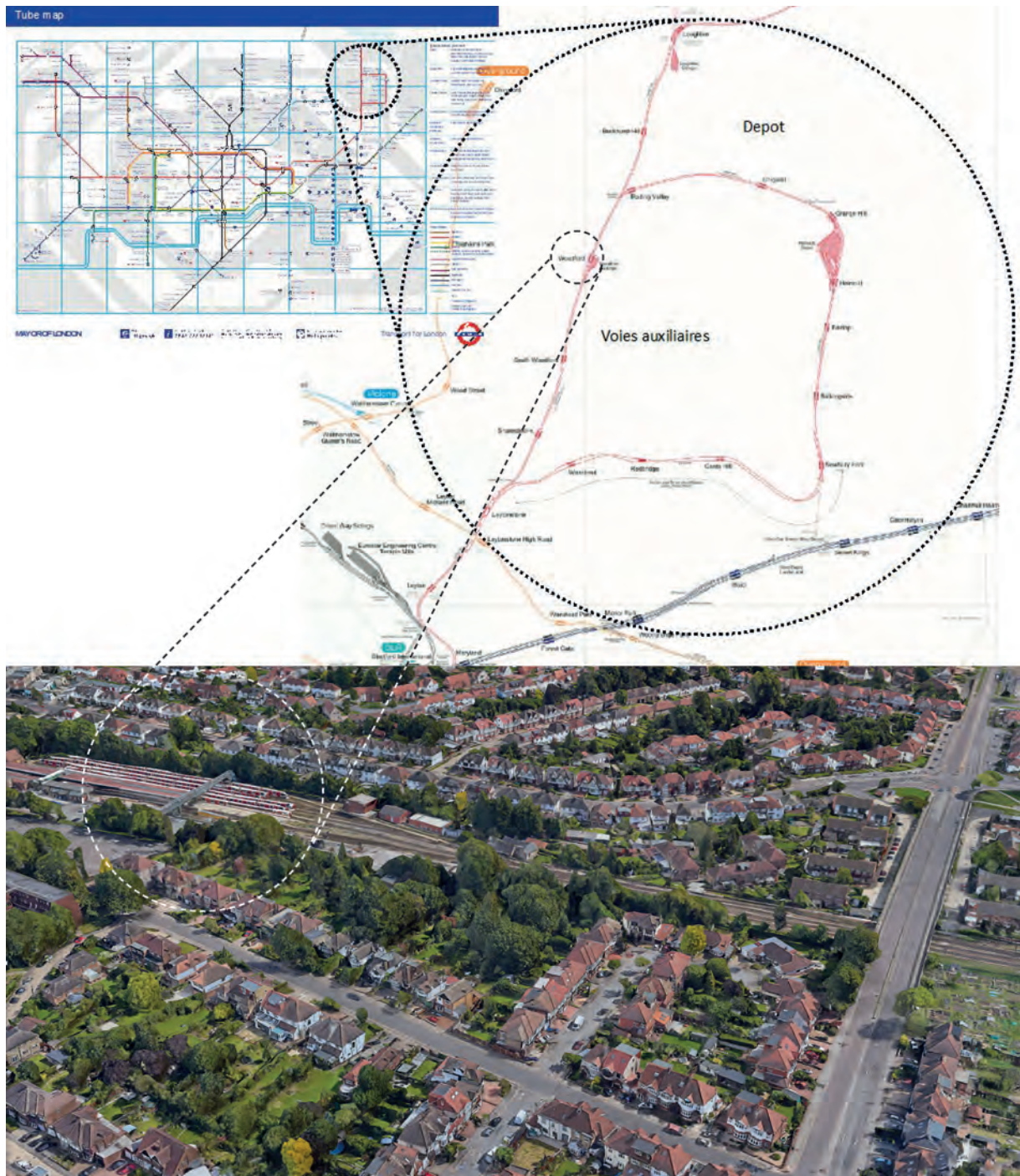
Source : carte officielle du métro de Londres combinée avec un plan zoom réalisé avec cartometro (<http://cartometro.com/>) [téléchargé le 12.05.18].

L'illustration cartographique ci-dessus permet de se rendre compte visuellement de la complémentarité des outils de repérage de *spots* potentiels entre la carte officielle du métro de Londres et les cartes détaillées, telles que celles accessible sur Cartometro.com.

Les deux autres logiciels cartographiques avaient permis à CASSIUS lors de l'effectuation de son séjour à Londres d'obtenir encore une meilleure vue plus concrète et nette du voisinage des *spots* potentiels, repérés sur la carte officielle du métro ou le logiciel Cartometro. Similairement à une personne lambda, utilisatrice de Google Street View et/ou encore Google Earth, qui se rend d'un point A à un point B naviguera sur le net pour trouver la meilleure trajectoire à emprunter dans un endroit non-familier. Ces logiciels de géolocalisation lui donneront les moyens de « naviguer » virtuellement au-dessus du réseau, le long des rues et des chemins avoisinant des *spots* qu'elle aurait préalablement repérés, grâce à la lecture du plan officiel et l'utilisation de Cartometro. Les logiciels cartographiques Google Street View et/

ou encore Google Earth permettent de se former une idée assez claire du paysage topographique entourant ces *spots* (zones où ils se situent : quartier résidentiel, aire industrielle, etc.). Grâce à ces logiciels, on découvre aussi des points de repères topographiques susceptibles d'être utiles en cas d'un déplacement ultérieur réel sur place (voies ferrées, station, jardins, parcs automobiles, axes routiers, ponts, buissons, mais également tours de contrôle, grillages, et bien d'autres indices utiles aux chasseurs de trains pour planifier des plans d'intervention).

Illustration 71 : Zoom Google.



Source : carte officielle du métro de Londres combinée avec un plan zoom réalisé avec cartometro (<http://cartometro.com/>) et google earth (<https://www.google.com/intl/fr/earth/>) [téléchargé le 12.05.18].

- Explorer le système métropolitain depuis l'intérieur de son réseau en parcourant les lignes d'une station terminus à une autre en regardant à travers les fenêtres

Une autre technique de repérage des lieux utilisée par CASSIUS, lorsqu'il se déplace dans une ville étrangère, consiste à prendre le métro et parcourir une ligne après l'autre, d'une station terminus à l'autre, tâchant de repérer des points stratégiques le long de la ligne parcourue depuis l'intérieur de la rame, scrutant et inspectant par la fenêtre les moindres recoins du paysage défilant sous les yeux.

Illustration 72 : Page de couverture d'un ouvrage sur le *graff* mettant en scène un adepte scrutant par la fenêtre d'une rame.



Source : Typeholics (2004). Hamburg City Graffiti. Gingko Press.

Illustration 73 : Vue sur un dépôt («à ciel ouvert»), depuis l'intérieur d'une rame du métro de Londres.



Source : Marc Tadorian (2013), « Londres: Dépôt Hainault ».

[...] En fait, c'est toujours comme ça quand tu arrives dans une nouvelle ville et que tu n'as aucune information... tu dois simplement te procurer un plan du métro et commencer à parcourir les lignes. [...] Je veux dire, [regarder] s'il y a maintenant quelque part sur une ligne un site sur lequel le métro peut construire un hangar... tu ne sais jamais vraiment. En fin de compte, tu dois simplement aller parcourir sur place la ligne, c'est la seule chose sur laquelle tu peux vraiment compter. Et puis tu regardes dehors... ceux qui sont toujours collés à la vitre comme ça dans les trains... et maintenant, par exemple, quand tu passes dans un tunnel, tu ne vois pas grand-chose si tu n'es pas collé à la vitre avec les mains. Et alors tu vois peut-être soudainement dans un tunnel que là le tunnel part quelque part, même si ça ne figure pas sur la carte. Donc, ça doit être un de ces tunnels, qui mène à un endroit... [...] Par exemple, oui... quand tu circules sur une ligne, comme ici, où c'est tout que des stations... et tu circules sur cette ligne et tout à coup il y a un croisement, un croisement de voie. Alors il y a probablement un croisement qui mène à un yard, un dépôt ou quelque chose si ça n'est pas indiqué sur la carte. C'est toujours intéressant, quand à un endroit les voies disparaissent vers un endroit qui n'est pas indiqué sur la carte. [...] peut-être une gare souterraine, un dépôt... justement un endroit où vont les trains. Ou bien tu passes devant avec le train et tu vois qu'il y a ici un immense yard, qu'ici beaucoup de trains sont garés (CASSIUS).

Il convient de souligner que dans le cas du métro de Londres, comme pour d'autres systèmes métropolitains en Europe, les circuits des lignes du *tube* sont essentiellement souterrains dans la zone du centre de la ville, ce qui soulève une difficulté sur le plan observationnel. En contexte souterrain l'éclairage des wagons de la rame et la vitesse de l'engin rend la visibilité dans le tunnel extrêmement difficile. Ainsi pour repérer les passages des tunnels auxiliaires non recensés sur la carte officielle où se cachent probablement des *lay-ups*, CASSIUS plaquait d'ordinaire son visage à la fenêtre et utilise ses deux mains pour réduire les effets éblouissant des reflets des lumières de l'intérieur de la rame sur la vitre. Une fois l'œil mis sur une observation intéressante – un mystérieux tunnel, une rame en instance de repos sur une voie de rebroussement ou de service – son réflexe consistait à sortir de la rame, au niveau de la station la plus proche, et à tenter par n'importe quel moyen de se frayer un chemin pour atteindre l'endroit voulu et réaliser une première mission de reconnaissance pour évaluer les conditions de terrain.

[...] puis tu descends à cette station, à la suivante, tu vas faire un tour, tu vois une possibilité de comment tu pourrais rentrer ici... Y-a-t-il un endroit où tu peux ne pas être vu ? Est-ce que t'as besoin d'outils ? Peux-tu contourner une clôture ?... Simplement tout ce genre de choses et ça prend bien sûr énormément de temps (CASSIUS).

Il s'agissait de voir sur place les possibilités et les difficultés de praticabilité de l'endroit ciblé et de voir s'il était nécessaire d'utiliser des outils spécifiques pour couper un grillage infranchissable ou autre.

Selon ce que laissait entendre CASSIUS, sans aide et sans connaissances préalables sur place, la démarche de repérage des lieux peut s'avérer fastidieuse surtout dans une ville aussi sécurisée, selon lui, que Londres, particulièrement depuis les mesures de surveillance renforcées appliquées après les attentats du 11 septembre 2001.

[...] Justement à Londres, là j'ai eu besoin de deux semaines jusqu'à ce que je puisse graffer un train. Je n'avais encore jamais eu besoin de si longtemps dans une ville. Dans la plupart des lieux, tu es uniquement quelques jours et à Londres tout était vraiment bien sécurisé. Là j'avais dû chercher très longtemps des choses... trouver un quelconque trou dans le système par lequel passer. Londres est naturellement assez bien sécurisée. Aussi à l'époque, à cause du terrorisme

et tout. Dans des villes comme celle-ci, il s'agit avant tout de ne pas laisser les gens graffer... si quelqu'un peut graffer un graffiti sur un train, quelqu'un peut aussi déposer une bombe. C'est ainsi le calcul, n'est-ce pas. Si n'importe quel enfant pouvait peindre des graffitis, alors un terroriste peut alors de manière encore plus simple déposer une bombe. Et oui... mais c'était aussi ce qui me semblait le plus excitant (CASSIUS).

• Scruter les informations qui véhiculent dans les médias dédiés à la pratique du *trainwriting*

En plus de ses recherches cartographiques, CASSIUS a aussi évoqué d'autres sources d'information qui lui ont été tout autant utiles que les outils cartographiques rassemblés minutieusement, depuis son arrivée à Londres. Il a, par exemple, fait allusion aux images de films dédiés à la pratique du *graff* qu'il a visionnés, aux reportages de magazines et aux récits de vie autobiographique d'ouvrages d'adeptes qu'il a lus patiemment, ou encore à des blogs qu'il a suivis, spécialisés à la pratique du *trainwriting* et la scène londonienne, notamment. Comme j'ai moi-même pu le constater, ces médias peuvent englober de précieuses indications pratiques pour les chasseurs de trains cherchant à se documenter sur un site spécifique. Le film *The City of Paranoia* ou *Dirty Handz III*, cités précédemment, sont exemplaires à ce sujet. Les récits de *writers* (*writers stories*) rapportés dans des ouvrages autobiographiques tels que *Addicted To Steel* de Glynn Judd (2013), un ancien adepte du *trainwriting* basé au Royaume-Uni (Londres), qui dans son livre raconte des aventures vécues, lorsqu'il était encore actif et recèle aussi à sa manière des mines d'informations sur des *spots* locaux. Dans un chapitre, par exemple, il décrit, étape par étape, en détail le déroulement d'un plan d'action qui s'était déroulé dans un dépôt du métro de Londres. Les informations contenues dans ce type de récits qui, par ailleurs, témoignent de l'émergence d'un nouveau genre de littérature populaire sur le marché des médias, sont des sources d'information très utiles pour les adeptes qui les trouvent, m'explique CASSIUS. À l'époque où il avait réalisé son séjour, cet ouvrage n'existait pas encore, mais les *writers stories* figurant dans certains magazines de *graffs* qu'il lisait attentivement contenaient des informations similaires tout aussi précieuses. Au cours de son séjour à Londres, CASSIUS s'était rappelé le nom de la localité d'un *spot* intéressant, dont il avait pris connaissance peu de temps avant son départ pour la capitale anglaise, en lisant un reportage sur la scène londonienne du *trainwriting* publié dans un magazine de *graff*. CASSIUS a aussi évoqué l'intérêt présenté par le contenu des conversations anonymes entre *trainwriters* sur certains blogs qu'il suivait attentivement. À en croire les expériences de CASSIUS, les possibilités de s'informer sur l'existence de *spots*, dans une ville ou une autre, s'avèrent ainsi relativement nombreuses et semblent plutôt simples, au moins depuis la popularisation de l'usage du web. Mais si pour des « étrangers », comme CASSIUS livré à lui-même dans une ville qu'il ne connaît pas, la possibilité d'accéder à des informations sur la localisation de *spots* peut être vécue comme une chance, il en est autrement du point de vue des « locaux » qui font tout leur possible pour protéger tant bien que mal leurs domaines de chasse et compter avec l'afflux d'« étrangers », non scrupuleux (avec toute les conséquences que cela peut signifier pour la vie de leurs *spots*).

• Consulter des blogues ferroviopathes

CASSIUS m'a aussi fait part de l'intérêt qu'il porte aux sources d'information que constituent les blogues ferroviopathes mais sans me donner d'exemples concrets. J'ai, donc, par curiosité effectué moi-même une petite recherche, via ce genre de canal sur le forum¹⁶⁰, dédié au LONDON Underground, d'un site en lien avec les *spots* potentiels situés le long de la boucle, que j'ai signalé initialement dans l'illustration 69, et suis tombé sur des informations visuelles et techniques de grand intérêt pour un chasseur de trains.

¹⁶⁰ Dist Dave's LONDON Underground Forum : <https://districtdavesforum.co.uk/thread/26537/woodford-siding-usage>.

12.3.1.4 Techniques de chasse : le plan *backjump* à proximité de la station W.

Maintenant que j'ai mis en évidence comment CASSIUS agit pour repérer des *spots* potentiels le long des lignes du métro de Londres, je vais donner un aperçu de comment il s'y prend techniquement pour élaborer une *un plan d'action*, une fois qu'il a découvert un endroit intéressant où intervenir. Pour ce faire, j'ai pris l'exemple d'un plan d'action du genre *backjump* qu'il a élaboré et perfectionné en découvrant un *spot* intéressant, à proximité d'une station de métro (la station W.), située le long d'une ligne reliant le centre de la capitale londonienne à sa périphérie nord-ouest. Je rappelle que dans le jargon du « monde du *trainwriting* », la notion de *backumps* renvoie à une intervention planifiée au moment du stationnement provisoire d'un train le long d'un arrêt (station, voie auxiliaire ou autre).

• Un plan parfait

Un jour, CASSIUS me raconte, que lors d'une mission de reconnaissance effectuée le long d'une ligne du métro de Londres, il aperçoit, depuis la fenêtre de la rame où il était installé, une autre rame à l'arrêt positionnée sur une voie auxiliaire, non loin d'une station située dans une zone périphérique de la capitale londonienne. Il avait le sentiment d'avoir découvert un *spot backjump*. Pour en avoir le cœur net, il décida de sortir à la prochaine station pour observer le comportement de sa cible potentielle, et d'effectuer des reconnaissances aux alentours de l'emplacement où elle était stationnée. À peine sorti de la rame, il constate que l'engin qu'il avait dans sa ligne de mire reprend sa course. Il est vide et se dirige vers lui, en direction de la station depuis où il était en train de scruter attentivement sa trajectoire. Arrivé dans la station, l'engin s'arrête pour accueillir des passagers. Il en profite pour rejoindre le côté de la plateforme, d'où il pourrait monter dans la rame qui l'intéresse. Depuis cet instant, il est certain des sentiments qui l'ont poussé une dizaine de minutes plus tôt à interrompre son trajet initial. Une fois bien installé dans le ventre de sa proie, étant curieux de connaître sa trajectoire, il s'était pris tout le temps nécessaire pour rester dans la bête de fer jusqu'au prochain terminus. Quand il arrive à la prochaine station, CASSIUS comprend en lisant le nom de l'arrêt qu'il se trouvait dans une rame en train de desservir une boucle du réseau métropolitain qui l'avait intriguée dès le début de son séjour, mais qu'il n'avait pas encore eu le temps de *checker* depuis son arrivée à Londres. Le trajet jusqu'à la station terminus a duré plus d'une heure. Il a eu le temps de réfléchir à un premier plan d'intervention. Après cette journée, il retourne plusieurs fois à la station W. où il procède à des missions de reconnaissance plus approfondie. Dès la deuxième mission de reconnaissance accomplie à W., il capte, après plusieurs heures d'observation, que la voie auxiliaire où initialement est installée la rame, qu'il avait suivie la première fois, sert systématiquement de voie d'attente aux rames desservant la « fameuse boucle ». Passé plusieurs journées à W. pour observer minutieusement les allers-retours des rames visées et assidûment pris notes de leurs numéros de série, CASSIUS a compris le système de tournus cadencé des mouvements alternés entre les engins entrant et sortant de la piste auxiliaire. Sur la base des savoirs géographiques et compréhensions chronotopiques que CASSIUS est parvenu à accumuler au cours de ses missions de reconnaissance, il affine son plan d'intervention pour le rendre le plus commode possible.

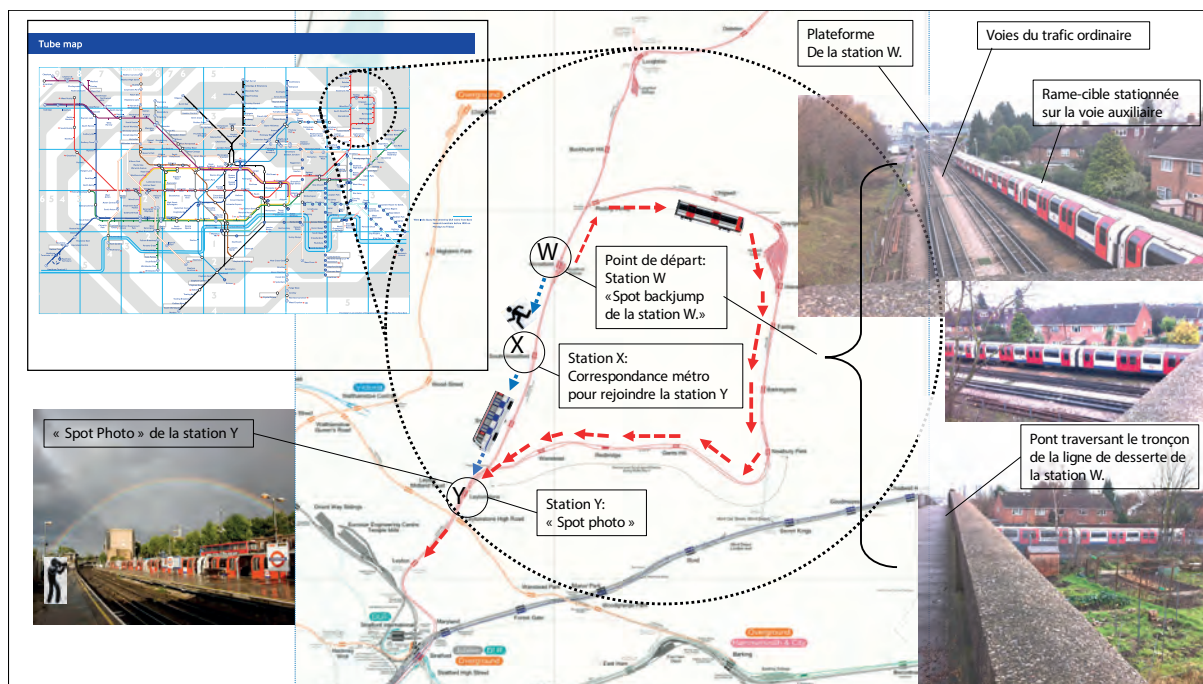
Pour les personnes qui vivent encore plus loin. Après j'ai découvert... j'ai observé tout ça. Tu y vas tout d'abord un soir, tu regardes quand le train y va, quand il repart... tu notes l'heure, peut-être tu vas regarder le deuxième soir pour être sûr que c'est vraiment comme ça chaque jour ou regarder si hier était juste un hasard. [...] Ces trains ont des numéros. Puis je me suis noté le numéro et l'heure, par exemple ce soir-là. Puis j'ai réalisé, oui si je prends le train maintenant et que je vais en ville, alors l'autre train qui sort du backjump et va encore faire cette boucle, il arrive en quelque sorte 4 trains après le premier que j'ai réussi à attraper. Je m'étais

noté les numéros. Puis tu reproduis cette procédure le lendemain pour t'assurer que ce que j'ai vu hier n'était pas une simple coïncidence. Ensuite, si tout se comporte exactement de la même manière le lendemain, tu peux être sûr qu'il y a un système derrière, que c'est comme ça tous les jours ou tous les jours de la semaine. Alors, j'ai commencé à peindre une image seulement très rapidement bien sûr, j'ai regardé, ah ça marche, vraiment comme je l'avais prévu. Puis j'ai aussi commencé à peindre de plus en plus longtemps et de plus en plus grand et... Là, on sait alors toujours quelque chose de plus. Comment on y arrive encore mieux ? Où peuvent-ils encore moins te repérer ? À chaque action en fait, tu apprends toujours quelque chose de plus. À un moment donné, tu l'as une fois perfectionné. Je ne sais pas, peut-être qu'il faut 10 fois... ça varie combien de temps ça peut durer. Tu sais alors exactement où cacher tes cans, où aller pour prendre la meilleure photo... Au début c'est toujours important que l'action se déroule bien. Puis, une fois que tu y parviens, tu cherches toujours un meilleur endroit pour prendre une meilleure photo et un meilleur endroit pour bunker [déposer dans une cachette] les cans [bombonnes] afin de pouvoir retourner les chercher en toute sécurité et tout ce genre de choses. Jusqu'à ce que tu aies une séquence parfaite de peinture de train. C'était bien sûr le spot idéal, parce que c'est déjà tôt dans la soirée, je dirai quand il fait nuit à huit heures environ, une fois l'heure de pointe passée... tu as pu le faire. Tu as pu précisément prendre une photo dans le circuit [ein Foto in Traffic mache] pendant la circulation juste après l'avoir peinte... Tu n'aurais donc pas pu faire mieux. (CASSIUS).

Dans la prochaine rubrique, je décrirai en quoi consiste la « recette » du plan d'action qu'il a mis au point pour faire de sa découverte l'un des *spots* qu'il considérait comme le plus parfait de son séjour à Londres, ce qui me permet de rendre plus perceptibles les savoirs géographiques, les compétences spatiales et la géologistique recouverts par la technique de chasse déployée par CASSIUS, à la station W.

• Un spot parfait

Pour décrire la recette du « *spot* parfait » élaboré par CASSIUS, je m'appuie sur la carte infographique ci-dessous.

Illustration 74 : Reconstitution du plan de la mission *back jump* de CASSIUS, le long d'une ligne du métro de Londres.

Source : Marc Tadorian (2020), collage-assemblage.

Réalisée à partir d'un travail de collage et d'assemblage d'images, cette carte reconstitue les différentes étapes du déroulement du plan d'action mis au point par CASSIUS. Après plusieurs essais, voici comment il intervenait habituellement à la station W.

Le meilleur instant de la journée pour se rendre sur le lieu de l'action, selon CASSIUS, est la fin de l'après-midi, après les heures de pointes du trafic sur la ligne en question, au moment du coucher de soleil. Il pouvait ainsi profiter de la période de basse fréquentation de la station W. et de la nuit pour se glisser discrètement sur les voies de la ligne, depuis l'extrémité de la zone de la plateforme desserte encore accessible au public (voir carte) et de rejoindre, environ une centaine de mètres plus loin, parallèlement aux voies du trafic ordinaire, la voie auxiliaire où sa cible se tenait habituellement. Avant de descendre de la plateforme, CASSIUS attendait d'abord que sa cible se positionne sur la troisième voie et s'y installe. Il sait quand la manœuvre devait avoir lieu et combien de temps, une fois installée, la rame ciblée s'y tiendrait immobile. En principe, la rame restait quinze minutes au repos à cet endroit, avant de reprendre son service et de se relancer dans le trafic pour effectuer sa course. À partir du moment où la rame cible se trouve sur la voie auxiliaire, CASSIUS disposerait donc de ce relativement court laps de temps à disposition, et pas une minute de plus, pour se rendre jusqu'à l'emplacement idéal de la rame où il avait effectivement prévu de l'investir. Le tronçon par où passe la voie auxiliaire donne sous un pont (voir carte). C'est l'endroit du site le plus abrité des regards, et donc l'emplacement idéal pour agir et peindre son œuvre, sans risque de se faire remarquer par les personnes habitant des maisons longeant la voie. Mais avant de s'introduire sur les voies du tronçon de la ligne, il attendrait encore l'arrivée à la station W. de la prochaine rame entrante. Ce n'est qu'à ce moment précis que CASSIUS pouvait s'élancer le long de la voie ferroviaire. Les rames circulant sur cette ligne de la station sont particulièrement longues. Il comptait donc ainsi se couvrir par cette longue rame entrante durant sa trajectoire hors-piste, jusqu'à ce qu'il arrive au niveau de la rame, couvert sous le pont. Si tout se passe selon son plan, à l'endroit stratégique du spot CASSIUS disposerait encore entre sept et dix minutes pour réaliser son œuvre, temps qu'il estime suffisant pour produire un *panel* satisfaisant.

Après son temps de repos, comme déjà souligné, la rame cible allait directement gagner la station W. pour accueillir des passagers, avant de poursuivre son circuit en direction du tronçon de la ligne formant la boucle (voir carte : trajectoire station W à Y). Aussitôt rangé, ses affaires (couleurs), c'est au pas de course que CASSIUS devait atteindre pour rattraper la station X où il prévoyait de joindre aussitôt une correspondance métro en partance vers la station Y. Là, il avait l'habitude de retrouver la rame transportant son œuvre et prendre des photos, une fois que l'engin aura terminé sa trajectoire dans la boucle et rejoindre le tronçon de la ligne ordinaire, conformément au schéma figurant sur la carte. L'ensemble de son action s'est déroulé de manière synchronisée. Si CASSIUS ne tarde pas trop en chemin une fois arrivé à la station Y, il disposera encore de temps pour tester de nouvelles prises de vue, avant que la rame exposant son œuvre n'atteigne le niveau de la plateforme. Par contre, s'il rate le moment d'arrivée de sa rame et ne réussit pas à prendre des photos de son œuvre avant que la rame ne quitte la station, il perdrait à jamais la possibilité de produire un témoignage visuel de son accomplissement du jour.

12.3.1.5 Bilan carriériste du séjour à Londres de CASSIUS

Le fait de n'avoir pu bénéficier des savoirs géographiques d'un « adepte-local », dans une ville réputée pour être la plus surveillée du monde, n'a donc pas empêché CASSIUS de trouver des moyens par lui-même pour découvrir une faille (« *eine Lücke* ») du LONDON Underground et peindre plusieurs fois le *Tube*. Les techniques de repérage de lieux et les plans d'action qu'il imagine lui permet de peindre une quinzaine de métros et de produire une dizaine de témoignages-visuels de ses accomplissements graphiques « dans le trafic ». Le jour où j'ai réalisé un entretien avec lui au sujet de son expérience londonienne (c'était dans sa collocation), il m'a montré les différents magazines où il a pu publier ses trophées. Parmi les magazines de *graff* qu'il avait sorti de sa bibliothèque personnelle, il y en avait même un de Londres qui contient des photos de ses propres « œuvres ». De sa propre initiative pourtant il n'a jamais envoyé des images aux producteurs. Untel affilié aux magazines avait certainement dû remarquer ses œuvres dans le trafic, les a prises en photo et ensuite les a envoyées directement aux producteurs.

Quoiqu'il en soit, ces exploits à Londres lui avaient valu l'admiration des personnes de son entourage et la réputation d'être un « grand chasseur » (« *ein großer Jäger* »). La date de réalisation du séjour de CASSIUS à Londres remonte à une période de sa carrière d'adepte, antérieure à son association avec mes partenaires de terrain privilégiés. Quand je trainais à mes débuts avec ces derniers, ils parlaient beaucoup de lui et de ses exploits justement. Lorsque CASSIUS se rapprocha des RAILERZ et qu'il s'associa à eux, mes partenaires de terrains privilégiés furent comblés d'accueillir au sein de leur collectif un *king*, comme me l'a confié HERMES, lorsqu'il me racontait l'histoire du développement de son cercle de connaissances, que j'ai présenté dans le chapitre 10.

12.3.2 « Interrail life style » : on the run for fun avec ERGON et FORCE

Comme je l'explique dans la vignette 3 qui illustre le moment décisif de l'« entrée dans les profondeurs de mon terrain », au début du printemps de l'année 2010, j'apprends qu'ELVIS, HERMES et FORCE prévoyaient d'organiser un interrail pour l'été à venir. L'équipe dépasse déjà les standards, en termes d'équipage (trois personnes) et il est exclu donc que je puisse les accompagner. Avec un quatrième équipier (moi), HERMES craint que je ne compromette le bon déroulement du voyage. Cependant suite à des événements personnels, HERMES et ELVIS annulent leur participation. Le projet initial de voyage interrail tombe ainsi à l'eau. FORCE qui se réjouissait de partir avec ses compagnons le voilà tout seul. Il

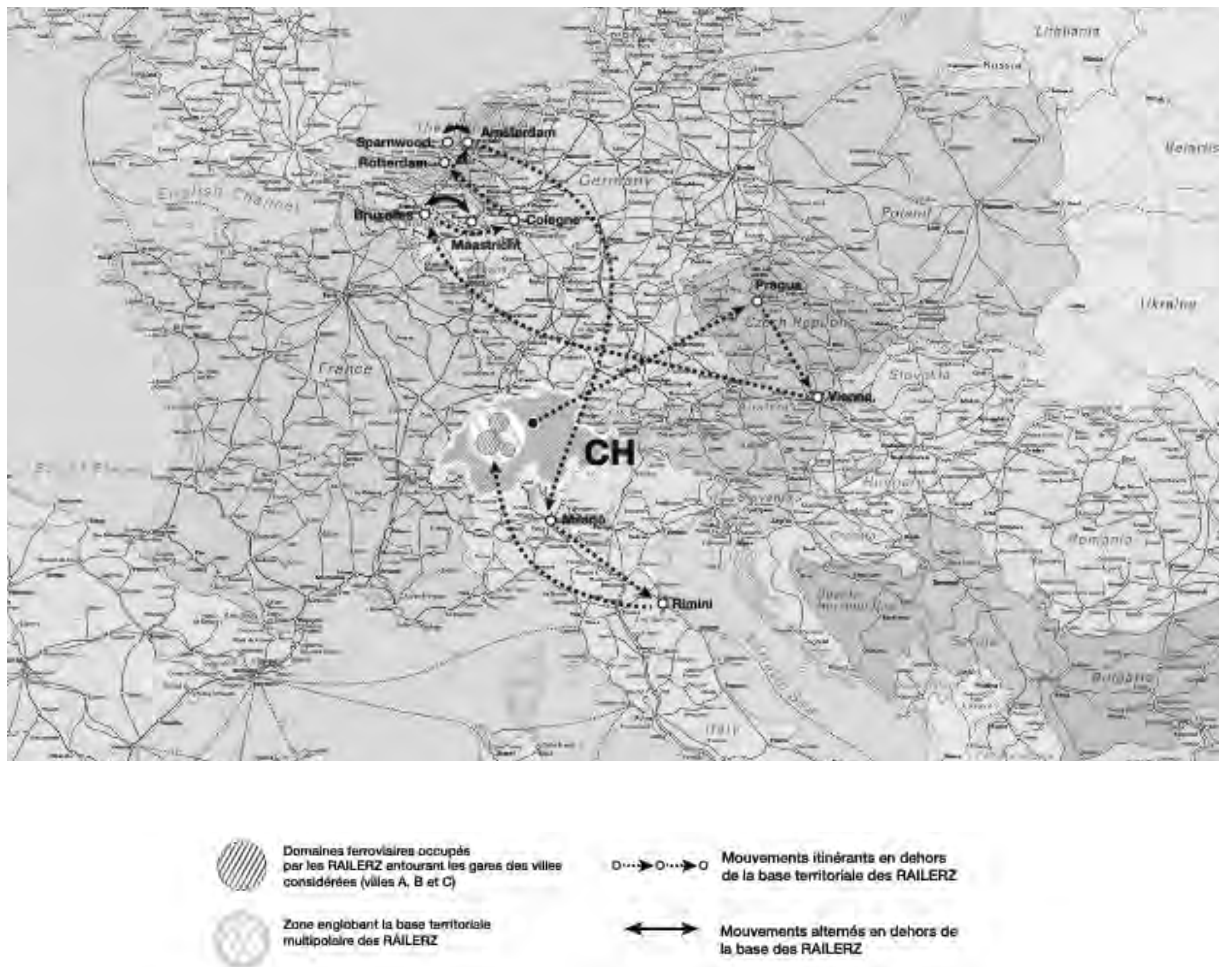
me propose de l'accompagner, je conviens avec lui mon rôle de documentariste-photographe du voyage. Entretemps, j'apprends qu'ERGON qui avait aussi été sollicité, composera notre équipage. Au risque de me répéter, ce fut donc à travers un concours de circonstances inédit que je rejoins l'équipage de FORCE pour la réalisation d'un interrail. FORCE avait 26 ans alors, ERGON plus de 30 ans et moi encore quelques années de plus, ce qui faisait de moi l'aîné du point de vue de l'âge. Avant la réalisation de cet interrail, je portais d'habitude une barbe de trois-jours, ce qui à cette époque me distinguait nettement des RAILERZ du point de vue de l'apparence faciale. Leur pilosité était moins abondante que la mienne et la pousse de leurs poils sur le visage plus discrète. Pour me donner un air plus jeune et atténuer les différences d'âge qui me paraissaient très apparentes entre ma personne et mes deux compagnons de route, j'avais pris le soin, avant de partir, de me raser complètement le visage. Il me semblait important à ce moment d'être le plus discret possible au sein de l'équipage et ainsi de veiller à paraître plus ou moins aussi jeune qu'ERGON et FORCE durant le voyage.

Bien que plus jeune, FORCE le plus expérimenté des deux avait déjà auparavant réalisé quelques interrails. ERGON n'est pas seulement plus âgé que FORCE, il est aussi plus ancien que lui du point de vue de la cohorte d'appartenance. Mais si ERGON est l'aîné de FORCE, il se sent moins expérimenté, comme il me le confia. Après plusieurs années de « pause », ERGON reprend à peine ses activités d'adeptes et craint d'avoir perdu l'assurance nécessaire pour réaliser le voyage. Il compte sur les expériences de FORCE pour prendre le *lead* de la tournée et le rassurer, confie-t-il avant le départ. Bien qu'excité, je suis moi aussi inquiet et tandis que je tente de savoir comment ERGON se sentait à quelques jours du départ, il me dit d'être tranquille percevant mes inquiétudes : « avec FORCE on peut se sentir en sécurité ». Pour FORCE, l'interrail est l'occasion de vivre de nouvelles aventures avec deux anciens. Pour ERGON un excellent moyen de se « refaire » la patte et de se rapprocher du cercle des RAILERZ. Avant le début de la tournée, ERGON ne faisait pas encore partie du cercle. C'est au cours du déroulement de la tournée que FORCE lui demande s'il souhaite devenir un RAILERZ et peindre le nom de référence du groupe. Comme, j'ai déjà eu l'occasion de le décrire plus précisément dans le chapitre 10, ce moment marque l'entrée d'ERGON dans le cercle des RAILERZ et son retour dans le *game* du *trainwriting*.

12.3.2.1 La planification de l'itinéraire

Durant le déroulement de cette chasse aux trains, plusieurs de kilomètres par voie ferroviaire sont parcourus sur le territoire de six pays. Des parties de « chasse aux trains » sont organisées dans huit métropoles européennes. La programmation de l'itinéraire, le choix des lieux et destinations, la durée des stationnements, la définition des cibles visées (modèles de composition de trains et rames de métro) et sites d'intervention sont négociés grossièrement, avant l'entreprise du voyage entre les participants, et adaptés aux besoins durant l'interrail. De nombreux changements de plans sont opérés tout au long de la tournée. C'est précisément cette souplesse organisationnelle que mes partenaires de terrain privilégiés, m'avouent apprécier dans le fait de voyager en interrail.

Illustration 75 : Plan itinéraire tournée graffitis n°1



Itinéraire de route : (point de départ) gare de Berne, (1) Prague, (2) Vienne, (3) Bruxelles, (4) Maastricht, (5) Bruxelles, (6) Cologne, (7) Rotterdam, (8) Amsterdam, (9) Sparnwood, (10) Amsterdam, (11) Milan, (12) Rimini, (Retour) Gare de Berne.

Les points suivants exposent les principaux motifs décisionnels qui se sont avérés déterminants à un moment ou un autre de l'organisation et du déroulement du voyage : (1) volonté d'enrichir leur palmarès et de compléter leurs collections de trophées ; (2) connaissances préalables de certains sites convoités ; (3) réputation des divers « systèmes » locaux (systèmes easy, systèmes hardcores) ; (4) accessibilité des « terrains de chasse » et évaluation du degré de faisabilité des actions ; (5) disponibilité de contacts indigènes de confiance et moyens d'hébergement ; (6) attractivité d'une localité et sympathie des personnes de contacts ; (7) distance entre les localités parcourues ; (8) opportunités de rencontres avec d'autres regroupements d'alliés en séjour « InterRail » ; (9) conditions météorologiques.

Le duo convient de consacrer les trois premières semaines de leur séjour à la pratique intensive de la « chasse aux trains » et ensuite de réserver la dernière semaine au repos en s'installant dans un site balnéaire paisible, avant de retourner dans leur pays de résidence avec leurs trophées. Il se fixa le but de peindre au minimum un *panel* par jour sur l'ensemble de leur période d'activités durant leur séjour, soit environ entre quinze et vingt *panels* : « *Unser Ziel ist ein Panel pro tag, minimum ! Sonst haben wir geloost* ». (FORCE).

12.3.2.2 Trois contextes de « chasse aux trains » typiques

La description qui suit expose trois contextes de « chasse aux trains » vécus durant mon enquête de terrain. Les trois cas typiques rendent compte, chacun d'eux à leurs manières, de situations géographiques de performance de mobilité. Ils donnent une idée concrète des conditions de réalisation d'une tournée interrail et des logiques de valorisation des trophées et de la mobilité ferroviaire du duo que j'ai suivi. Tout en soulignant l'importance jouée par le rôle de l'institution de l'A, C&B dans la garantie du succès du voyage, les trois situations exposées qui mettent en lumière ses conditions d'opérationnalisation relativisent cette importance. Plus concrètement, le premier cas expose les difficultés rencontrées par l'équipe dans une situation de « chasse aux trains » en contexte « non familier », « non accompagné », dans deux villes d'un pays. Le deuxième décrit une situation en contexte « familier », mais « non accompagné ». Le dernier présente une situation en contexte « non familier », mais accompagné d'un guide. Présenté et décrit de manière plus détaillée que les deux premiers cas, ce troisième récit auto-ethnographique de voyage incarne sur le plan méthodologique la tentative la plus libre et engagée de mise en récit de la perspective de la caméra d'action, c'est-à-dire le point de vue du « sens pratique du rat des villes ».

• Premier cas : Rotterdam et Amsterdam

À la fin de la deuxième semaine de séjour, le duo décide depuis Cologne, destination de stationnement précédente, de se rendre à Rotterdam et Amsterdam, deux cités détenant des rames de métros cotés au sein du monde du *trainwriting*. FORCE et ERGON ont choisi ces deux destinations qui ne sont qu'à quelques heures de route l'une de l'autre en vue de peindre leurs métros respectifs, et éventuellement des compositions de trains selon les opportunités. Ramener un trophée de ces deux « systèmes » prestigieux au sein du monde des *trainwriters*, comme de la plupart des systèmes de métro dans l'Europe du Nord d'ailleurs, leur permettrait de compléter et d'enrichir leurs collections. Il ne disposait que de trois jours pour accomplir leur mission. L'idée étant ensuite de rejoindre un contact à Stockholm et de repartir directement en Italie pour poursuivre leur route en compagnie d'autres suisses avec lesquels ils avaient fixé un rendez-vous à Milan. Aucun d'eux ne s'était encore rendus avant leur séjour dans l'une de ces deux villes et aucun d'eux ne prétendait à des contacts sur place à ce moment. Arrivés à la gare de Rotterdam tard dans la soirée, les membres de l'équipe décident de stationner durant le reste de la nuit sur place et d'entreprendre des missions de reconnaissance dans la ville le long des lignes du système métropolitain. En gare, une fois descendus du train qui les avait amenés à destination, ils vont à la recherche de casiers pour déposer leurs sacs à dos remplis d'habits et de bombonnes de spray afin d'alléger leur mobilité. Le fait que le service des bagages soit fermé à l'heure de leur arrivée, que le système des casiers soit défaillant, qu'ils ne veuillent pas dépenser de l'argent pour réserver une chambre dans un lieu d'hébergement, où de toute façon ils n'allaient même pas vraiment pouvoir y passer la nuit, et qu'ils n'aient pas résolu la question de leurs bagages, les incite à quitter la ville et s'orienter vers Amsterdam dans l'espoir qu'ils seront plus chanceux à ce niveau. Confrontés aux mêmes problèmes à Amsterdam, ils décident alors de refaire marche arrière pour s'arrêter à Spaarnwood, une station située entre Rotterdam et Amsterdam, qu'ils avaient aperçue en chemin en repérant par la fenêtre dans l'obscurité de la nuit un dépôt de trains potentiel. La station est petite, ils pourraient aisément trouver un petit endroit où cacher leurs bagages une fois sur place. Arrivés avec le dernier train régional d'Amsterdam sur le site, en descendant sur le quai ils distinguent sur le parking située 30 m plus loin une voiture de police qui semble faire la ronde et guetter les derniers passagers descendant du train. L'équipe n'y prête pas trop attention et se met à la découverte d'un « lieu sûr » pour cacher leurs sacs à dos avant de prospecter le terrain à la recherche du dépôt, repéré de la fenêtre du train. Après avoir dissimulé leurs bagages dans des buissons, préparé leur matériel de peinture et s'être acheminé vers leur cible, la voiture de police discernée une vingtaine de

minutes plus tôt croise leurs pas et les devance à petite allure. L'équipe se voyant déjà exposée à subir une procédure de contrôle compromettante et être arrêtée ex abrupto pour transport de bonbonnes de spray, n' imagine aucune autre issue que de courir et s'enfuir vers le parc naturel du quartier pour se sauver avant que les policiers ne se détournent si jamais de leurs pas et les coincent sous peine d'un passage de quelques jours en prison. Il paraît qu'en Hollande les autorités sanctionnent sévèrement les auteurs d'acte de vandalisme et que les graffitis font l'objet d'une « tolérance zéro ». Des rumeurs circulent que des *trainwriters* étrangers ont été emprisonnés plus de deux semaines pour des raisons similaires. Dans notre situation, ce risque aurait été gênant/handicapant, le duo prévoyait d'autres plans pour la suite de l'itinéraire. Nous parvenons finalement à semer la patrouille et décidons de demeurer dans notre cachette jusqu'à l'aube pour nous assurer une sortie indemne de ce contexte inconfortable, sauter dans le premier train en direction d'Amsterdam et réserver un lieu d'hébergement pour le reste du séjour dans la capitale hollandaise. Dans la matinée, le ciel se couvrait déjà et finit par pleuvoir des cordes. Nous n'arrivons finalement pas à réserver une chambre et les prévisions météorologiques ne semblent toujours pas s'améliorer. Déçus par ces expériences, nous décidons d'abandonner la chasse aussi bien à Rotterdam qu'Amsterdam. Sachant que Stockholm, la prochaine destination de notre itinéraire dans le programme, connaît également de fortes précipitations, nous changeons radicalement de destination en nous rendant dans le sud de l'Europe où la situation météorologique est plus favorable.

• Deuxième cas : Vienne

Au cours de la première semaine, le duo avait décidé de faire escale d'une journée à Vienne. Comme pour le cas exposé précédemment, aucun des deux ne disposaient de contacts sur place. Cependant contrairement à la première situation, FORCE connaissait le terrain. Il avait déjà eu l'occasion avec un autre ami de découvrir dans le cadre de sa participation à un « *Interrail-writing* », certains *spots* situés dans le système du réseau métropolitain. La cible était le système du métro de la capitale autrichienne et le but de la mission consistait à se rendre sur deux terrains de chasse afin d'évaluer les conditions de possibilité d'intervention et dans l'idéal remporter deux trophées prestigieux. Aussi bien les modèles du métro viennois, surtout l'ancien dont l'esthétique de son design (notamment la distribution des fenêtres et des portes sur la surface de sa carrosserie, la « tête » des rames et sa couleur argentée) sont très appréciés par de nombreux adeptes que j'ai rencontrés (voir illustration 59). Cela faisait plus d'une année que FORCE n'était pas retourné à Vienne et qu'il n'avait pas eu de nouvelles d'éventuelles connaissances qui auraient pu l'informer sur l'évolution de ces conditions de terrains. Après avoir déposé nos bagages dans un casier à la gare de Vienne, nous nous sommes dirigés directement vers le premier terrain potentiel. Il était situé très proche d'une station de métro. Il s'agissait d'un hangar où étaient entreposées plusieurs rames. Après avoir passé une bonne heure à inspecter le secteur, surveiller les alentours du site et élaborer une stratégie d'action, le duo camouflé d'une cagoule pénètre dans le hangar, détermine la cible et décide de réaliser une production collective pour réduire le temps d'action et diminuer les risques de se faire surprendre par d'éventuels agents indésirables. ERGON trace le contour des lettrages et FORCE s'occupe du remplissage des lettres. Les finitions sont réalisées par ERGON quelques minutes avant la fin de l'action de l'œuvre et, pendant, cette phase FORCE en profite pour entamer une nouvelle réalisation de plus petite dimension cette fois sur l'avant de la rame déjà investie, en utilisant les couleurs restantes. La durée de l'ensemble de l'action aura pris une vingtaine de minutes, y compris le temps sur place de la prise en photo des productions. Les conditions d'éclairage et de cadrage étaient bonnes. Une fois le trophée remporté, le duo ne devra plus se soucier de retrouver leur œuvre dans le « système ». Après cette première chasse, l'équipe décide de s'approvisionner avant de se rendre sur le deuxième terrain, situé au terminus d'une station de métro. Arrivée avec la dernière course de la rame circulant sur la ligne de métro convoité, l'équipe inspecte les environs du terrain de chasse sur place. Cette fois, le *spot* ciblé est

un vaste dépôt en plein air où sont parquées de nombreuses rames. L'équipe pénètre le site en escaladant un grillage. A la façon de la première action, le duo décide de réaliser une œuvre collective. Mais à la différence de la première où elle avait investi uniquement une partie du wagon d'une rame, elle décide cette fois-ci de réaliser un *whole car*, c'est-à-dire une production qui recouvre entièrement un wagon. Ce type de production rapporte beaucoup de crédits honorifiques au sein du monde des *trainwriters*. Cette production suppose une certaine maîtrise de la pratique. Elle implique des capacités efficaces d'usage de la bombonne de spray (usage de deux bombonnes à la fois pour gagner un maximum de temps dans la procédure de remplissage) et une maîtrise soutenue des proportions graphiques, étant donnée la surface d'investissement relativement large est haute.

Illustration 76 : Technique de remplissage à deux bombes.



Source : Instagram, «writerstoriesmagazine» (https://www.instagram.com/p/B4HsfVHg_q3/) [téléchargé le 12.05.21].

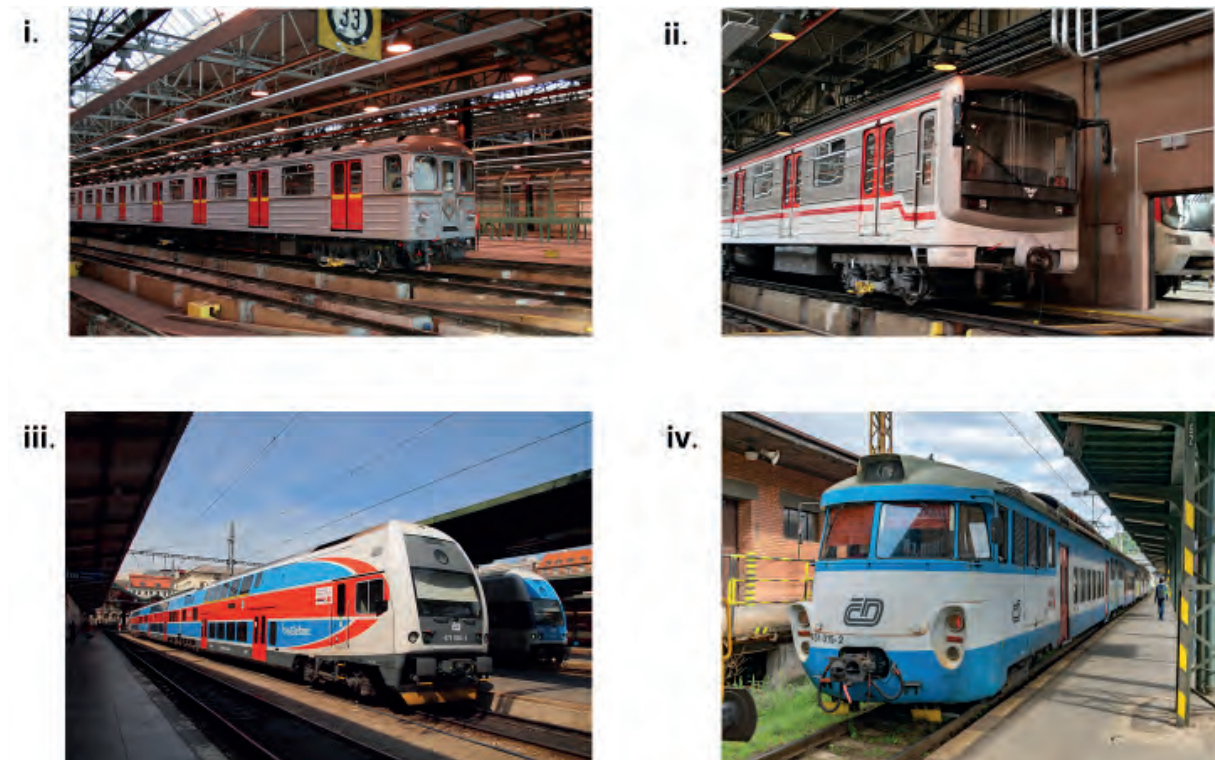
Cette fois, c'est FORCE qui élabore le lettrage et ERGON s'occupe du remplissage. La performance graphique dure environ cinq minutes de plus que dans la première action. Après avoir pris les photos sur place, le duo quitte et s'éloigne rapidement et discrètement de l'emplacement. Les conditions d'éclairage et de cadrage étant mauvaises, FORCE et ERGON conviennent de s'installer très près du lieu pour passer le reste de la nuit et attendre la lumière du jour afin de prendre des photos de meilleure qualité. Le lendemain matin, ils se réveillent autour des 5 h 30. Mais il était trop tard. La rame avait déjà été déplacée du site ; le duo venait ainsi de perdre la trace de leur œuvre et l'opportunité de remporter un trophée de valeur.

• Troisième cas : Prague

Sur l'itinéraire de route, la capitale tchèque constituait la première étape de la tournée, soit le premier lieu de destination de notre voyage interrail. L'occasion de se rendre dans cette métropole de la région de l'est de l'Europe ne s'était jamais présentée jusque-là, ni pour FORCE, ni pour ERGON, ni pour moi d'ailleurs. Mais bien avant de planifier leur voyage les deux avaient vu deux films « indigènes » du genre *Dirty Handz 3*, très stimulants et dédiés aux productions d'acteurs de la *scène locale*. C'est d'ailleurs en grande partie le visionnage de ces films qui motivèrent FORCE et ERGON à intégrer Prague dans la catégorie des villes prioritaires à visiter, même si peu de temps avant notre départ courraient des rumeurs non réjouissantes au sujet de cette ville. Selon d'autres rumeurs, la *scène pragoise* était « morte ». Le cœur de son noyau dur aurait cessé de battre depuis l'arrestation de nombreux protagonistes locaux par des brigades spécialisées qui venaient de mettre en œuvre un nouveau programme de lutte contre les auteurs de *graffs* sur trains. Même ces rumeurs ne suffirent pas à décourager le moral de FORCE et ERGON pour lesquels le métro de Prague figurait au premier rang de leur liste To Do.

Si leur principal objectif ciblait le métro de *Praha* (avec le désir notamment de *peindre* une rame d'un modèle ancien génération), ils ambitionnaient également de ramener de leur séjour des trophées de deux modèles de trains de ligne tchèques absolument recherchés pour leur design particulier, le « City-Eléphant » et le « Frog Face ».

Illustration 77 : modèles de rames de métro de Prague et modèles de train de ligne tchèque.



Sources Wikipedia : (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/29/Praha_metro_stary_vlak.jpg; https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Praha_metro_renovovany_vlak.jpg); (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7e/CityElefant_train.jpg; <https://railfiles.wordpress.com/2016/09/20/zabotlam/>) [téléchargé le 12.05.21].

i. Modèle de rame du métro de Prague ancien ; ii. Modèle de rame du métro de Prague contemporain ; iii. Modèle de train de ligne tchèque « City-Eléphant » ; iv. Modèle de train de ligne tchèque « Frog Face ».

C'est à la fois l'esprit chargé d'idées préoccupantes et d'aspirations que FORCE et ERGON quittèrent avec moi la gare de Berne, point de départ de notre voyage, pour rejoindre un train de nuit à Zurich en direction de Prague, la première escale de notre voyage.

Nous arrivâmes à la gare de *Praha*, le lendemain matin à l'aube. Il était encore trop tôt pour appeler TISK, le *Lokal* tchèque recommandé à FORCE par BEN, également un autre tchèque. FORCE et BEN entretiennent des liens d'amitié depuis qu'ils avaient fait connaissance deux ans plutôt, quelque part en Europe, lors d'un précédent voyage interrail. D'après FORCE, il aurait très bien accueilli BEN lorsqu'il lui avait entre-temps rendu visite. Conformément au principe de réciprocité structurant les échanges de biens entre plusieurs partenaires, auquel j'ai fait plusieurs fois référence jusqu'ici, BEN avait ainsi une dette symbolique à régler envers FORCE. Celui-ci espérait bien que son partenaire respecte les règles du jeu et lui rende ainsi les services d'accueil, d'hébergement et de guide octroyés autrefois.

Une semaine avant notre départ en voyage, FORCE contacte BEN pour faire appel à ses services. BEN avait aussi prévu d'être en voyage durant la période où nous envisagions de lui rendre visite. Dans l'impossibilité de nous accueillir personnellement, BEN propose à FORCE de s'orienter vers TISK, l'un de ses amis, affilié à son *crew*, disposé, semblait-il, à nous accueillir tous les trois. BEN, probablement emprunté de ne pouvoir répondre à l'appel de FORCE, fit tout son possible pour au moins satisfaire partiellement la demande de son ami et partenaire envers lequel il était redevable. Cette solution satisfait FORCE qui, le lendemain de l'échange téléphonique avec BEN, s'empresse de contacter TISK une première fois pour préparer notre arrivée à Prague et fixer notre rendez-vous avec lui. Dans cet échange, les deux s'entendent sur le fait que FORCE rappellera TISK une fois sur place, au jour convenu. BEN, ne pouvant combler par lui-même la demande de FORCE, veut éviter tout risque de compromettre la qualité de sa relation avec son partenaire suisse. En guise de dénouement de cette situation épineuse, il joua de son réseau local (capital social) en l'invitant à profiter des ressources de TISK (capital spatial), son associé. Me voici donc directement relié, dès cette étape de mise en contact avec notre futur hôte, à la toile sociale du vaste réseau translocational du *trainwriting* et engagé personnellement dans les dynamiques de fonctionnement interrelationnel de l'institution A, C&B. Bien entendu qu'à ce stade initial de mon terrain, je n'avais pas encore vraiment saisi les logiques sous-jacentes infragéopolitique, géologistique et trans-actionnelle en jeu dans les échanges en cours et en devenir. Dans la suite de mon compte rendu ethnographique sur les conditions de déroulement de notre séjour à Prague, je me suis efforcé de faire ressortir de manière impressionniste et vivante ces logiques à l'œuvre dans les situations rapportées qui orientèrent les comportements situés des uns et des autres envers tout un chacun et tout espace investi, tels que je les avais perçus et vécus en situation et compris avec le recul du temps et ma posture réflexive.

Peu de temps après avoir posé les pieds à Prague et nous être restaurés aux frais d'un supermarché, juste à quelques pas de l'entrée de la gare, où FORCE, fidèle à sa « tendance cléptomaniaque », chaparda des aliments pour improviser un copieux déjeuner en plein air gentiment partagé avec nous, nous cherchâmes une cabine téléphonique afin de joindre TISK et l'informer de notre arrivée. Après plusieurs tentatives infructueuses, finalement FORCE parvint à communiquer avec notre personne de contact. Il était environ 8 h 30. Il invita FORCE et son équipage à le rejoindre à l'adresse de son domicile. Soulagés de le savoir disposé à prendre soin de nous, nous nous y rendîmes aussitôt en transport public. Le lieu où il nous convia correspondait en réalité au domicile de sa mère. Elle y vivrait seule depuis que son ex-mari, le père de TISK, avait quitté inopinément le foyer familial d'après ce que me raconta plus tard dans la journée notre hôte, peu de temps après avoir fait plus amplement connaissance. Les moments passés à converser de sujets intimes en lien avec sa situation de vie personnelle, mais en aucun rapport avec notre passion commune pour les *graffs*, furent nombreuses et une source incontestable d'établissement de confiance

mutuelle, comme j'ai pu le constater dans maintes autres situations ailleurs. L'appartement de sa mère se trouvait dans une haute tour située dans une grande cité, au sud-est de la capitale. Officiellement, le véritable lieu de résidence de TISK était enregistré à une autre adresse, mais le domicile de sa mère lui servait de « base organisationnelle » pour planifier et camoufler ses activités de chasseur-braconnier du rail. L'endroit lui tenait lieu de conservation et sauvegarde de ses archives visuelles dédiées à la documentation de sa pratique (production de photos et de films). Notre hôte était justement occupé à réaliser un film documentaire sur les productions de la *scène pragoise* du *trainwriting* du même genre que ceux qui stimulèrent un jour FORCE et ERGON à visiter Prague. Il détenait une quantité volumineuse de films et de photos compromettantes qu'il devait mettre à l'abri dans un lieu sûr pour se prémunir contre l'éventualité de devoir faire l'expérience d'une procédure de perquisition, à l'image de celles que j'ai moi-même vécues. Sa mère qui avait connaissance des activités clandestines de son fils était mitigée à leur sujet. Autant les activités de son fils l'inquiétaient, autant elle admirait sa faculté à se faire des amis dans toute l'Europe et voyager en dehors de la Tchéquie, grâce à son réseau de connaissances de chasseurs de trains. TISK, âgé de 24 ans au moment de notre rencontre, est issu d'un milieu modeste. Sa mère et son père n'eurent pas souvent dans leur vie l'occasion de voyager à l'étranger en raison de leurs faibles moyens financiers. Au chômage depuis la fin de sa formation de comptable, TISK n'aurait jamais pu sans ses contacts de son réseau de connaissances se permettre de voyager dans toutes les nombreuses villes de l'Europe visitées jusqu'ici. Lors d'une conversation avec sa mère que nous croisons souvent durant ce séjour, elle me confia apprécier le contact avec des étrangers, comme nous, contact qui lui permet de maintenir actif son anglais et même dans mon cas d'exercer son français, langue qu'elle affectionnait particulièrement.

Durant nos conversations préliminaires avec TISK au domicile de sa mère, notre hôte confirma les rumeurs que nous avions entendu au sujet de la situation à Prague. Lui-même avait aussi réduit ses activités de chasseur dans sa ville, le temps que la surveillance locale se calme. Selon lui, les difficultés vécues par les acteurs de la *scène locale* de Prague s'expliquent par l'arrivée quelques mois plus tôt de *Touris* allemands non scrupuleux. En début d'année, cette bande de chasseurs-braconniers du rail venant d'Allemagne du Nord s'installa durant quelques mois à Prague au mépris de tout contact avec les leaders locaux. Les conventions du monde du *trainwriting* voudraient que dans ce genre de situation, les *Touris* intéressés à explorer des terrains de chasse sous contrôle des *Lokals* se débrouillent pour prendre contact préalablement avec ces derniers en vue de s'arranger avec eux quant à leurs intentions d'investir leurs *spots*.

Pendant leur séjour, ils « pillèrent » systématiquement les ressources de plusieurs dépôts de métros de la capitale tchèque dont certains se trouvent situés dans les domaines du *crew* de notre hôte. En l'espace de quelques semaines, ces chasseurs-braconniers « étrangers » parvinrent à irriter significativement les responsables de la régie du métro de Prague. En fait, les *Touris* allemands provoquèrent ce que les *Lokals* de la *scène pragoise* surent toujours éviter, grâce à un système de gouvernance des *yards* et à des techniques durables d'exploitation des ressources, similaires aux principes d'usage des domaines de chasse qui prévaut en Suisse et que j'ai décrits dans les deux chapitres précédents. Bref, pendant le temps de leur séjour, ils contribuèrent à la mise à mort d'importants *spots* métros positionnés le long des trois principales lignes du système métropolitain de la capitale tchèque. Après avoir « pillé » une grande partie des réserves locales et face à des confrontations directes et avec des leaders locaux, les étrangers allemands s'éclipsèrent. Depuis le départ de ces fauteurs de troubles, des luttes acharnées contre les auteurs de *graff* sur trains auraient été initiées par les autorités locales avec pour effet l'instauration d'un climat de terreur. Pour assurer la mise en œuvre d'une campagne répressive efficace, la direction de la régie aurait exercé la pression sur le corps sécuritaire, chargé de garantir le maintien de l'ordre au sein

du système métropolitain. Elle aurait introduit un régime de sanctions salarial pénalisant ses vigiles en service qui ne réussiraient pas à empêcher l'infiltration de chasseurs de trains et éviter la progression des actes de dégradation visant l'infrastructure métropolitaine. Selon TISK, jamais le système métropolitain n'a été aussi bien gardé et la sécurité aussi performante. Tant et si bien que plusieurs de ses amis locaux, rencontrés durant notre séjour et qui firent l'expérience d'une arrestation musclée, m'avaient confié avoir vécu l'enfer dans les griffes des agents de sécurité. Selon eux, ils n'hésitaient pas à user de la force physique pour punir les adeptes pincés en flagrant délit et à les obliger à dénoncer leurs pairs.

Selon BEN, TISK faisait partie à l'époque de la réalisation de mon terrain de l'un des chasseurs les plus *actifs* et réputés de la *scène locale*. Bien qu'il ait eu, semble-t-il, l'opportunité de voyager dans quasi toutes les régions de l'Europe et que son réseau de connaissances soit étendu dans les quatre coins du monde, il n'a eu jusqu'ici ni la possibilité de séjourner en Suisse ni la chance de rencontrer des chasseurs venus de ce pays. Il était de nature curieuse et notre présence tombait à pic. Il nous confia par la suite qu'il avait toujours projeter à venir en Suisse et voyait probablement en nous des contacts potentiels intéressants pour son projet de séjour. Notre hôte recevait régulièrement des *Touris*, comme nous, pendant l'été, saison privilégiée des *interrailers*. Preuve en est que la veille de notre hébergement, deux Danois furent accueillis à la même enseigne, laissa-t-il glisser entre deux conversations. Le lendemain de la première nuit passée chez notre hôte, deux touristes de Madrid le contactèrent par téléphone pour lui demander de les héberger. Nous nous trouvions à côté de lui lorsqu'il prit le téléphone. Il refusa de les héberger non seulement par manque de place, mais aussi par manque d'intérêt et surtout par méfiance depuis ce fameux jour de sa décevante expérience avec d'autres Espagnoles en visite chez lui.

TISK raccrocha le téléphone et nous rapporta illico le sujet de la conversation tenue avec le Madrilène. Dans l'instant même et sans hésitation, il confessa avoir une dent contre les Espagnoles. Quelques années plus tôt, il avait vécu une fâcheuse expérience avec des visites espagnoles de Barcelone. Selon la version de notre hôte, ses visites de la péninsule ibérique sans scrupule aucun utilisèrent sa caméra vidéo Camaro, son objet le plus précieux. Si TISK n'avait pu constater la disparition de son objet de valeur qu'après le départ de ses invités, il était sûr et certain que c'était eux qui l'avaient dérobée. Il n'empêche qu'il savait que ces deux « ingrats » prévoyaient de rejoindre Bratislava. Sans plus attendre, il contacta toutes ses connaissances locales de la capitale slovaque. L'une d'elles se trouve être un de ses très bons potes, gérant de l'un des magasins d'aérosols les plus fréquentés par les acteurs de la *scène locale*. Il raconta sa mésaventure à ses amis slovaques et les pria de veiller à les fouiller s'ils venaient à les croiser. TISK s'en doutait qu'à Bratislava ces « voleurs » se rendraient tôt ou tard au *shop de cans* pour s'approvisionner en couleurs aérosols et éventuellement obtenir d'un vendeur ou d'un client habitué le numéro d'un contact consentant de les guider et de les héberger, comme ils le firent à leur passage à Prague. Il s'avéra que TISK avait bien anticipé leur comportement puisqu'ils s'étaient effectivement rendus au *shop de cans*. Démasqués à peine entrés dans le shop, les deux barcelonais furent aussitôt interpellés par le gérant et les amis, sur place à ce moment. Grâce à son réseau de connaissances, TISK put récupérer finalement sa caméra. Ces deux-là n'oublieront certainement jamais le mauvais quart d'heure passé à Bratislava, ville aussitôt quittée sous la menace des amis slovaques. Notre hôte prit encore le soin d'écrire à l'ensemble de ses proches connaissances en Europe pour obtenir plus d'information sur eux et dénoncer leur comportement malhonnête. Il n'hésita pas à diffuser leur nom en vue de saboter leurs futures entreprises de voyage et défaire à jamais leur réputation. En relatant cette anecdote, mon but n'est de loin pas de ternir la figure de l'« Espagnol », mais simplement de souligner le rôle primordial de la confiance et de la réputation dans les dynamiques interrelationnelles dans les situations en particulier d'échanges de services du genre A, C&B. Cela dit, ce cas dévoile aussi des enjeux à l'œuvre dans le monde du *trainwriting*, fondés sur des discriminations relatives à l'origine des adeptes.

Dans l'ensemble, nous restâmes trois jours à Prague chez TISK. Bien que très accueillant à notre égard dès le début de notre rencontre, TISK semblait tout autant méfiant. Comportement tout à fait compréhensible, puisque pour lui, après tout, nous n'étions à ce stade de la relation que des « étrangers », dont il n'avait jamais vraiment entendu parler de nous, même si BEN l'avait rassuré de nous faire confiance. Une fois installés au domicile de sa mère, nous fîmes mieux connaissance avec TISK. Je compris très vite que derrière les questions indirectes qu'il nous posait pendant ce moment de découverte mutuelle, il cherchait à se faire une première idée de notre profil. Il essayait probablement de savoir à qui il avait à faire pour mieux évaluer si nous valions la peine d'être bien servis et comment se comporter avec nous. Tout se passait comme s'il nous faisait passer une sorte de test de confiance. Je suppose que nous avons passé ce test avec brio, puisqu'une dizaine de minutes plus tard, il nous proposait déjà de participer à un plan métro qui devait se dérouler vers midi. Il convient de préciser qu'avant que TISK n'évoque son plan et nous le présente, j'avais tenu à l'informer entre deux conversations de la raison de ma présence parmi mes deux partenaires de terrain. Il saisit de mon échange avec lui que je n'étais pas complètement profane au monde du *trainwriting* et que je pouvais jusqu'ici être digne de sa confiance. Il me fit savoir que ma présence ne lui posait pas de problème. A l'entendre, il trouvait ma recherche intéressante et ravi que je puisse occuper mes journées de travail à faire une étude sur le monde du *trainwriting* et voyager avec des adeptes dans toute l'Europe. Après avoir fait réciproquement plus ample connaissance à travers ces conversations préliminaires, TISK demanda si nous étions *ready* à nous engager dans une action, autrement dit bien équipés pour sortir en mission, faisant allusion aux réserves en peintures aérosols. En toute pertinence du fait que le ravitaillement en aérosol n'est pas toujours évident selon les circonstances en Suisse et ailleurs, mes compagnons de route n'avaient pas oublié de préparer pour leur expédition un *sixpack*, c'est-à-dire un carton pratique à l'emportée contenant une palette d'aérosols composés, comme son nom l'indique, de six bombonnes de spray de couleurs différentes, idéal pour assurer la réalisation d'un joli *panel*.

Illustration 78 : *Sixpack* + *caps* et gants.

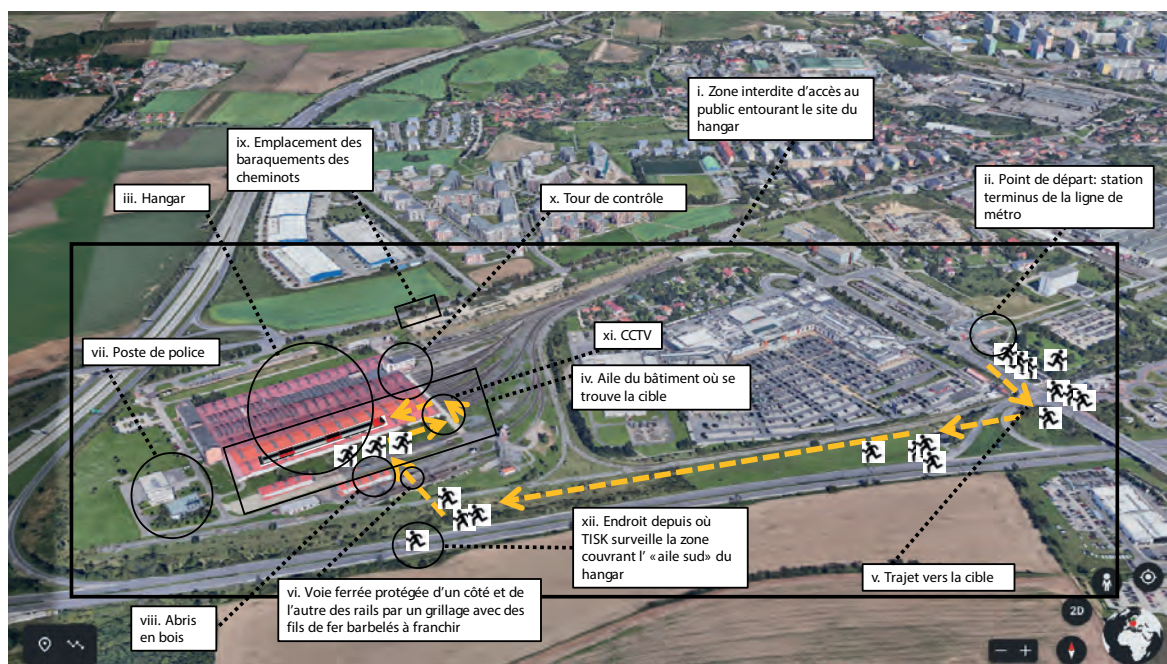


Source : Marc Tadorian (2009). Warriorz. Graffiti-writing, spatialité et performances à Bienne. Ethnoscope.

Mes compagnons de route furent donc prêts pour écouter le plan que TISK avait à leur proposer. Le *spot* ciblé était un hangar de métro, situé au terminus de l'une des trois lignes du métro de Prague. La mission consistera à infiltrer le site du hangar jusqu'à l'intérieur du bâtiment où se trouveront plusieurs rames aux repos parquées dans des rangées. L'action devra impérativement se dérouler entre 12 h 00 et 13 h 30, moment où le personnel de la compagnie métropolitaine travaillant sur le site devrait se retirer du hangar pour la pause de midi dans des baraquements annexes. La présence de cheminots dans le hangar est

quasi nulle à ce moment de la journée. FORCE et ERGON auront donc environ une heure et trente minutes pour parvenir jusqu'au hangar et réaliser de « jolis *panels* ». Moi, qui avais décidé de les accompagner dans leur mission, j'aurai tout ce temps à disposition pour prendre des photos de leurs actions. Les explications détaillées concernant l'infrastructure vivante du hangar (c'est-à-dire sa vie matérielle et sociale) apportée par TISK démontrèrent que notre hôte connaissait parfaitement son domaine. Avant de nous conduire dans la zone d'accès au hangar, TISK nous fit encore une brève visite virtuelle du *spot hangar* en utilisant l'application Google Earth de son ordinateur (voir illustration ci-dessous), ce qui permit préalablement de nous forger une idée très précise du paysage et de la topographie de la zone d'action.

Illustration 79 : plan de la mission du hangar métro à Prague.



Source : Carte adaptée de Google Earth (<https://earth.google.com/web/>).

Au cours de cette visite virtuelle, il commença par indiquer une première série de points de repère à retenir :

- i. la zone protégée qui entoure le site du hangar de métros ;*
- ii. la station de métro terminus d'où arrivent et repartent les métros en service dans le trafic (point de départ de la mission) ;*
- iii. le hangar où sont déposées les rames hors trafic ;*
- iv. l'aile du bâtiment côté sud où devrait se positionner la rame cible à privilégier une fois à l'intérieur du hangar ;*
- v. le trajet pour parvenir jusqu'au hangar qui passe par un axe autoroutier ;*
- vi. une voie ferrée située en parallèle à l'autoroute et protégée d'un côté et de l'autre des rails par un grillage avec des fils de fer barbelés à franchir ;*
- vii. le poste de police derrière le hangar ;*
- viii. les abris en bois qui longent le niveau de la partie de l'aile du hangar côté sud qu'il nous faudra rejoindre par étape pour pénétrer à l'intérieur du dépôt ;*
- ix. les baraquements constitués par des larges fenêtres latérales servant d'office aux cheminots et de cantine ;*
- x. une tour de contrôle prolongeant une partie du hangar au niveau des entrées frontales par où entrent et sortent les rames et ;*
- xi. l'installation fixe d'un poste de vidéosurveillance.*

Pendant sa présentation, il ne manqua pas de nous signaler les obstacles à éviter, tout comme les autres éléments infrastructurels du site à utiliser à notre avantage pour accomplir la mission. Il mentionna aussi et surtout les possibilités échappatoires envisageables en cas de problème. Face à ses explications et sensibilisations, je commençai à percevoir une montée d'adrénaline en moi et sentir une certaine nervosité chez mes deux compagnons. Avant d'éteindre l'ordinateur, TISK nous informe qu'il n'entrera pas avec nous dans la zone du hangar. Il restera en dehors pour guetter le voisinage depuis un endroit à l'extérieur avec une vue panoptique sur tout le site (voir encadré n°xii du plan d'action). Il nous avertira via son portable en cas de danger. Pour savoir si nous étions toujours partant, il demanda « *Are you happy with this spot?* ». FORCE réagit le premier en répondant « *Cool! Let's go now!* ». Conscient du danger, je choisis de les accompagner à plein dans la mission durant tout son déroulement. Cette mission allait être à juste titre ma première action de la tournée, je me devais donc de prouver que je prenais mon rôle de documentariste au sérieux.

Arrivés aux environs de 11 h 30, en métro, à la station terminus aux portes de la zone entourant le site du hangar à infiltrer, nous étions absolument dans les temps pour engager notre course « contre la montre ». Encore une trentaine de minutes à disposition pour prendre nos repères avant le début de la période idéale d'infiltration du site. À 12 h 00 les cloches de midi se mirent à sonner et les cheminots s'en allèrent à la pause, exactement tel que nous l'avait indiqué notre guide qui sans aucun doute était bel et bien maître de son domaine de chasse. Nous disposions donc d'un peu plus de soixante minutes pour nous faufiler dans le site comme un rat depuis l'endroit prévu, séparé par un grillage (voir encadré du plan d'action n°vi.) et accomplir la mission. Le déroulement concret du plan d'action tel que je le vécus et observai par moi-même avec la caméra d'action et le métronome que j'incarnais peut se résumer en quatre principales étapes : (1) l'infiltration de la zone protégée du site jusqu'au niveau de la cible ; (2) la réalisation du graff et la prise de photo ; (3) la sortie de la zone interdite d'accès au public du site et les retrouvailles avec TISK au point de rencontre fixé préalablement ; (4) la chasse des œuvres dans le trafic une fois que la rame aura repris son service juste avant les heures de pointe du métro.

Lors de la première étape, nous avons dû d'abord franchir le premier obstacle important de notre parcours, les deux grillages de fils barbelés qui entouraient des voies ferrées auxiliaires, tout en prenant bien garde d'éviter d'emmêler nos pattes dans le troisième rail électrifié du système. Le franchissement du deuxième grillage fut un véritable désastre pour le nouveau short running que je portais et qui se trouva dans l'exercice. ERGON, lui, y laissa une chemise entière. S'étant écorché les mains dans les fils barbelés au moment de grimper le premier grillage, il utilisa des morceaux du reste de sa chemise pour l'enrouler aux endroits blessés pour se protéger dans l'escalade du deuxième grillage. Manifestement plus entraîné, FORCE, allègre, maîtrisa l'obstacle sans faute. Une fois à l'intérieur de la zone interdite du site entourant le hangar, nous rejoignîmes en mode « ninja » une première baraque qui nous couvrait du poste de police (voir encadré n°vii.) juste devant nous, puis une deuxième où nous nous empressâmes de nous cagouler pour camoufler nos visages des regards indiscrets. Ensuite, avant d'arriver à pénétrer dans le hangar, nous avons dû furtivement filer jusqu'à l'aile du hangar tout droit face à nous, atteindre le niveau des grandes portes de la partie frontale du dépôt en longeant le bâtiment en file indienne (FORCE en tête, moi en queue) et finalement franchir les grandes portes d'entrée du bâtiment-cible en passant discrètement à la fois devant une tour de contrôle, deux baraques vitrées et un CCTV. Une fois à l'intérieur du hangar, FORCE et ERGON inspectèrent bien les environs et repérèrent aussitôt la rangée idéale abritant la rame à investir. Cet instant marqua la deuxième étape de la mission.

Illustration 80 : aperçu du paysage intérieur typique d'un hangar de métro.



Source : « prazsky.denik.cz » (https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/tajemna-zakouti-i-obrovska-hala-takova-byla-cesta-do-zakulisi-metra-20160718.html) [téléchargé le 12.05.21].

En cette deuxième étape, FORCE et ERGON convinrent ensemble l'emplacement exact de la rangée de la tranchée piétonne où ils allaient peindre et se positionner en face de la rame en stationnement à investir. Ils se mirent encore d'accord sur la longueur de la surface nécessaire pour réaliser leur œuvre. En plus de peindre, tel que décidé chacun de son côté mais côte à côte, un *panel* signé de leur propre griffe, ils prévirent de relier les deux lettrages par un *background* (arrière-fond) commun. Comme d'habitude, à l'instar de nombreux autres adeptes qu'ils croisaient, FORCE et ERGON ne travaillent jamais avec une esquisse. En fait, la veille, durant tout le temps que dura le trajet en train depuis la Suisse, ils se préparaient pour cette journée, réalisant des sketches aussitôt détruits une fois mémorisés en chemin pour des raisons de sécurité. Après avoir enfilé des gants de protection en latex, avoir sorti de leurs sacs à dos leur *sixpack*, refermé discrètement les portes ouvertes de leur rame et jeté un dernier coup d'œil autour d'eux, le duo put enfin se mettre au travail et relâcher en couleurs toute la pression accumulée jusqu'ici. Pendant que mes partenaires de terrain œuvraient, je cherchai de mon côté un positionnement optimal à l'intérieur de la tranchée qui me permettrait de les cadrer tous deux en pleine action avec l'objectif de mon appareil photo numérique. Dans cette tranchée l'espace disponible est limité. Je devais me déplacer latéralement derrière FORCE et ERGON effectuant d'incessants va-et-vient le plus discrètement possible pour tester divers angles de vue oblique, jusqu'à trouver une combine efficace pour obtenir des prises intéressantes de leur action. Une trentaine de minutes après avoir pulvérisé leurs premiers jets de couleur, FORCE fut le premier à achever son *panel*. Alors que je continuais de prendre des photos, FORCE s'assurait que l'atmosphère était *safe* et s'en alla vers son compagnon pour lui filer un coup de main dans les finitions de son *panel*. Une fois l'œuvre d'ERGON achevée, je pris de nouveaux clichés. Pour obtenir une prise de vue complète et ajustée des deux *panels* qui se suivaient sur la carrosserie de la rame comme deux pièces de puzzle, plusieurs prises de photo frontales me furent nécessaires. Dans l'attente de garantir un résultat impeccable, après chaque prise, j'ai veillé à me déplacer d'un cran à l'autre, sans bouger la position de mes bras et de mes mains tenant mon appareil, de droite à gauche, depuis la première extrémité de la partie colorée de la rame investie jusqu'à sa deuxième. Grâce à cette technique bien connue dans le monde du *trainwriting* et à un montage-collage des images obtenues que j'aurais réalisé une fois de retour en Suisse, j'étais certain de pouvoir fabriquer une image panoramique de toute l'œuvre cadrée dans un plan vertical intégrant toute la rame dans son environnement naturel. Les chasseurs de trains parlent

de *photos collages* lorsqu'ils font référence à cette méthode photographique¹⁶¹. Cette dernière session photo accomplie et satisfaits jusqu'ici du déroulement de la mission, nous quittâmes, le duo et moi, le hangar dans le sens inverse du parcours emprunté à notre arrivée. Une cinquantaine de minutes s'étaient écoulées depuis le début de notre intervention. Notre sortie tout en douceur vers l'extérieur de la zone interdite se déroula heureusement avec moins de complications qu'au début. À l'instant de grimper de nouveau les deux grillages, nous fûmes tous pris d'un merveilleux fou rire à la vue d'un morceau de la chemise d'ERGON qui jonchait encore dans une partie des fils barbelés. Déstabilisés par le comique de la situation, nous parvîmes à surmonter quand même nos émotions et à franchir le dernier obstacle physique sur notre chemin de sortie. Nous venions de vivre un véritable inoubliable *magic moment*. TISK aurait entre-temps rejoint comme convenu la station terminus pour nous retrouver. Il était presque 14 h 00 lorsque finalement nous nous retrouvâmes tous au point de rencontre.

La troisième étape marqua le moment de nos heureuses retrouvailles avec notre guide et hôte, arrivé plus tôt que prévu à la station terminus, lieu de notre rendez-vous. De son poste situé à l'extérieur du dépôt, TISK ne pouvait pas observer à l'intérieur le déroulement de l'action. Tout impatient de savoir ce qui s'était passé, il demanda à FORCE & ERGON s'ils avaient réussi à peindre leur *panel* et s'il pouvait voir des photos de leur œuvre. Voyant le résultat sur l'écran de mon appareil photo, il ne crut pas ses yeux, d'autant qu'il pensait en réalité que le duo avait échoué. Il avoua franchement être très satisfait des accomplissements graphiques de ses deux visiteurs. Il les félicita de leur bravoure et surtout d'avoir réussi à investir ce *spot hardcore* qui n'avait plus été touché par les locaux depuis des mois. Il expliqua que la dernière fois qu'un local avait tenté de s'y frotter, il s'était fait pincer. Le malheureux fut repéré avant même d'avoir pu terminer son œuvre. Comme un rat, il s'était fait prendre dans une embuscade organisée par des agents de sécurité de la compagnie métropolitaine. Continuant à l'écouter, je saisisais progressivement le double-jeu, dissimulé derrière sa préparation de ce *spot*. D'un côté, il nous avait envoyés au casse-pipe, nous exploitant comme des cobayes pour tester le degré praticabilité et de faisabilité du *spot*. De l'autre, il avait cherché à tester nos compétences. Quoi qu'il en soit, TISK nous avait informés que si tout se passait comme d'habitude, la rame investie sortirait de son dortoir en fin d'après-midi pour reprendre son service aux prochaines heures de pointe (*rush hour*). Ce qui nous aura permis, depuis une station idéale traversée par la rame investie, de réaliser une nouvelle session photographique des œuvres, à la différence que cette fois les photos se prendraient en plein trafic, accomplissement suprême pour les chasseurs-braconniers du rail pour des raisons que j'ai expliquées dans le chapitre précédent. Notre guide tenait aussi à prendre des séquences filmiques de la rame recouverte des deux *panels* pour son nouveau projet de film documentaire sur le *trainwriting* en République tchèque. Grâce à TISK, à ses connaissances du système métropolitain de sa ville et à son projet filmique en cours, FORCE et ERGON purent non seulement ramener de leur séjour des trophées inédits de leurs œuvres en circulation dans le trafic, mais bénéficieraient aussi, une fois son film terminé et diffusé, d'une visibilité accrue au sein de la *scène locale* et même bien au-delà. Les « films indigènes » de ce type circulent facilement dans toute l'Europe grâce aux circuits médiatiques du monde du *trainwriting*.

¹⁶¹ Rendue populaire par Martha COOPER et Henry CHALFANT, les fameux photographes documentaristes des légendaires métros new-yorkais recouverts de couleurs de haut en bas à travers la diffusion de leur ouvrage *Subway Art*, publié au début des années 1980, cette méthode est devenue une technique classique au sein de la « scène subculturelle » du *trainwriting*. Le film documentaire *Martha : À Picture Story* de Selina MILES sortie en 2019 sur la carrière professionnelle de Martha COOPER contextualise le développement de son travail et du rôle qu'il a joué dans la diffusion outre atlantique du *writing*.

En quatrième étape, alors que nous nous préparions à rejoindre une station de la ligne, où nous pourrions repérer la rame signée de la griffe de mes deux partenaires de terrain pour la prendre en photo et la filmer dans le trafic depuis un angle de vue optimal, TISK reçut un appel révélateur sur son portable. L'un de ses amis, sans doute non au courant de notre visite, le contactait pour l'avertir de la présence de deux *panels* étrangers et non identifiés dans le trafic. Bien entendu qu'il s'agissait des œuvres réalisées à peine quelques heures plutôt par FORCE et ERGON ! J'en avais déduit que nous avions à faire à un « chasseur-local » doté non seulement d'une fine connaissance de « son » système, mais fait aussi partie d'un groupe de chasseurs bien organisé qui contrôlait parfaitement son domaine de chasse. Nous nous sentions donc vraiment entre de bonnes mains. Les performances accomplies par mes partenaires de terrain avaient manifestement impressionné TISK puisqu'il les félicita à plusieurs reprises pour leur action et la qualité visuelle de leur *panel*. Je suppose qu'il était tout autant rassuré que nous à partir de l'instant où je lui montrai les photos que j'avais pris de l'action, de sorte que nous nous sommes tous ainsi gagnés mutuellement l'estime de part et d'autre. Ce sentiment de confiance et de reconnaissance régnant apparemment entre nous explique certainement le nuage de bien être réciproque qui nous accompagnait durant tout le reste de cette journée et jusqu'à la fin du séjour.

Après la session photographique et filmique effectuée dans la station où nous avait amenés TISK, nous nous rendîmes dans une pizzeria de la ville, dont il était un habitué, pour célébrer le succès de cette mission et pour encore mieux se connaître. Une grande partie des discussions portait sur les conditions de découverte de la pratique, les membres du réseau d'interconnaissances des uns et des autres et les trophées remportés jusqu'ici depuis le début de la carrière. Durant ce moment convivial, l'équipe en profita pour planifier le déroulement de cette fin de journée et dans cet entrain ceux du reste du séjour. TISK, sensible aux attentes de mes partenaires de terrain, organisa pour la soirée un autre plan d'action ciblant cette fois-ci un *spot* moins hardcore que le précédent. Ce *spot* était en fait un petit *lay-up* situé le long d'une ligne ferroviaire qui abrite des modèles de trains « Frog Face ». FORCE et ERGON en furent plus que satisfaits de cette proposition. Tout comme le plan hangar, notre opération « Frog Face » fut un succès. Le lendemain, deuxième jour de notre escale, bien remis de la longue nuit passée à chasser cet « Frog Face », TISK conduisit ses visiteurs dans un *graffiti shops* pour le ravitaillement et pour les présenter à des membres de son *crew*, habitués de ce lieu de rencontre. Les associés de notre guide semblèrent ravis de faire notre connaissance. L'un d'eux proposa de nous organiser un plan d'action en fin d'après-midi dans un *yard* destiné aux entrepôts de modèles de trains de lignes double étage du genre « City Elephant ». Mes partenaires de terrain furent comblés. Cette action réussit aussi parfaitement que les deux précédentes. Si le troisième et dernier jour de notre séjour aucune action n'avait été programmée, FORCE, ERGON et moi-même avons en fin de compte passé une merveilleuse journée, en compagnie des membres du groupe de notre hôte, à l'occasion d'une graffiti jam organisée par l'un des leurs et où nous avons écouté de la bonne musique.

A la fin du séjour à Prague, FORCE & ERGON furent heureux de leur halte et des bénéfices retirés grâce aux services sur mesure prodigués par leur hôte. Mes partenaires de terrain et moi-même remercîâmes TISK pour son accueil. Sur le point de partir, FORCE et ERGON n'oublièrent pas de l'inviter à leur rendre visite et lui assurèrent que les portes de leur maison resteront toujours grandes ouvertes pour lui et ses amis. TISK promit de les revoir bientôt et de les avertir lorsque son film sera prêt. FORCE et ERGON quittèrent ainsi la ville en emportant avec eux de très bonnes impressions de leur expérience tchèque, d'heureux souvenirs et des nouveaux trophées, dont des images inédites d'une de leurs œuvres sur une rame de métro dans le trafic. Sur le plan personnel, ce séjour fut probablement pour mes partenaires de terrain l'une des expériences de voyage la plus riche qu'ils aient vécue sur le plan pratique et humain.

À la fin de leur voyage interrail, bien que FORCE et ERGON n'aient tout juste pas atteint leur objectif fixé de « un *panel* par jour », ils rentrèrent à leur base avec des trophées inédits en main, un élargissement des connaissances de terrains (capital spatial), une nouvelle liste d'adresses de contacts à faire éventuellement valoir lors d'un prochain séjour (capital social), des histoires épiques à raconter, des rumeurs à répandre et beaucoup de motivations pour la suite de leur voyage. En ce qui me concerne, les expériences vécues tout au long de notre voyage furent tout autant marquantes et riches que mes partenaires de terrain, en particulier sur le plan ethnographique. Ce sont ces expériences-là qui m'ont mis sur la piste de l'institution de l'A, C&B et qui ont contribué fortement à tous les autres développements de ma thèse au sujet de l'infragéopolitique, de la géologistique et l'écologie du prestige de la pratique du *trainwriting* qui ressortiront de mes analyses postérieures.

Ce chapitre traitait de la géologistique des voyages graffitis. Il visait à décrire comment les RAILERZ s'y prenaient lorsqu'ils entreprenaient des voyages sur le plan organisationnel et comment ils se comportaient en particulier pour explorer des terrains de chasse non familiers. Pour commencer, j'ai montré que les voyages graffitis pouvaient être classés en trois idéaux-types de mobilités distincts du point de vue de leur géographie : (i) mobilité de type excursion ; (ii) mobilité de type séjour ; (iii) mobilité de type tournée.

Étant donné la dimension performative que ces voyages impliquent sur le plan organisationnel et de leur déroulement, j'ai proposé de les envisager à la lumière de la notion d'« épreuves ». Ensuite, afin de rendre compte plus concrètement des procédures géologistiques suivies par les RAILERZ pour mener à bien l'organisation de leurs voyages et le déroulement de leurs accomplissements graphiques en situation sur des terrains non familiers, je me suis arrêté à deux exemples concrets d'intervention. Ces deux exemples mettent remarquablement bien en lumière les savoirs géographiques impliqués dans les techniques de chasse mises en œuvre par des chasseurs-braconniers du rail chevronnés, ici FORCE, ERGON et TISK en particulier.

Le premier de ces cas se réfère à la situation que CASSIUS m'a racontée en rapport avec l'organisation de son séjour de trois mois à Londres. Le deuxième cas, tiré directement de mes propres observations et expériences de terrain, concerne les conditions de déroulement de la première tournée interrail à laquelle j'ai participé en présence de FORCE et d'ERGON. La description du cas du séjour à Londres de CASSIUS est particulièrement intéressante parce qu'elle révèle les épreuves de terrain auxquelles peuvent être confrontés les chasseurs de trains et comment, en l'absence d'aide de guides locaux, ils se débrouillent notamment pour se repérer directement par les moyens des ressources-mêmes des « systèmes » qu'ils visent à infiltrer pour se familiariser et déceler ses failles, tel un parasite : CASSIUS devait se procurer des informations pertinentes sur la ville ; étudier minutieusement la carte du plan de son métro avec son regard de chasseur chevronné ; parcourir ses lignes en métro d'une station terminus à l'autre pour engager des missions de repérage depuis l'intérieur des rames qui les desservent ; utiliser des logiciels cartographiques en ligne pour approfondir le repérage des lieux ; scruter les informations qui véhiculent dans les médias dédiés à la pratique du *trainwriting* ; consulter des blogues ferrovipathes ; se rendre à pied dans les alentours des sites potentiels repérés pour observer le comportement du site et saisir les trajectoires cadencées des rames en service ; imaginer un plan d'action ; le tester et le perfectionner au besoin. De ce point de vue, les chasseurs de trains aussi expérimentés que CASSIUS apparaissent non seulement comme de « bons géographes » et de « fins stratèges », tels que je l'ai déjà suggéré dans l'introduction de ce chapitre, mais aussi de « chefs d'orchestre » ou plutôt de bons « danseurs » pour reprendre la métaphore de la danse mobilisée dans le chapitre précédent. En ce sens, on peut dire que la planification de *spots* métros relève en fait tout autant d'une géologistique que de ce qui par mon analogie à cette notion pourrait être désignée par le terme chronologistique, venant consolider ma

proposition de considérer la pratique du *trainwriting* comme une manière de bouger en rythme dans et avec l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire une danse avec les trains. La tactique d'intervention planifiée dans le laps de temps où les cheminots quittent le hangar pour prendre leur pause à l'extérieur illustre parfaitement non seulement la mise en œuvre d'une géologistique, mais aussi d'une chronologistique.

Le deuxième cas présenté est tout aussi révélateur de la géologistique et de la chronologistique à l'œuvre dans la pratique de la chasse aux trains. Si à travers les diverses situations de chasses typiques que ce cas présente (situation de « chasse aux trains » en contexte « non familier », « non accompagné », dans deux villes d'un pays), il met en évidence l'importance du rôle joué par l'institution de l'A, C&B dans le monde du *trainwriting* ; il rappelle aussi que l'usage du réseau d'entraide ne va pas de soi. Son efficacité est subordonnée à la possibilité ou non d'entrer en contact avec des personnes disposées à l'accueil et tributaires de la qualité des liens de confiance entre les partenaires. De ce point de vue, les situations d'échanges entre adeptes-locaux et adeptes-touristes sont vécues en particulier telles des épreuves de confiance et de solidarité.

CONCLUSION DE LA PARTIE IV

Basée essentiellement sur des données ethnographiques recueillies en pistant les activités collectives de mes partenaires de terrain privilégiés et leurs associés, cette quatrième partie avait pour objectif de rendre compte de trois aspects pratiques essentiels de leurs activités subculturelles : (i) la sociabilité entre groupes de pairs, (ii) la spatialité de leur pratique, leurs manières de gouverner les territoires sous leur contrôle, l'organisation de leurs parties de chasse aux trains, leurs manières de circinterviennent dans des contextes qu'ils ne connaissent pas.

Le premier aspect, traité dans le chapitre 10, a permis de mettre en évidence l'importance jouée par les groupes pour la promotion des carrières individuelles et collectives ainsi que la reproduction, l'échange et la transmission des savoirs géographiques en jeu dans la pratique du *trainwriting*. Le deuxième aspect, qui a fait l'objet du chapitre 11, a montré que la pratique du *trainwriting* ne se réduisait pas à une spatialité linéaire. Il a ainsi mis en évidence que la spatialité des activités scripturales du collectif que j'ai pisté suit des logiques territoriales, circulatoires et rythmées par la cadence du trafic ferroviaire et que leurs circulations s'inscrivent dans des territoires circulatoires configurés autour d'une « base territoriale » polycentrique.

Le troisième aspect, qui renvoie au chapitre 12, a permis de montrer la diversité des techniques de chasses mobilisées par CASSIUS, lorsqu'il s'est trouvé confronté à un terrain de chasse qu'il ne connaissait pas et le rôle stratégique joué par les réseaux d'entraide lors d'entreprise de tournées européennes.

Les trois chapitres mettent en évidence que la spatialité de la pratique du *trainwriting* contemporaine met en jeu des arrangements fondés sur divers registres spatiaux : la transgression, l'appropriation groupale, l'occupation durable, l'exploitation, l'entretien, la protection, le contrôle, la défense, l'usurpation, l'exploration, la conquête, le braconnage et le parasitisme.

CONCLUSION GÉNÉRALE

« [...] tel parasite est responsable de la croissance du système en complexité, tel parasite le supprime. Et l'autre question continue : sommes-nous ici dans la pathologie des systèmes ou dans leur émergence et leur évolution ? »

Michel SERRES, *Le parasite*, Paris : Pluriel, 2014 : 36.

Pour clore ce travail avec cette partie conclusive, après avoir brièvement rappelé les questionnements qui fondent ma problématique de recherche, je présente en premier lieu une synthèse des résultats empiriques. Je continue ensuite par exposer les principales contributions méthodologiques, conceptuelles et théoriques développées à travers mon étude de cas en soulignant leurs potentiels de transférabilité à d'autres recherches en sciences sociales.

RAPPEL DE LA PROBLÉMATIQUE ET LES QUESTIONNEMENTS QUI LA FONDE

Fondée sur une approche (auto-)ethnogéographique, combinant une perspective transnationale des espaces sociaux et des circulations avec une perspective spatiale pragmatique des usages de l'espace, cette recherche avait pour objectif d'offrir une compréhension nouvelle et dépassionnée de la spatialité des activités circulatoires des adeptes du point de vue des rapports pratiques et idéels qu'ils entretiennent ensemble avec les espaces qu'ils investissent et traversent, ici et là-bas. Partant de constats établis dans le cadre de la réalisation de plusieurs recherches antérieures que ; (1) la mobilité géographique (exploration du réseau ferroviaire, voyages graffitis en train et conquête des systèmes de métros du monde), (2) la documentation visuelle (production et diffusion dans les circuits médiatiques spécialisés de trophées visuels inédits), (3) l'usage des technologies digitales (internet, smartphone, logiciels de géolocalisation) et (4) la quête de la renommée, constituent des dimensions centrales de la pratique du *trainwriting*, mes investigations ethnographiques visaient à saisir plus particulièrement comment les adeptes du *graff* sur trains en devenir développent entre eux les savoirs géographiques nécessaires à leurs activités circulatoires et comment ils s'organisent ensemble pour accomplir leurs « performances » spatiales et scripturales tout en se prémunissant des risques supposés par leurs actions transgressives et précipitées. Dans ce dessein, j'ai concentré mon analyse sur les manières très particulières qu'ont les adeptes du *trainwriting* d'exploiter les propriétés « affordantes » de l'infrastructure mobilière urbaine (services de transports publics, médias et technologies de l'information et de la communication) tout comme sur les significations partagées qu'ils attribuent à leur pratique et aux espaces qu'ils investissent et traversent. J'ai également cherché à identifier les arrangements sociaux et spatiaux qu'ils produisent ainsi qu'à rendre compte des logiques sous-jacentes à leurs activités circulatoires « translocationnelles ». Ce terme qui incarne la double perspective que j'ai combinée pour comprendre la spatialité en jeu dans le monde du *trainwriting* (perspective du rat des villes et vision de l'aigle) me permet aussi de bien marquer ma posture épistémologique sur le phénomène du *trainwriting* qui est de partir du point de vue des adeptes et de leur spatialité, autrement dit de leurs propres visions des espaces qu'ils investissent

et traversent et des représentations des frontières physiques, sociales et symboliques qu'ils perçoivent. La notion de translocationnelle m'a permis tout au long de ma recherche de mieux rendre compte des processus sociospatiaux en jeu dans la pratique globalisée du *trainwriting*, à savoir la production d'espaces sociaux sous condition circulaire.

Les questions qui m'ont servi de fil conducteur pour mener à bien ma recherche se structurent autour de trois principaux axes thématiques :

- **Géohistoire de la translocationnelle de la pratique du *graff* sur trains en contexte européen :** *Comment le phénomène des *graffs* sur trains devient-il une pratique globalisée ? Dans quel contexte sociohistorique s'inscrit la translocationnelle de la pratique du *trainwriting* en cours ? Quels événements significatifs donnent à voir ce processus à l'œuvre du point de vue notamment des acteurs masculins de la scène subculturelle suisse ? Comment ces événements affectent-ils la spatialité des activités subculturelles des adeptes ainsi que l'organisation de leur vie collective ?*
- **Caractéristiques subculturelles du monde du *trainwriting* et profil sociodémographique de ses protagonistes :** *Quelles sont les caractéristiques subculturelles du monde du *trainwriting* ? Qui sont les adeptes du *trainwriting* et qu'est-ce qui les relie fondamentalement ?*
- **Spatialité de la pratique du *trainwriting*, savoirs géographiques, mises en acte des compétences spatiales et valorisation de la mobilité géographique :** *Comment utilisent-ils les trains et quels rôles joue pour eux la mobilité ferroviaire ? Comment s'organisent-ils ensemble pour réaliser leurs productions visuelles et sécuriser leurs interventions transgressives ? Comment contrôlent-ils les ressources infrastructurelles des espaces qu'ils investissent momentanément et durablement ? Comment s'y prennent-ils concrètement pour infiltrer les espaces qu'ils investissent ? Comment font-ils pour se déplacer et s'orienter dans et avec les systèmes du réseau ferroviaire qu'ils infiltrent et explorent ? Comment voyagent-ils ensemble ? Où vont-ils ? et pourquoi ? Comment habitent-ils les espaces qu'ils investissent ?*

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dans le texte qui suit, je reviens sur mes trois axes de questionnements, l'un après l'autre, en exposant les principaux résultats que j'ai tirés de mes analyses.

(i) Géohistoire de la translocationnelle de la pratique du *graff* sur trains en contexte européen :

Sur le plan géohistorique, mes recherches ont mis en évidence qu'en contexte européen dès le début des années 1990, parallèlement à l'accroissement de l'offre des services de transports *low-cost* (interrail, Easyjet, etc.) et à la digitalisation des technologies de la communication et de l'information, la scène du *trainwriting*, alors en pleine effervescence, se spécialise, se territorialise, s'hierarchise, se digitalise, se translocationnelle et s'institutionnalise. Ainsi, la pratique s'intensifie, la compétition et les rivalités entre pairs s'accroissent. En même temps, la lutte contre les auteurs de *graffs* clandestins sur trains se systématisait (surtout à la suite des attentats du 11 septembre 2001) et les réseaux d'alliances de *trainwriters* se densifient. À partir des années 2000, la mobilité géographique tend à devenir une valeur de

principe au sein de la scène européenne du *trainwriting* et une préoccupation majeure des jeunes adeptes en devenir et en quête de reconnaissance (confirmation de l'identité masculine, visibilité médiatique, renommée, respect, grandeur, suprématie, etc.). Entre la fin des années 2009 et le début des années 2010, lorsque je débutai cette étude, les voyages graffitis en Europe se popularisaient à l'échelle de tous les pays occidentaux (à commencer par l'Europe du Nord, suivie de l'Europe de l'Ouest et du Sud, avant finalement de prendre de l'ampleur en Europe de l'EST). Après avoir exploré et investis chacun de leur côté les routes menant aux portes de leurs systèmes métropolitains « locaux », les chasseurs-braconniers du rail de l'Europe en quête de « trophées » inédits poursuivent leur exploration du monde en planifiant des voyages graffitis dans les grandes villes métropolitaines de l'Amérique latine, de l'Asie et de l'Afrique dans l'espoir d'ouvrir de nouvelles routes et de découvrir des terrains de chasse encore inexplorés. Entre temps, dans les circuits médiatiques spécialisés, la figure élitare du *lokal king* cédait le rang à celle de l'« *international top sprayer* », autrement dit du « chasseur de trains » hypermobile, actif et réseauté dans le monde entier. Les codes et les règles de la pratique du *trainwriting* se complexifient. L'organisation des voyages graffitis prend des allures d'exploration urbaine, de conquête des systèmes ferroviaires et de chasse aux métros, supports de prédilection des adeptes du *trainwriting* qui se respectent. Dans le courant des années 2010, le « tourisme graffitis » se généralisait à l'échelle de quasi toutes les régions mondiales. La carte mentale des routes et dépôts de trains connus du monde du *trainwriting* s'agrandit, comme en témoigne notamment la popularisation de la notion de « *Touris Spot* ». Le système d'entraide mutuelle que j'ai désigné à travers l'expression institution de l'Action, Couch & Breakfast (A, C&B) se popularise et se formalise. Il s'agit du service de prestations d'accueil, de guide et d'hébergement informel qui relie ici et là-bas des adeptes basés dans différentes localités, pays et régions du monde. Découvert progressivement de manière fragmentée, tout au long de la réalisation de ma recherche, pièce par pièce, telle l'image d'un puzzle en cours d'assemblage, l'A, C&B incarne l'expression la plus intégrale de la spatialité des adeptes et des processus translocationaux à l'œuvre dans la pratique du *trainwriting*. Les dynamiques interrelationnelles qui animent cette institution (échanges de savoirs géographiques, solidarité et rivalité entre pairs) cristallisent de manières éclairantes comment les adeptes co-habitent les territoires circulatoires qu'ils produisent et comment ils collaborent ensemble pour produire leur monde et continuer de le faire exister et progresser au cours de l'histoire. Les deux derniers chapitres de ma recherche et le récit de voyage décrivant mes observations relatives aux conditions du déroulement du séjour à Prague illustrent tout à fait le rôle central joué par l'A, C&B dans les dynamiques de constitution, maintien et dissolution des espaces sociaux qui configurent le monde du *trainwriting*.

(ii) Les caractéristiques du monde masculin du *trainwriting* et du profil de ses protagonistes

Les approches que j'ai mobilisées pour comprendre la spatialité de la pratique du *trainwriting* m'ont permis de relever plusieurs aspects essentiels des caractéristiques de leurs profils et de leur monde.

Tout d'abord, en ce qui concerne le profil des adeptes du *trainwriting*, si comme le souligne Julie VASLIN (2021) les réponses scientifiques approfondies apportées à la question de qui sont les auteurs de *graffs* (autorisés ou clandestins) en contexte européen demeurent encore de nos jours rares, les chercheur-euse-s contemporains qui se sont intéressé-e-s à ce sujet ont observé des traits de caractère qui correspondent à mes observations. Les adeptes du *trainwriting* (mais c'est valable aussi pour tous les domaines du *writing*) sont en grande majorité des jeunes hommes, bien qu'il semble selon les images (photos et films) qui circulent dans les réseaux médiatiques spécialisés que la « scène subculturelle » du *graff* tend à contenir de plus en plus d'adeptes femmes. Cette caractéristique qui a questionné en

particulier Nancy MACDONNAL (2001) l'a conduite, sur la base des résultats de son étude, à voir dans le monde du *graff* un espace pour la construction d'une certaine masculinité (virilité), pour sa confirmation et sa mise en scène. Les métaphores émiques que j'ai utilisées pour représenter des aspects idéels du monde masculin et viril du *trainwriting*, tels que les adeptes le conçoivent, et pour rendre compte des enjeux sous-jacents au vécu de leur pratique vont dans la même direction que ses analyses. Hormis la caractéristique du genre, l'âge apparaît aussi comme un élément significatif du profil des adeptes du *trainwriting* engagés, lesquels dans leur grande majorité sont relativement jeunes. Les personnes actives que j'ai rencontrées avaient entre 21 et 44 ans. Comme je l'ai déjà souligné dans une étude antérieure (TADORIAN 2009), les responsabilités et la pression sociale liées à l'injonction d'entrer dans la vie active après un certain âge ont un effet contraignant sur la progression des carrières d'adeptes. Ces observations expliquent en partie les raisons d'interruption de carrière des adeptes. D'autres explications sont à trouver dans le vécu d'une mauvaise expérience avec la justice où des querelles de rivalités entre pairs d'ordre « territoriale » ayant pour effets une perte de motivation, un découragement et un retrait du « *game* ». Il ressort aussi que derrière le visage masqué de la figure caricaturale du « jeune galérien », issu des quartiers populaires de la banlieue, au look *street style* et à l'allure *hip-hop* des stars du rap français et américain (casquette, basket, pull à capuche, etc.) renvoyée par les portraits des auteurs de *graff* esquissés dans certains médias populaires, se cache de jeunes hommes caractérisés par un profil sociodémographique plus diversifié (nationalité, origine, degré de formation acquise) et des situations de vie nettement plus variées (situation résidentielle, situation conjugale, situation socioprofessionnelle, situation financière, sources d'argent, etc.). Si les critères sociodémographiques classiques de la « race », de l'origine et du milieu d'appartenance sociale représentaient des variables explicatives pertinentes pour expliquer le profil des auteurs de *graff* notamment dans la scène du *graff new-yorkaise* des années 1970 et 1980, ces caractéristiques ne sont manifestement pas valables de nos jours en contexte européen.

Une étude approfondie sur le sujet reste à faire. En ce qui concerne le profil ethnographique des adeptes rencontrés, ils ne se démarquent pas non plus de manière distinctive au niveau de leurs apparences vestimentaires et des goûts musicaux qui se sont révélés être pluriels. À la question de savoir ce qui caractérise concrètement le monde du *trainwriting* et ce qui consolide le sentiment d'appartenance commun des membres de la communauté de pratique qui les relie, mes observations confirment des pistes ouvertes lors de travaux antérieurs (TADORIAN 2009 a et 2013) : au-delà de la reconnaissance commune d'être affilié à une même tradition subculturelle (la tradition du *writing*), de participer activement à son renouvellement et de poursuivre l'écriture en cours de son histoire vivante et, finalement, d'avoir le sentiment de faire partie de la classe de l'« élite » du *graff* (les *trainwriters*), leur spatialité constitue le point de ralliement le plus saillant du répertoire subculturel commun qu'ils partagent. Tout au long de mon travail, je me suis efforcé de montrer que ce qui caractérise davantage le point commun des personnes engagées dans une carrière de *trainwriters* : c'est d'éprouver un sens commun de l'espace et de la mobilité à l'égard des sites qu'ils investissent et traversent. Ces sens relèvent à la fois de sensibilités de nature sensorielle suscitées par une certaine façon de percevoir des propriétés « affordantes » de l'environnement ferroviaire et de savoirs géographiques spécifiques (savoirs pratiques, discursifs et imaginaires) que les adeptes découvrent au cours de leur initiation. De ces observations, je tire la conception sociologique du monde du *trainwriting* suivant : une communauté de pratique constituant un ensemble d'espaces sociaux entretenus par un vaste réseau social transcendant les échelles « locales » et nationales qui positionnent et interconnectent entre eux, plus ou moins durablement ici et là-bas, des adeptes en quête de reconnaissance, issus de milieux sociaux relativement hétérogènes autour d'activités situées et spécifiques, impliquant la production de savoirs géographiques communs (apprentissage, développement, transmission et renouvellement). De futurs travaux permettraient de voir dans quelle mesure la proposition de cette définition est transférable à d'autres cas d'étude.

(iii) La spatialité des activités circulatoires des adeptes et la mise en œuvre de leurs savoirs géographiques

Sur le plan de la spatialité, mon enquête ethnographique a permis de mettre en évidence quatre éléments de compréhension essentiels pour bien saisir les rapports pratiques et idéels entretenus par les adeptes avec les espaces qu'ils investissent et traversent ainsi que les logiques sociales et spatiales qui sous-tendent les activités circulatoires des adeptes que j'ai pistés. Premièrement, il ressort de ma recherche qu'au-delà de l'explication du détournement de la fonction usuelle des trains pour en faire des supports d'expression graphiques, elle révèle encore deux autres fonctions complémentaires. D'une part, les adeptes du *trainwriting* utilisent les trains pour explorer de l'intérieur, en toute discrétion, les systèmes du réseau ferroviaire qu'ils essaient d'infiltrer et repérer plus facilement les emplacements stratégiques (*spots*) de cibles potentielles. De ce point de vue, les trains leur servent de techniques géostratégiques de reconnaissance des lieux (*spots*). D'autre part, ils les emploient comme moyen de transport pour se déplacer d'un domaine de chasse à l'autre lorsqu'ils cherchent à retrouver une « œuvre », dont ils ont perdu la trace, ou pour voyager quasiment dans tous les pays de l'Europe à des prix relativement avantageux, grâce à de vrais-faux tickets « Interrail Global Pass » qu'ils se procurent dans des circuits du « marché noir » via leur réseau de connaissances. Ceci m'inspire l'idée à considérer ces multiples formes d'utilisation, d'appropriation, de détournement, d'occupation et d'exploitation des propriétés offertes par l'infrastructure ferroviaire et son service public comme une forme de parasitisme infrastructurel et social. De ce point de vue, avec la pratique du *trainwriting*, nous serions donc en présence d'une espèce de sousystème de mobilité informelle inédite qui se loge dans un système de mobilité public, autrement dit d'une science appliquée des usages tactiques et discrets des « lieux ». De ce point de vue : parasitisme, braconnage et faire avec l'espace vont ici de pair, tout comme infragéopolitique et géologique. En même temps ces notions viendraient nourrir les outils conceptuels d'un domaine d'étude peu systématisé en sciences humaines que pourtant de nombreux chercheurs s'en réfèrent en l'évoquant implicitement ou sans le nommer.

Deuxièmement, ma recherche montre aussi que les interventions scripturales des adeptes du *trainwriting* ne se réduisent pas à une spatialité linéaire qui suivrait « simplement » les voies de communication des espaces urbanisés et le cadre vertical du bâti, comme le pointent les recherches classiques et contemporaines sur le sujet. La spatialité des activités scripturales du collectif que j'ai pisté suit des logiques circulatoires, rythmées et synchronisées avec les cadences du trafic ferroviaire. Ces logiques spatiales sont également « territoriales » car imprégnées d'une idéologie territoriale.

Troisièmement, si mon travail ethnographique de pistage des activités circulatoires des RAILERZ met en évidence le fait que l'étendue géographique de leurs espaces sociaux transcende les frontières des États-nations, comme la majorité des adeptes que j'ai rencontrés en Suisse, mais aussi ailleurs, leur vie subculturelle s'organise et se déploie depuis un point d'ancrage « local » plus ou moins stable, c'est-à-dire une « base territoriale ». Autrement dit la géographie de leur territoire circulaire se structure à partir d'un point d'origine commun (le point d'ancrage de leur « base territoriale »). De cette configuration spatiale structurée autour d'un point d'ancrage « territorial » résultent deux régimes de circulations. Le premier concerne les circulations à l'intérieur des frontières de la base, le deuxième à l'extérieur de la base.

Quatrièmement et finalement, mon étude montre que le principe de marquage visuel autopromotionnel qui caractérise la pratique du *trainwriting*, apparemment très simple et égocentré, relève d'une « écologie de prestige » mettant en jeu non seulement des systèmes sophistiqués de solidarité entre pairs (mentorat, institution de l'A, C&B), mais aussi des manières subtiles d'utiliser des ressources mobilitaires de

l'infrastructure ferroviaire. Ces manières s'expriment par exemple par leurs façons de gouverner les *yards* sous leur contrôle et par leur recours au principe de tournus similaire à la rotation des cultures qu'ils appliquent pour exploiter les ressources des terrains qu'ils revendiquent. L'organisation informelle de séjours graffitis et plus particulièrement la participation à des tournées européennes itinérantes représente de véritables « institutions » (au sens anthropologique du terme) au sein du monde du *trainwriting*. D'une part et idéalement d'un point de vue individuel, l'entreprise de voyages graffitis, en tant qu'un ensemble d'activités mobilitaires codifiées, donne la possibilité aux adeptes d'explorer et d'expérimenter de nouveaux contextes d'activités et aussi et surtout de rencontrer des pairs – « adeptes locaux » ou « autres adeptes touristes en route » – pour partager avec eux des expériences « authentiques ». D'autre part, le « tourisme graffitis » leur permet également de produire des « trophées visuels » (photographies et films) de leurs exploits et ainsi de ramener de leurs expéditions graffitis des souvenirs filmiques et photographiques de leurs propres œuvres éphémères. Une fois recouvertes de graffitis, les rames sont plus ou moins rapidement placées hors service et déplacées dans les ateliers de nettoyage. Compte tenu des conditions de vie des graffitis plus ou moins courtes sur les trains, la production de témoignages visuels nécessite d'excellentes connaissances de la structure et de l'organisation du réseau ferroviaire. Les cartes des lignes régionales et les plans des horaires du trafic aident les adeptes à s'orienter au sein des systèmes qu'ils convoitent. Lorsque ces adeptes, juste après leurs actions graffitis sur trains, ne parviennent pas à prendre des images satisfaisantes de leurs œuvres, ils se débrouillent pour retrouver dans le trafic ferroviaire les rames transportant leurs trophées ou leurs rames investies avant qu'elles ne soient acheminées dans les ateliers de remise en état et disparaissent de la circulation. Ces « trophées visuels » sont ensuite utilisés par leurs auteurs pour documenter leur *style de vie* « hors du commun ». Ces trophées témoignent des compétences graphiques et spatiales des *trainwriters* et démontrent leur maîtrise « absolue » des systèmes ferroviaires. Leurs images, une fois diffusées dans leurs réseaux de pairs via leurs publications dans par exemple des magazines et blogs spécialisés, sont dans la mesure du possible conservées précieusement par leurs auteurs dans des lieux sûrs. Autrement, ces images peuvent faire l'objet de séquestration lors des procédures de perquisition appliquées par les forces de l'ordre pour compromettre les situations des « vandales » qu'elles ont pour cible. Dans cette logique, « savoir circuler » au sein des systèmes ferroviaires et « savoir faire circuler » les images dans leur réseau de pairs apparaissent du point de vue des expériences des adeptes en quête de renommée comme une condition (i) pour étendre le champ de leur visibilité sociogéographique. Au cours de leur carrière d'adeptes du *trainwriting*, l'apprentissage d'un certain « sens de la mobilité » est fondamental pour pouvoir (ii) occuper des positions et des statuts stratégiques de « leader » au sein de leurs regroupements (iii) contrôler des parcs ferroviaires et (iv) mener des équipes aux moments opportuns sur les sites où stationnent les rames convoitées.

PRINCIPALES CONTRIBUTIONS MÉTHODOLOGIQUES, CONCEPTUELLES ET THÉORIQUES DÉVELOPPÉES À TRAVERS MON ÉTUDE DE CAS ET LEURS POTENTIELLES DE TRANSFÉRABILITÉ À D'AUTRES RECHERCHES

Si en apportant des réponses à mes questionnements ma recherche a permis de documenter et de produire des éléments de compréhension approfondie et dépassionnée au sujet de la spatialité d'un phénomène urbain répandu dans de nombreuses parties du monde, cependant méconnue de la littérature en sciences sociales, mon étude de cas sur la pratique du *trainwriting* m'a permis d'élaborer des considérations méthodologiques, conceptuelles et théoriques plus larges et donc potentiellement transférables à d'autres recherches. Parmi ces considérations, j'en ai retenu quatre principales.

La première renvoie au potentiel de la description métaphorique, la deuxième à la proposition de la notion de translocational et la troisième au modèle de conceptualisation des espaces sociaux transnationaux et la notion d'écologie de prestige.

Considération relative à l'adoption d'une technique de mise en récit narrative fondée sur la description métaphorique. Sur le plan textuel, le recours à une technique ethnographique de mise en récit narrative et métaphorique a été privilégiée pour donner à voir de manière impressionniste et vivante les rapports pratiques et idéels entretenus par les protagonistes de ma recherche avec les espaces qu'ils investissent et traversent en lien avec les processus de translocalisation à l'œuvre dans leur pratique. Plusieurs « métaphores vernaculaires » (chasse, guerre, royauté, jeu, danse, etc.) et « figures-concepts » (institution de l'A, C&S et le Rock'n'Roll des RAILERZ), tirés directement de l'univers sémantique du monde du *trainwriting*, m'ont ainsi servi à réaliser les opérations de « traduction-médiation » supposées par le travail de réalisation de comptes rendus ethnographiques et donc d'établir des ponts heuristiques entre savoirs vernaculaires, savoirs scientifiques et savoirs populaires, conformément à l'une des fonctions primordiales du travail ethnographique tel que je le conçois. En ce sens, mon texte pourrait servir de modèle méthodologique de mise en récit réflexive, narrative et imagée transférable à d'autres travaux scientifiques fondés sur une démarche ethnographique. Les métaphores émiqes que j'ai utilisées pour analyser, donner sens et faire image d'observation de phénomènes complexes pourraient servir d'outils sémantiques et heuristiques transposables à l'analyse d'autres cas d'étude. Je pense notamment à la métaphore de la danse qui s'avère être un puissant outil pour penser en image des phénomènes sociaux inscrits dans des temporalités complexes. La figure-concept A, C&B me paraît aussi tout autant fertile pour penser les dynamiques interrelationnelles et la structuration des espaces sociaux animés sous condition circulatoire. J'y reviendrai de manière plus concrètement dans d'autres points.

Considération relative à la proposition du terme translocational et son potentiel de transférabilité à d'autres sujets de recherche. Sur le plan conceptuel, la proposition de privilégier la formule « translocational » que j'ai créée devait permettre de faire ressortir la complexité des rapports pratiques et idéels entretenus par les protagonistes de ma recherche avec la diversité des référentiels géographiques en jeu dans leurs manières de vivre leur pratique et d'organiser leurs activités circulatoires ici et là-bas. Ces référentiels s'expriment dans leurs discours, dans les termes « base territoriale », « scène locale », « scène suisse », « scène européenne » et « scène internationale » du *trainwriting* qu'ils utilisent pour se situer, s'orienter, se déplacer, se positionner et s'investir au sein des espaces sociaux qu'ils investissent et traversent. Par contraste aux notions utilisées dans la littérature classique et contemporaine en sciences sociales comme « translocal ou transnational », le « translocational » n'envisage pas seulement la dimension du « tran - » comme une « simple » relation d'interconnexion, mais comme un lieu à part entière, autrement dit un lieu de mobilité en soi (le local dans la mobilité). Aussi, à la différence de l'idée contenue à travers le terme « transnational » qui pointe sur des interconnexions sociales qui mettent en jeu des personnes supposées être « fixées » dans plusieurs pays et en contraste avec le terme « translocal » qui, lui, souligne la nature fondamentalement située « localement » de ces interconnexions sociales et s'intéressent aux relations et échanges sociaux situés de type « locale-locale », la notion de translocational questionne les rapports entre localité, fixité et mobilité. Contrairement aux deux premières notions présentées, celle de translocational a l'avantage d'intégrer dans la conception cartographique qu'elle sous-tend la situation de mobilité dans le « local », comme dans les cas des circulations « intradomaines » et « interdomaines » qui caractérisent la façon dont mes partenaires de terrain privilégiés bougent à l'intérieur de ce qu'ils considèrent comme leur « base territoriale ». En ce sens la notion de translocational permet d'identifier et mettre en relation sur une même carte géographique différents systèmes de mobilités en jeu dans les activités des personnes circulantes.

Considération relative à la conceptualisation de l'A, C&B et à sa valeur analytique pour étudier des mondes autres. Etant donné le regard que je porte sur le rôle central de l'institution de l'A, C&B dans le développement des carrières d'adeptes, je vois dans cette institution l'« espace social translocal/transnational » par excellence du monde du *trainwriting* contemporain. En effet, cette institution met en branle toutes les composantes indispensables à la production et reproduction du monde du *trainwriting*. Par analogie à la kula et au potlach pour les communautés concernées par ces institutions (trobriandais et amérindiens), l'A, C&B constitue ce qui pourrait être désignée en référence à une idée forte de Marcel MAUSS que je m'approprie, comme le « fait subculturel total » du monde du *trainwriting* contemporain, c'est-à-dire la forme incarnée, la plus significative et complète, des espaces sociaux constitués par les adeptes du *trainwriting* et la plus évocatrice de leur style d'habiter (Stock 2004, 2007, 2015) ensemble les espaces qu'ils investissent et traversent. En effet, pour MAUSS le « fait social total » qui m'a inspiré la notion « fait subculturel total », renvoie à un ensemble de fait qui :

[...] mettent en branle dans certains cas la totalité de la société et de ses institutions (potlatch, clans affrontés, tribus se visitant, etc.) et dans d'autres cas seulement un très grand nombre d'institutions, en particulier lorsque ces échanges et ces contrats concernent plutôt des individus (MAUSS 2001 [1950] : 274).

Selon MAUSS dont j'interprète les idées à la lumière des outils conceptuels de ma boîte à outils, un monde social s'étudie dans sa globalité par fragments de fait, puis un assemblage de l'ensemble. En ce sens, le défi de l'ethnographe consiste dans un premier temps à repérer des micro systèmes sociaux suffisamment « complets », à l'image des systèmes de « prestations totales » qui caractérisent les institutions de la kula, du potlach ou justement de l'A, C&B, et dans un deuxième temps de pister les activités qui le manifestent ici et là-bas tout en s'efforçant d'en faire sens pour saisir leurs logiques sous-jacentes. De ce point de vue, les faits subculturels totaux, à l'image du système d'échanges d'entraide mutuelle incarné par l'institution de l'A, C&B, se reconnaîtraient à leurs caractéristiques de concerner tous les membres des communautés de pratique des subcultures étudiées tout en révélant quelque chose sur l'ensemble des activités collectives qui les relient et donc sur les dynamiques de production des espaces sociaux qu'ils constituent.

Considération relative à la proposition d'un modèle pour conceptualiser les espaces sociaux translocationaux. Si le système d'échange d'entraide mutuelle translocationnel incarné par l'A, C&B peut ainsi être qualifié de fait subculturel total du monde du *trainwriting*, c'est parce que les activités situées qui animent cette institution concernent toutes les dimensions du modèle de l'espace social transnational que j'ai cherché à mettre en lumière : (1) les localités, les routes, les distances géographiques et les moyens de communication en jeu dans leurs activités circulatoires ; (2) les statuts sociaux relevant de leurs attributs individuels (acquis ou conquis), les positions et rôles sociaux qu'ils occupent au sein de leur(s) cercles d'appartenance de même que les normes sociales en jeu qui orientent leurs comportements sociaux ; (3) les cadres légaux des contextes nationaux dans lesquels ils interagissent ; (4) les réseaux et les échanges sociaux qui contribuent à créer, entretenir et dissoudre leurs liens sociaux translocationaux ; (5) les représentations spatiales et les significations sociales qu'ils attribuent à leurs expériences transnationales et ; (6) le rôle joué par les effets de la temporalité sur les cinq autres dimensions. Fort de ce constat, inversement le modèle conceptuel multidimensionnel des espaces sociaux transnationaux au fondement de mon approche s'avère être un outil utile pour repérer et analyser les « faits subculturels totaux » d'autres communautés de pratique.

De ce qui précède en même temps et de façon complémentaire du point de vue de ce que j'ai désigné « écologie de prestige » du *trainwriting*, j'envisage aussi l'A, C&B comme l'« espace trans[-]actionnel » du monde du *trainwriting* par définition, car le système de mobilités (mobilité géographique, mobilité imaginaire, mobilité virtuelle et mobilité positionnelle) sur lequel cette institution se fonde concentre tous les ingrédients matériels et idéels nécessaires à la production des projets carriéristes des adeptes en devenir (*illusio* du *trainwriting*). En ce sens, cette institution rassemble tous les éléments permettant aux adeptes de développer des savoirs géographiques en apprenant à maîtriser les propriétés des espaces qu'ils investissent et traversent, de mettre à l'épreuve leurs compétences spatiales en démontrant leur maîtrise des domaines qu'ils exploitent et finalement de convertir les ressources spatiales à leur disposition en bénéfices symboliques : capital spatial, capital social, capital subculturel et autres formes de capitaux symboliques en jeu dans la quête de la reconnaissance (confirmation de l'identité masculine, visibilité médiatique, renommée, respect, grandeur, suprématie, etc.)

Entendu comme telle, l'écologie de prestige peut être définie plus généralement comme les moyens géologistiques par lesquels les personnes exploitent les propriétés des espaces qu'ils investissent pour capitaliser des ressources symboliques et se positionner au sein d'un système interrelationnel. La notion d'écologie de prestige apparaît de ce point de vue comme un outil fort utile pour saisir les enjeux de « lutte des places » (LUSSAULT 2007a, 2009, 2014) inhérente à l'existence humaine contemporaine, autrement dit aux conditions de co-habitations des utilisateur·trice·s différentielles d'espace. Pour paraphraser Michel LUSSAULT, tout se passe en effet dans le régime libéral du marché des places qui caractérise l'idéologie dominante des pays du contexte géographique que j'ai pris en compte dans ma recherche (mais bien au-delà aussi) comme si paradoxalement le potentiel de places à promouvoir ne cesse de s'étendre en même temps que la convoitise croît. Car en effet comme le souligne le même auteur :

[...] le verbe exister reprend sa signification première, si l'on veut bien revenir à l'étymologie d'ex-sistere. Sistere, qui dérive de la racine indo-européenne sta, qui veut dire se tenir debout, immobile (d'où vient le latin stare, signifie placer et/ou se placer. Exister, c'est donc placer et/ou se placer « ex » – hors de : à la fois se placer et se déplacer, bref agir pour trouver ses (bonnes) places. Ce qui, nous le verrons exige de savoir et de pouvoir maîtriser les distances qui s'établissent entre les réalités sociales. Cet incessant jeu combiné des distances, des places et des placements est au cœur de l'activité des individus en société. L'existence serait ainsi une action spatiale permanente (LUSSAULT 2007a : 33-349).

En cela, le phénomène de l'émergence des subcultures urbaines sont révélateurs de la lutte des places à l'œuvre dans les sociétés postindustrielle et à l'époque de l'ère « numérique ». De ce point de vue, les modalités d'« usage », d'« expérimentation », d'« exploration », de « détournement », d'« appropriation », d'« occupation », d'« exploitation », de « contrôle », de « partage », de « négociation », de « protection », de « braconnage », de « parasitage » qui caractérisent la diversité des régimes de « faire avec de l'espace », soit d'habiter (STOCK 2007 et 2015) propres à la spatialité des protagonistes de ma recherche entretiennent avec les espaces qu'ils investissent sont révélatrices de l'exercice de cette « lutte des places » qui s'incarnent directement au sein du monde du *trainwriting* dans la quête des meilleurs *spots*.

LISTE DE RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

OUVRAGES ET ARTICLES DE PÉRIODIQUE

- ABBOTT, A. (s. d.). *Time matters. On theory and method*. The University of Chicago Press.
- ABU-LUGHOD, L. (1991). Writing against culture. In R. G. Fox (Éd.), *Recapturing Anthropology: Working in the Present* (p. 137-154). School of American Research Press.
- ADEY, P., & ANDERSON, B. (2011). Anticipation, Materiality, Event : The Icelandic Ash Cloud Disruption and the Security of Mobility. *Mobilities*, 6(1), 11-20.
<https://doi.org/10.1080/17450101.2011.532919>
- ACKER, P. C. (2013). *Flip the script. A guide-book for aspiring vandals & typographers*. Gingko Press.
- AGIER, M. C. (2015). *Anthropologie de la ville*. Presse Universitaires de France.
- ANDERSON, B. (1996). *L'imaginaire national: Réflexions sur l'origine et l'essor du nationalisme*. Ed. La Découverte.
- ANDERSON, N. (1923). *The hobo the sociology of the homeless man*. University of Chicago Press.
- APPADURAI, A. (2005). *Après le colonialisme: Les conséquences culturelles de la globalisation*. Payot.
- ATKINSON, P. C. (1992). *Understanding Ethnographic Texts*. SAGE Publications. <https://www.booktopia.com.au/understanding-ethnographic-texts-paul-anthony-atkinson/book/9780803939370.html>
- AUGÉ, M. (1994). *Pour une anthropologie des mondes contemporains*. Aubier.
- AUGÉ, M. (1986). Un ethnologue dans le métro. Hachette.
- AUGÉ, M. (2004). *L'anthropologie*. Presses Universitaires de France.
- AUSTIN, J. (2001). *Taking the Train: How Graffiti Art Became an Urban Crisis in New York City*. Columbia University Press.
- BARTH, F. (1969). Introduction. In F. BARTH (Éd.), *Ethnic groups and boudaries: The social organization of culture difference* (p. 9-38).
- BAUDRILLARD, J. (1976). Kool Killer ou l'insurrection par les signes. In *L'échange symbolique et la mort* (p. 128-138). Gallimard.
- BAUMANN, G. (1996). *Contesting culture discourses of identity in multi-ethnic London*. Cambridge University Press.
- BAZIN, H. (1995). *La culture hip-hop*. Desclée DE BROUWER.
- BEAUD, S., & WEBER, F. (2011). *Guide de l'enquête de terrain: Produire et analyser des données ethnographiques* (4^e éd. augmentée). La Découverte.
- BECKER, H. S. (1985). *Outsiders: Études de sociologie de la déviance*. A.-M. MÉTAILLÉ.
- BECKER, H. S. (2002). *Les ficelles du métier: Comment conduire sa recherche en sciences sociales*. La Découverte.
- BENEDICT, R. (1934). *Patterns of culture*. Houghton Mifflin Company.
- BENNETT, A. (1999). Subcultures or Neo-Tribes? Rethinking the Relationship between Youth, Style and Musical Taste. *Sociology*, 33(3), 599-617.
<https://doi.org/10.1177/S0038038599000371>

- BERNUS, E. (1995). Perception du temps et de l'espace par les touaregs nomades sahéliens. In P. CLAVAL & SINGARAVELOU (Éds.), *Ethnogéographies* (Centre IRD de Bondy ; p. 41 -50). L'Harmattan.
- BERTHELET, P. (2002 a). L'impact des événements du 11 septembre sur la création de l'espace de liberté, de sécurité, et de justice. Partie 1. *Cultures & Conflits*, 46.
<https://doi.org/10.4000/conflits.795>
- BERTHELET, P. (2002b). L'impact des événements du 11 septembre sur la création de l'espace de liberté, de sécurité, et de justice. Partie 2. *Cultures & Conflits*, 46.
<https://doi.org/10.4000/conflits.799>
- BIDART, C., DEGENNE, A., & GROSSETTI, M. (2011). *La vie en réseau : Dynamique des relations sociales*. Presse Universitaires de France.
- BISSELL, D. (2007). Animating Suspension : Waiting for Mobilities. *Mobilities*, 2 (2), 277 -298.
<https://doi.org/10.1080/17450100701381581>
- BOLTANSKI, L. (1991). *De la justification : Les économies de la grandeur*. Gallimard.
- BOLTANSKI, L., & CHIAPELLO, E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*. Gallimard.
- BOLTANSKI, L., & THÉVENOT, L. (2000). The reality of moral expectations : A sociology of situated judgement. *Philosophical Explorations*, 3(3), 208-231. <https://doi.org/10.1080/13869790008523332>
- BONTE, P., & ABÉLÈS, M. (1991). *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*. Presses universitaires de France.
- BORUTTI, S. (2001). *Théorie et interprétation : Pour une épistémologie des sciences humaines*. Ed. Payot.
- BOUILLON, F., FRESIA, M., & TALLIO, V. (2005). *Terrains sensibles : Expériences actuelles de l'anthropologie*. Centre d'études africaines EHESS.
- BOURDIEU, P. (1979). *La distinction. Critique sociale du jugement*. Les éditions de minuit.
- BOURDIEU, P. (1992). *Les règles de l'art : Genèse et structure du champ littéraire*. Ed. du Seuil.
- BOURDIEU, P. (1994). *Raisons pratiques : Sur la théorie de l'action*. Ed. du Seuil.
- BOURDIEU, P. (1998). *La domination masculine*. Seuil.
- BRAKE, M. (1980). *The sociology of youth culture and youth subcultures sex and drugs and rock'n'roll ?* Routledge & Paul.
- BRAKE, M. (1985). *Comparative youth culture the sociology of youth cultures and youth subcultures in America, Britain, and Canada*. Routledge.
- BRICKELL, K., & DATTA, A. (2011). *Translocal geographies spaces, places, connections*. Ashgate.
- BRUBAKER, R. (2002). Ethnicity without groups. *European Journal of Sociology / Archives Européennes de Sociologie / Europäisches Archiv für Soziologie*, 43(2), 163-189. JSTOR.
<http://www.jstor.org/stable/23999234>
- BRUBAKER, R. (2004). *Ethnicity without groups* (Harvard University Press).
- BURTON, J. W. (1979). *Deviance, terrorism & war : The process of solving unsolved social and political problems*. Australian National University Press.

- BUSCATTO, M. (2016). La forge conceptuelle. "Intersectionnalité": À propos des usages épistémologiques d'un concept (très) à la mode. *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 47 (2), 101115. <https://doi.org/10.4000/ras.1744>
- BUSCHER, M., URRY, J., & WIRCHGER, K. (2010). *Mobile Methods*. Routledge.
- CAPUTO, A. (2009). *All city writers: The Graffiti diaspora: from New York to Europe: a movement in transition* (International ed). Kitcheng3.
- CARDON, D. (2019). Culture numérique. Paris: Presses de Sciences Po.
- CASTELS, M. (1996). *The rise of the network society*. Blackwell.
- CASTLEMAN, C. (1995). *Getting up: Subway graffiti in New York* (vtlsooo573552). The MIT Press.
- CHALFANT, H., & PRIGOFF, J. (1987). *Spraycan Art*. Thames & Hudson.
- CHASTANET, F. (2009). *Cholo writing latino gang graffiti in Los Angeles*. Dokument Press.
- CERTEAU, M. de. (1990). *L'invention du quotidien / 1, Arts de faire / Michel de CERTEAU* (Nouvelle éd. / établie et présentée par Luce GIARD.). Gallimard.
- CHAMPAGNE, P. (2008). *Pierre BOURDIEU*. Milan.
- CHATEAURAYNAUD, F. (1991). *La Faute professionnelle* (MÉTALLIÉ).
- CLARKE, J. (1976). Style. In S. HALL & T. JEFFERSON (éds.), *Resistance through rituals: Youth subcultures in post war Britain* (175-191). Routledge.
- CLAVAL, P. & SINGARAVELOU. (2003). *Géographie culturelle: Une nouvelle approche des sociétés et des milieux*. A. COLIN.
- CLIFFORD, J. (1983). *De l'autorité en ethnographie*.
- CLIFFORD, J. (1997). *Routes: Travel and translocation in the late twentieth century*. Harvard University Press.
- CLIFFORD, J. (1986). Introduction: Partial Truths. In J. CLIFFORD & G. E. MARCUS (Éds.), *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography*. University of California Press.
- CLIFFORD, J., & MARCUS, G. E. (1986). *Writing Culture: The poetics and politics of ethnography*. University of California Press.
- COHEN, A. K. (1955). *Delinquent boys: The culture of the gang*. Free Press.
- COHEN, P. (1997). Subcultural Conflict and Working-class Community. In P. COHEN (Éd.), *Rethinking the Youth Question: Education, Labour and Cultural Studies* (p. 48-63). MACMILLAN Education UK.
- CONNELL, R. (2014). *Masculinités: Enjeux sociaux de l'hégémonie*.
- CONNELL, R. W. (1995). *Masculinities* (University of California Press). University of California Press.
- CONNELL, R. W., & MESSERSCHMIDT, J. W. (2015). Faut-il repenser le concept de masculinité hégémonique? *Terrains travaux*, N° 27 (2), 151-192. <https://www.cairn.info/revue-terrains-et-travaux-2015-2-page-151.htm>
- CONRADSON, D., & LATHAM, A. (2005). Transnational urbanism: Attending to everyday practices and mobilities. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 31(2), 227-233. <https://doi.org/10.1080/1369183042000339891>
- COOPER, M., & CHALFANT, H. (2009). *Cooper, Martha & Henry CHALFANT. Subway Art: 25th Anniversary Edition* (Edel edition).

- COOPER, M., & COOPER, M. (1984). *Subway Art*. Thames and Hudson.
- CORBIN, A., & COURTINE, J.-J., VIGARELLO, G. (2011). *Histoire de la virilité*. Le Seuil.
- CORTÈS, G., & FARET, L. (2009). *Les circulations transnationales. Lire les turbulences migratoires contemporaines*. Armand COLIN.
- COULON, A. (2007). *L'École de Chicago* (4^e éd). Presses Universitaires de France.
- CRENSHAW, K. W., & BONIS, O. (2005). Cartographies des marges : Intersectionnalité, politique de l'identité et violences contre les femmes de couleur. *Cahiers du Genre*, n° 39 (2), 5182. <https://www.cairn.info/revue-cahiers-du-genre-2005-2-page-51.htm>
- CRESSWELL, T. (1996). Heretical Geography 1 : The Crucial « Where » of Graffiti. In *In place/out of place : Geography, ideology, and transgression* (p. 31-61). University of Minnesota Press.
- CRESSWELL, T. (2006). *On the move : Mobility in the modern Western world*. Routledge.
- CRESSWELL, T. (2012). Mobilities II : Still. *Progress in Human Geography*, 5(36), 645-653.
- CRESSWELL, T. (2013, septembre 13). *La mobilité entre mouvement, signification et pratiques*. Forum vies mobiles. <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2013/09/13/mobilite-entre-mouvement-signification-et-pratiques-1163>
- CRESSWELL, T. C. (2012). *Geographic Thought : A critical introduction*. Wiley-Blackwell.
- CUCHE, D. (2004). *La notion de culture dans les sciences sociales* (3^e éd). Edition La Découverte.
- CURRY, G. D., DECKER, S. H., & MCLEAN, W. P. (1990). *Encyclopædia universalis* (Encyclopædia Universalis France SA). Encyclopædia Universalis France SA.
- CZARNIAWSKA, B. (2007). *Shadowing : And Other Techniques for Doing Fieldwork in Modern Societies*. Copenhagen.
- DAHINDEN, J. (2009a). Are we all transnational now ? Network transnationalism and transnational subjectivity : The differing impacts of globalization on the inhabitants of a small Swiss city. *Ethnic and Racial Studies*, 1365-1386.
- DAHINDEN, J. (2009b). Die transnationale Perspektive. *Terra cognita revue suisse de l'intégration et de la migration*, 16 -19.
- DAHINDEN, J. (2010). La circulation des personnes : Cabaret Dancer's Transnationality. *Working Papers MAPS*, 1-16.
- DAHINDEN, J. (2017). Transnationalism reloaded : The historical trajectory of a concept. *Ethnic and Racial Studies*, 40(9), 1474-1485. <https://doi.org/10.1080/01419870.2017.1300298>
- DAHINDEN, J., DUEMMER, K., & MORET, J. (2014). Disentangling Religious, Ethnic and Gendered Contents in Boundary Work : How Young Adults Create the Figure of 'The Oppressed Muslim Woman'. *Journal of Intercultural Studies*, 329-348.
- DELLA PORTA, D., & TARROW, S. (2005). Transnational Processes and Social activism: An Introduction. Dans DELLA PORTA, D., et TARROW, S (eds.), *Transnational Protest and Global Activism* (1-17). Rowan & Littlefield Publishers, INC.
- DEWEY, J. (1938). *Logic : The theory of inquiry* (H. HOLT and company).
- DI MÉO, G. (2014). *Introduction à la géographie sociale*. A. COLIN.
- DUBET, F. (1987). *La galère : Jeunes en survie*. A. FAYARD.

- DUFOUR, P., & GOYER, R. (2009). Analyses de la transnationalisation de l'action collective : Proposition pour une géographie des solidarités transnationales. *Sociologie et sociétés*, 41 (2), 111 -134.
- DUMONT, M. (2006). *Espace et lieu. La perspective de l'expérience de Yi-Fu TUAN* (in *Folio*, février 2006, Lausanne) – Lecture de Marc DUMONT. 215 -218.
- DUPUY, F. (2008). *Anthropologie économique* (vttl5004731017; 2^e éd.). A. COLIN.
- DURAND, J. -P., WEIL, R., & BERNOUX, P. (1997). *Sociologie contemporaine* (2^e éd. revue et augm.). Vigot.
- ECO, U. (1985 a). *La guerre du faux*. B. GRASSET.
- ECO, U. (1985b). *La guerre du faux*. B. GRASSET.
- EKIN, *Ekin Subways*. 1998-2013. (2013).
- ELIAS, N. (1984). *Über die Zeit*. Suhrkamp Verlag.
- Encyclopædia, U. (2005). *Encyclopædia universalis* (Version 10). Encyclopædia Universalis France SA.
- FAIST, T. (2015). Transnational social spaces. *Ethnic and Racial Studies*, 38(13), 2271-2274. <https://doi.org/10.1080/01419870.2015.1058502>
- FASSIN, D., Bensa, A., BÉLIARD, A., & EIDELIMAN, J.-S. (2008). *Au-delà de la déontologie. Anonymat et confidentialité dans le travail ethnographique*. La Découverte.
- FERGUSON, N. (2011). *Civilization the West and the rest*. Allen LANE.
- FERNANDEZ, J. W. (1991). *Beyond metaphor: The theory of tropes in anthropology*. Stanford University Press.
- FERRELL, J. (1996). *Crimes of style: Urban graffiti and the politics of criminality*. Northeastern University Press.
- FERRELL, J., & HAMM, M. S. (1998). *Ethnography At The Edge: Crime, Deviance, and Field Research*. UPNE.
- FINCHAM, B., MCGUINNESS, M., & MURRAY, L. (2010). *Mobile Methodologies*. Palgrave MACMILLAN UK.
- FOUCAULT, M. (2001). *Dits et écrits: 1954-1988*. Gallimard.
- FRITH, S. (1979). Review of The Sociology of Rock. *The Canadian Journal of Sociology / Cahiers canadiens de sociologie*, 4 (4), 413 -415. <https://doi.org/10.2307/3340264>
- GALLAND, O. (2004). *Sociologie de la jeunesse* (5^e éd.). A. COLIN.
- GARETT, B. (2013). *Explore Everything: Place-Hacking the City*. Verso.
- GARFINKEL, H. (2007). *Recherches en ethnométhodologie*. Presses Universitaires de France.
- GASTMAN, R. (2010). *The history of American graffiti*. Harper Design.
- GEERTZ, C. (2003). La description dense : Vers une théorie interprétative de la culture. In *L'enquête de terrain*. Editions La Découverte/M.A.U.S.S.
- GELDER, K., & THORNTON, S. (1997). *The subcultures reader* (2nd ed). Routledge.
- GÉRARDOT, M. (2007). Penser en rythmes. *EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales*. <https://www.espacestems.net/articles/penser-en-rythmes/>

- GHASARIAN, C. (1992). *Honneur, chance et destin*. Editions L'Harmattan.
- GHASARIAN, C. (1997). Les désarrois de l'ethnographe. *L'Homme*, 37 (143), 189 -198. <https://doi.org/10.3406/hom.1997.370313>
- GHASARIAN, C. (2002). La Réunion acculturation, créolisation et réinventions culturelles. *Ethnologie française*, 32 (4), 663 -676.
- GHASARIAN, C. (2002). *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux*. Arman COLIN.
- GIBSON, J. J. (1979). *The ecological approach to visual perception*. Houghton MIFFLIN.
- GIDDENS, A. (2005). *La constitution de la société : Éléments de la théorie de la structuration*. Presse Universitaires de France.
- GLASER, B. G., & STRAUSS, A. L. (2009). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research* (4. paperback printing). Routledge.
- GLAUSER, J. (2016). *Tokyo-skate : Les paysages urbains du skateboard*. Infolio.
- Glick SCHILLER, N., BASCH, L., & BLANC-SZANTON, C. (1992). Towards a Transnational Perspective on Migration : Race, Class, Ethnicity, and Nationalism Reconsidered. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 645, 1-24.
- GOFFMAN, E. (1963). *Behavior in public places : Notes on the social organization of gatherings*. Free Press of Glencoe.
- GOFFMAN, E. (1964). The Neglected Situation. *American Anthropologist*, 66(6_PART2), 133-136. https://doi.org/10.1525/aa.1964.66.suppl_3.02a00090
- GOFFMAN, E. (1974). *Les rites d'interaction*. Ed. de minuit.
- GOLDSTEIN, J. (1992). *Let's move, let's tag ! Ou la rage du spray*. Editions IES.
- GORDON, M. M. (1997). The Concept of the Sub-Culture and Its Application [1947]. In K. GELDER & S. THORNTON (Éds.), *The Subculture Reader* (Routledge, p. 40-43). Routledge.
- GRAMSCI, A (1971). *Selections from the « Prison notebooks » of Antonio GRAMSCI*. International Publishers.
- GRUZINSKI, S. (2006). *Les quatre parties du monde histoire d'une mondialisation*. Seuil.
- HALL, E. T. (1984). *Le langage silencieux*. Seuil.
- HALL, S. C. (2018). Five The West and the Rest : Discourse and Power [1992]. In D. MORLEY (Éd.), *Essential Essays, Volume 2* (Duke University Press). Duke University Press.
- HANNERZ, U. C. (1983). *Explorer la ville : Éléments d'anthropologie urbaine*. Ed de minuit.
- HAREL, S. (2006). *Braconnages identitaires un Québec palimpseste*. VLB éditeur.
- HARRE, R. (1993). *Social Being 2^e* (2nd edition). John WILEY & SONS.
- HARRISON, R. P. (1992). *Forêts : Essai sur l'imaginaire occidental*. Flammarion.
- HAWORTH, B., BRUCE, E., & IVESON, K. (2013). Spatio-temporal analysis of graffiti occurrence in an inner-city urban environment. *Applied Geography (Sevenoaks)*, 38, 53-63. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2012.10.002>
- HEBDIGE, D. (1979). *Subculture : The meaning of style*. Methuen.
- HEINICH, N. (2012). *De la visibilité : Excellence et singularité en régime médiatique*. Gallimard.

- HITZLER, R., & NIEDERBACHER, A. (2010). *Leben in Szenen: Formen jugendlicher Vergemeinschaftung heute* (vtlsoo4849687; 3., vollständig überarb. Aufl.). VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- HODKINSON, P. (2005). 'Insider Research' in the Study of Youth Cultures. *Journal of Youth Studies*, 8(2), 131-149.
<https://doi.org/10.1080/13676260500149238>
- HODKINSON, P. C. (2002). *Goth. Identity, style and subculture*. Berg Publishers.
<https://epubs.surrey.ac.uk/732232/>
- HUGUES, E. C. (1958). *Men and their work*. The Free Press of Glance.
- IVESON, K. (2010). Graffiti, Street Art and the City. *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 14, 2532.
- JUDD, G. C. (2013). *Addicted to Steel*. ShieldCrest.
- KAHN-HARRIS, K. (2007). *Extreme Metal – Music and Culture on the Edge*. Berg Publishers.
- KELLING, G. L., & COLES, C. M. (1996). *Fixing Broken Windows: Restoring Order And Reducing Crime In Our Communities*. Free Press.
- LACHMANN, R. (1988). Graffiti as Career and Ideology. *The American Journal of Sociology*, 94(2), 229-250.
- LACHMANN, R. (2003). Le graffiti comme carrière et comme idéologie (traduction de Jean-Samuel BEUSCART, Loïc LAFARGUE de GRANGENEUVE, Claire LEMASNE et Frédéric VAGNERON). *Terrains travaux*, n° 5 (2), 55 -86.
<https://www.cairn.info/revue-terrains-et-travaux-2003-2-page-55.htm?contenu=resume>
- LACOSTE, Y. (1993). *Dictionnaire de géopolitique*. Flammarion.
- LAHIRE, B. (2001). *L'homme pluriel: Les ressorts de l'action*.
- LAMMING, C. C. (2005). *Larousse des trains et des chemins de fer*. Larousse.
- LAPLANTINE, F. (1996). *La description ethnographique*. A. COLIN.
- LE BRETON, D. (2008). *L'interactionnisme symbolique*. Presse Universitaires de France.
- LE BRETON, D. (2013). *Conduites à risque: Des jeux de mort au jeu de vivre* ([3^e éd.]). Presse Universitaires de France.
- LE TALEC, J.-Y. (2016). Des Men's Studies aux Masculinity Studies: Du patriarcat à la pluralité des masculinités. *SociologieS*.
<https://doi.org/10.4000/sociologies.5234>
- LEE-TREWEEK, G., & LINKOGLE, S. (2000). *Danger in the field: Risk and ethics in social research*. Routledge.
- LEFEBVRE, H. (1971). *Le droit à la ville* (2^e éd.). Ed. Anthropos.
- LEFEBVRE, H. (1992). *Eléments de rythmanalyse: Introduction à la connaissance des rythmes*. Syllepse.
- LEHMAN-FRISCH, S. (2010). Le Barrio, une figure majeure du quartier aux États-Unis. *Cahiers des Amériques latines*, 59, 79 -100.
<https://doi.org/10.4000/cal.1123>
- LEMOINE, S. (2012). *L'art urbain: Du graffiti au street art* (vtlsoo7033462). Gallimard.
- LENNON, J. F. (2016). Trains, railroad workers and illegal riders. In J. I. Ross (Éd.), *Routledge handbook of graffiti and street art* (p. 27-35). Routledge.
- LEPOUTRE, D. (1997). *Coeur de banlieue: Codes, rites et langages*. Ed. O. JACOB.

- LÉVY, J., & LUSSAULT, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie [et de l'espace des sociétés]*. Belin.
- LEY, D. (2004). Transnational spaces and everyday lives. *Transactions - Institute of British Geographers* (1965), 29(2), 151-164.
<https://doi.org/10.1111/j.0020-2754.2004.00122.x>
- LEY, D., & CYBRIWSKY, R. (1974). Urban Graffiti as Territorial Markers. *Annals of the Association of American Geographers*, 64(4), 491-505.
- LONDON, J. (2006). *The road*. Rutgers University Press.
<https://unine.swisscovery.slsp.ch>
- LUSSAULT, M. (2007a). 2. Habiter, du lieu au monde. Réflexions géographiques sur l'habitat humain. In *Habiter, le propre de l'humain* (p. 35 -52). La Découverte.
- LUSSAULT, M. (2007b). *L'homme spatial : La construction sociale de l'espace humain*. Ed. du Seuil.
- LUSSAULT, M. (2009). *De la lutte des classes à la lutte des places*. B. GRASSET.
- LUSSAULT, M., & STOCK, M. (2010). « Doing with space » : Towards a pragmatics of space. *Social Geography (SG)*, 5(1), 11-19.
<https://doi.org/10.5194/sg-5-11-2010>
- Lyotard, J.-F. (1984). *La condition postmoderne : Rapport sur le savoir*. Les Ed. de Minuit.
- MAAG, O., Migel, [nom anonyme] & M. O. D. (2015). *Zee City*. [Maison d'édition inconnue].
- MACDONALD, N. (2016). Something for the boys ? In I. ROSS (Éd.), *The Routledge Handbook of Graffiti and Street Art* (Routledge). Routledge Handbooks Online.
- MACDONALD, N. (2001). *The Graffiti Subculture : Youth, Masculinity and Identity in London and New York* (1^{re} éd.). Palgrave MACMILLAN UK.
- MACRAE, R. (2007). « Insider » and « Outsider » issues in youth research. In P. HODKINSON & W. DEICKE (Éds.), *Youth Cultures. Scenes, Subcultures and Tribes* (p. 51-61). Routledge.
- MAFFESOLI, M. (1988). *Le temps des tribus : Le déclin de l'individualisme dans les sociétés de masse*. Méridiens Klincksieck.
- MALINOWSKI, B. (2007). *Les Argonautes du Pacifique occidental*. Gallimard.
- MARCUS, G. E. (1998). Ethnography in/of the world system : The emergence of multi sited ethnography. *Annual review of anthropology*, 24, 95-117.
- MARCUS, G. E. (2010). L'ethnographie du/dans le système-monde. Ethnographie multi-située et processus de globalisation. In D. CÉFAÏ (dir.), *L'engagement ethnographique* (pp. 95-117). Edition de l'EHESS.
- MARCUS, G. E., & CUSHMAN, D. (1982). Ethnographies as Texts. *Annual Review of Anthropology*, 11(1), 25-69.
<https://doi.org/10.1146/annurev.an.11.100182.000325>
- MARCUS, G. E., & FISCHER, M. M. J. (1986). *Anthropology as cultural critique : An experimental moment in the human sciences*. The University of Chicago Press.
- MARX, K. (2004). *Manifeste du parti communiste : [Texte intégral]*. Nathan.
- MARY, C. (1993). Is anonymity possible ? Writing about refugees in the United States. In C. BRETTELL, *When the Read What We Write : The Politics of Ethnography* (p. 121-129). BERGIN & GARVEY.
- MAU, S. (2010). *Social Transnationalism. Lifeworlds Beyond the Nation State*. Routledge.

- MAUSS, M. (2001). *Essai sur le don : Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*. Presses Universitaires de France.
- McROBBIE, A., & GARBER, J. C. (1976). Girls and Subcultures : An exploration. In S. HALL & T. JEFFERSON (Éds.), *Resistance Through Rituals*. Routledge.
- MESSERSCHMIDT, J. W. (1993). *Masculinities and crime critique and reconceptualization of theory*. Rowman & Littlefield Publishers.
- MESSNER, M. (1989). Masculinities and Athletic Careers. *Gender & Society*, 3(1), 71-88. <https://doi.org/10.1177/089124389003001005>
- MICHEL DE, F., & LOUIS, Q. C. (1999). *La logique des situations : Nouveaux regards sur l'écologie des activités sociales*. Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales.
- MITCHELL, J. C. (1987). *Cities, society, and social perception a Central African perspective*. Clarendon Press.
- MONDADA, L. (2000). *Décrire la ville : La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*. Anthropos.
- MONTO, M. A., MACHALEK, J., & ANDERSON, T. L. (2013). Boys doing art : The construction of outlaw masculinity in a Portland, Oregon, graffiti crew. *Journal of Contemporary Ethnography*, 42(3), 259-290. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0891241612465981>
- MOREAU DEFARGES, P. (2002). *Dictionnaire de géopolitique*. AColin.
- MORIZOT, B. (2018). *Sur la piste animale*. Actes Sud.
- MORLON, P., & SIGAUT, F. (2008). *La troublante histoire de la jachère pratiques des cultivateurs, concepts de lettrés et enjeux sociaux*. Educagri.
- MOULD, O. (2009). Parkour, the City, the Event. *Environment and Planning D: Society and Space*, 27(4), 738-750. <https://doi.org/10.1068/d11108>
- MUGGLETON, D. (1997). The Post-Subculturalist. In D. WYNNE & J. O'CONNOR (Éds.), *The Clubcultures reader*. Blackwell.
- MUGGLETON, D. (2000). *Inside Subculture The Postmodern Meaning of Style* (Berg Publishers). Bloomsbury 3PL.
- MÜLLER, A. (2010). *Worldwide United construire le monde du hardcore*. Université de Neuchâtel.
- MÜLLER, A. (2015). Altérités et affinités ethnographiques : Réflexions autour du proche, du lointain, du dedans et du dehors. *Sociologies*. <https://doi.org/10.4000/sociologies.4906>
- MÜLLER, N. (2013). *Vandals*. Publikat.
- NACHI, M. (2006). *Introduction à la sociologie pragmatique : Vers un nouveau « style » sociologique ?* A. COLIN.
- NAAR, J. (2007). *The Birth of Graffiti*. Prestel Verlag.
- NIZET, J. (2007). *La sociologie de Anthony GIDDENS*. La Découverte.
- NIZET, J., & RIGAU, N. (2005). *La sociologie de Erving GOFFMAN*. La Découverte.
- Ogien, A., & QUÉRÉ, L. (2005). *Le vocabulaire de la sociologie de l'action*. Ellipses.
- Olivier DE SARDAN, J.-P. (2000). Le « je » méthodologique. Implication et explicitation dans l'enquête de terrain. *Revue française de sociologie*, 41 (3), 417 -445. <https://doi.org/10.2307/3322540>

- PABÓN, J. N. (2013). Shifting Aesthetics : The Stick Up Girlz Perform Crew in a Virtual World. *rhizomes*, 25. <http://rhizomes.net/issue25/pabon/index.html>
- PAQUOT, T. (2009). *L'espace public*. La Découverte.
- PATTARONI, L., THOMAS, M. P., & KAUFMANN, J.-C. (2009). *Habitat urbain durable pour les familles* (Les cahiers de LASUR, p. 1 -75).
- PESSIN, A. (2004). *Un sociologue en liberté : Lecture de Howard S. BECKER*. Les Presses de l'Université Laval.
- PIETTE, A. (1996). *Ethnographie de l'action : L'observation des détails* (vtlso01985863). MÉTAILLIÉ.
- POLSKY, N. (1967). *Hustlers, beats and others*. Penguin.
- POPPER, K. R. (1972). *Objective knowledge an evolutionary approach*. Clarendon Press.
- PRIES, L. (2008). *Die Transnationalisierung der sozialen Welt : Sozialräume jenseits von Nationalgesellschaften*. Suhrkamp.
- QUÉRÉ, L. (2006). L'environnement comme partenaire. In J.-M. BARBIER & M. DURAND (Éds.), *Sujets, activités, environnements* (p. 7 -29). Presses Universitaires de France.
- RAIBAUD, Y. (2011). *Géographie socioculturelle*. L'Harmattan.
- REVOL, C. C. (2019). La rythmanalyse lefebvrienne des temps et espaces sociaux. Ébauche d'une pratique rythmanalytique aux visées esthétiques et éthiques. In Julien LAMY & J.-J. WUNENBURGER (Éds.), *Rythmanalyse(s)*. Jacques ANDRÉ. http://rhuthmos.eu/spip.php?article1102#outil_sommaire_0
- REY, A. (2006). *Dictionnaire historique de la langue française*. Dictionnaires Le ROBERT.
- REY-DEBOVE, J., REY, A., & ROBERT, P. (2015). *Le petit Robert dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française* (Nouvelle édition du petit ROBERT de Paul ROBERT, millésime 2016). Le ROBERT.
- RIAÑO, Y. (2017). Conceptualising space in transnational migration studies. A critical perspective. In E. YOUKHANA (Éd.), *Interdisziplinäre Studien zu Lateinamerika / Interdisciplinary Studies on Latin America / Estudios interdisciplinarios sobre América Latina*. (1^{re} éd., Vol. 2, p. 3548). V&R unipress. <https://doi.org/10.14220/9783737007238.35>
- RICHTER, M. (2012). Researching Transnational Social Spaces : A Qualitative Study of the Spanish Second Generation in Switzerland. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum : Qualitative Social Research*, 13(3), Article 3. <https://doi.org/10.17169/fqs-13.3.1678>
- RIOUT, D., GURDJIAN, D., & LERROUX, J.-P. C. (1990). *Le livre du graffiti*.
- ROBERGE, M. (2010). *De la rumeur à la légende urbaine*. Presses Université Laval.
- ROSS, I. (2016). Sorting it all out. In *Routledge Handbook of Graffiti and Street Art* (p. 1-10). Routledge.
- ROSS, J. I. (2016). *Routledge Handbook of Graffiti and Street Art*. Routledge.
- ROSZAK, T. (1970). *The Making of a counter culture : Reflections on the technocratic society and its youthful opposition*. Faber and Faber.
- RYDER, N. B. (1965). The Cohort as a Concept in the Study of Social Change. *American Sociological Review*, 30(6), 843-861. <https://doi.org/10.2307/2090964>

- SAHLINS, M. D. (1963). Poor man, rich man, big man, chief : Political types in Melanesia and Polynesia. *Comparative studies in society and history*, 3(5), 285-303.
- SALAZAR, N. B., ELLIOT, A., & NORUM, R. (2017). Introduction : Studying Mobilities : Theoretical Notes and Methodological Queries. In *Methodologies of Mobility* (p. 1-24). Berghahn Books.
- SANSOT, P. (2004). *Poétique de la ville*. Payot & Rivages.
- SCHATZMAN, L., STRAUSS, A. L. (1973). *Field Research : Strategies for a Natural Sociology*. Prentice-HALL.
- SCHULZE, M. (2015). *Hardcore & Gender : Soziologische Einblicke in eine globale Subkultur* (1. Aufl.). transcript-Verlag.
- SCHÜTZ, A. (1932). *Der sinnhafte Aufbau der sozialen Welt eine Einleitung in die verstehende Soziologie*. Suhrkamp.
- SCOTT, J. C. (2019). *Homo domesticus. Une histoire profonde des premiers États* (La Découverte). La Découverte.
- SÉCHET, R., GARAT, I., & D, Z. (2008). *Espaces en Transactions*. Presses Universitaires de Rennes.
- SHIBUTANI, T. (1955). Reference Groups as Perspectives. *American Journal of Sociology*, 60(6), 562-569. <https://doi.org/10.1086/221630>
- SINCLAIR, K., Egholm FELDT, J., & Egholm FELDT, J. (2011). *Lived space reconsidering transnationalism among Muslim minorities*. Peter LANG GmbH.
- SPADY, J., ALIM, S., & MEGHELLI, S. (2006). *The Global Cipa : Hip Hop and Consciousness*. BLACK History Museum Press.
- STASZAK, J.-F. (1996). Ethnogéographie et savoirs géographiques : Quelques problèmes méthodologiques et épistémologiques (Ethnogeography and geographical belief systems : some methodological and epistemological problems). *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 39 -54. <https://doi.org/10.3406/bagf.1996.1881>
- STEWART, J. (2009). *Graffiti Kings. New York City Mass Transit Art of the 1970s*. Melcher Media.
- STOCK, M. (2007). Théorie de l'habiter. Questionnements. In *Habiter, le propre de l'humain* (p. 103 -125). La Découverte.
- STOCK, M. (2015). Habiter comme « faire avec l'espace ». Réflexions à partir des théories de la pratique. *Annales de géographie*, 704, 424 -441. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/oaiart?codigo=5189126>
- STRAUSS, A. L. (1992). Miroirs et masques. Une introduction à l'interactionnisme. *Politix*, 6 (21). <https://doi.org/10.3406/polix.1993.2032>
- STRAW, W. (2004). Cultural Scenes. *Loisir et Société / Society and Leisure*, 27(2), 411-422. <https://doi.org/10.1080/07053436.2004.10707657>
- SUCHMAN, L. A. (1987). *Plans and Situated Actions : The Problem of Human-Machine Communication*. Cambridge University Press.
- SUTER, B., & VON KOEDING, S. C. Y. (1998). *Swiss Graffiti. Graffiti aus der Schweiz*. Aragon GmbH.
- TADORIAN, M. (2009a). *Graffiti-writing : À propos d'un fragment de ville-musée amnésique*, Dans Saint-Jacques et Suchère (dir.), *Artistes ou lettrés ? Marc DEVADES & pratiques contemporaines* (149-157). Lienart (coll. Beautés).
- TADORIAN, M. (2009b). *Warriorz : Graffiti-writing, spatialité & performances à Bienne*. Institut d'ethnologie.

- TADORIAN, M. (2013). Action, Bed & Breakfast : Vers une institutionnalisation des rapports sociospatiaux au sein des mondes du graffiti train-writing en contexte européen. *Tsantsa: Revue de la Société suisse d'ethnologie*, 2013 (114-118).
- TAPES & MOSES (2011). *International Top Sprayer: Tapes and Moses*. Publikat Verlags und Handels KG.
- TARRIUS, A. (1989). Anthropologie du mouvement. Paradigme.
- TARRIUS, A. (1993). Territoires circulatoires et espaces urbains : Différentiation des groupes migrants. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 59 (1), 51 -60. <https://doi.org/10.3406/aru.1993.1727>
- TAYLOR, M. F., MARAIS, I., & COTTMAN, R. (2012). Patterns of graffiti offending : Towards recognition that graffiti offending is more than « kids messing around » *UR -://WOS:000304272900003. Policing & Society*, 22(2), 152-168. <https://doi.org/10.1080/10439463.2011.605128>
- THEUREAU, J. (2020). Cognition distribuée et Cours d'action. *Activités*, 17 (2), Article 2. <https://doi.org/10.4000/activites.5308>.
- THÉVENOT, L. C. (2005). Pragmatic regimes governing the engagement with the world. In K. KNORR CETINA, T. R. SCHATZKI, & E. VON SAVIGNY (Éds.), *The Practice Turn in Contemporary Theory* (p. 64-82). Routledge.
- THOMAS, W. (1927). The behavior pattern and the situation. *Publications of the American Sociological Society*, 22, 1-13.
- THORNTON, S. (1995). The Social Logic of Subcultural capital. In *The Subcultures Reader* (p. 184-192). Routledge.
- TODOROV, T. (1981). *Mikhaïl BAKHTINE le principe dialogique : Suivi de Ecrits du Cercle de BAKHTINE*. Seuil.
- TUAN, Y.-F. (1977). *Space and place : The perspective of experience*. University of Minnesota Press.
- Typeholics. (2004). *Hamburg City Graffiti*. Gingko Press.
- URRY, J. (2005a). Les systèmes de la mobilité. *Cahiers internationaux de la sociologie*, 118, 23 -35.
- URRY, J. (2005b). *Sociologie des mobilités une nouvelle frontière pour la sociologie ?*. A. COLIN.
- VAN MAANEN, J. (1992). *Tales of the field on writing ethnography*. University of Chicago Press.
- VANDERSTOEP, S. W., & JOHNSTON, D. (2009). *Research Methods for Everyday Life : Blending Qualitative and Quantitative Approaches*. Jossey-Bass.
- VASLIN, J. (2018). Les espaces du graffiti dans les capitales touristiques : L'exemple de Paris et Berlin. *EchoGéo*, 44. <https://doi.org/10.4000/echogeo.15348>
- VASLIN, J. (2021). *Gouverner les graffitis*. Presses Universitaires de Grenoble.
- VERTOVEC, S. (1999). Conceiving and researching transnationalism. *Ethnic and Racial Studies*, 22(2), 447-462. <https://doi.org/10.1080/014198799329558>
- WADE, L., & FERREE, M. M. (2015). *Gender ideas, interactions, institutions*. WWNorton & Company.
- WEBER, F. B. S. (2011). *Guide de l'enquête de terrain : Produire et analyser des données ethnographiques*. La Découverte.
- WILLIAMS, J. P. (2011). *Subcultural theory : Traditions and concepts*. Polity Press.

WILSON, J., & KELLING, G. L. (1982). Broken Windows. The Police and Neighborhood Safety. *The Atlantic*, 249, 29-38.

WRIGHT, J. K. (1947). Terrae Incognitae : The Place of the Imagination in Geography. *Annals of the Association of American Geographers*, 37(1), 1-15.
<https://doi.org/10.2307/2561211>

YATES, J. (s. d.). *Criminological Ethnography: Risks, Dilemmas and their Negotiation* (p. 13).

YINGER, J. M. (1966). Contraculture and Subculture. In D. O. Arnold (Éd.), *The Sociology of subcultures*. Glessendery Press.
<https://www.jstor.org/stable/2090136>

ZENEIDI-HENRY, D. (2002). *Les SDF et la ville géographie du savoir-survivre*. Bréal.

ZIELENIEC, A., BREUX, S., MARGIER, A., & MELGAÇO, L. (2016). The right to write the city : LEFEBVRE and graffiti. *OpenEdition*, 10.

ARTICLES DE PRESSE

BAYNES, C. (2018, juin 20). Tributes to three graffiti artists killed by train at Loughbordon Junction. *The Independent*.
<https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/graffiti-artists-killed-train-loughborough-junction-brixton-london-tributes-a8407156.html>

COCHARD, C. (2019, février 1). Le graffiti, de la rue à la galerie. *24heures*.
<https://www.24heures.ch/culture/graffiti-rue-galerie/story/10842476>

DETRAZ, A. (2019, février 14). Lausanne invente le partenariat anti-tags. *24heures*.
<https://www.24heures.ch/val-de-romandie/lausanne-region/lausanne-invente-partenariat-antitags/story/30720553>

GAYLE, D., & WEAVER, M. (2018, juin 18). Three graffiti artists killed by train at Loughbordon Junction. *The Guardian*.
<https://www.theguardian.com/uk-news/2018/jun/18/brixton-three-people-killed-by-train-near-brixton-south-london>

George R. R. MARTIN. (2021, 1 mars) In *Wikipédia*.
https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=George_R._R._Martin&oldid=180441083

Harald NAEGELI. (2018, 13 avril). In *Wikipédia*.
https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Harald_Naegeli&oldid=147509090

JOIGNOT, F. (2016, mai 7). Qu'est-ce qu'un art mineur ? *Le Monde*.
https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2016/05/06/qu-est-ce-qu-un-art-mineur_4914952_4497916.html

KIKOL, L. (2020, octobre 15). *Kunstwissenschaftlerin : « Illegale Graffiti finde ich spannender »*.
<https://www.srf.ch/news/schweiz/graffiti-in-den-staedten-kunstwissenschaftlerin-illegale-graffiti-finde-ich-spannender>

KILROY was here. (2021, juillet). In *Wikipédia*.
https://fr.wikipedia.org/wiki/Kilroy_was_here

LÉDERREY, P. (2007, janvier). ROBERT PAILLARD, le pire cauchemar des tagueurs. *Migros-Magazine*, Vol. 5, 14-15.

NICOUD, A. (2010, octobre 31). Trois graffiteurs fauchés par un train. *La Presse*.

OGGENFUSS, C. (2010, 21 juin). Singapore may cane accused graffiti men, *The Sydney Morning*.
<https://www.smh.com.au/world/singapore-may-cane-accused-graffiti-man-20100621-yrb6.html>

Oliver FRICKER. (2020, 15 novembre). In *Wikipédia*. https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Oliver_Fricker&oldid=988840838

RBDe 560. (2020, 5 décembre). In *Wikipédia*.
https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=RBDe_560&oldid=177312726

RYSER, D. (2011, 1 juillet). BÖSER bub aus B.
Das Magazine, (25), 12-17.

VITRANI, H. (2021, juillet 13). *56 graffeurs à la cour de Versailles : Dernière audience d'un procès inédit*.
<https://blogs.mediapart.fr/hugo-vitrani/blog/240512/56-graffeurs-la-cour-de-versailles-derniere-audience-dun-proces-inedit>

SCHNEEBERGER, P. (2013, décembre 19). Ein Sprayer verarscht dich nicht. *Neuer Zürcher Zeitung*.
<https://www.nzz.ch/schweiz/illegalitaet-und-risiken-als-trieb-federn-fuer-sprayer-1.18207306?reduced=true>

24 heures. <http://www.24heures.ch/depeches/suisse/tagueur-helvete-condamne-singapour-retour-suisse>

[Anonyme] (2007.08.05). Les criminels téléphonent toujours anonymement. *Swissinfo*.
<https://www.swissinfo.ch/fre/les-criminels-t%C3%A9l%C3%A9phonent-toujours-anonymement/6039586>, (Page consulté le 28 juillet 2021)

[Anonyme] (2011.12.07). Un graffiteur arrêté à Boston risque 10 ans de prison. *La Presse*.
<https://www.lapresse.ca/international/etats-unis/201112/07/01-4475540-un-graffiteur-arrete-a-boston-risque-10-ans-de-prison.php>

[Anonyme] (2017, 2 mai 2017). Wholecar is coming : Game of Trains. *FernSehErsatz*.
<https://www.fernsehersatz.de/2017/05/wholecar-is-coming-game-of-trains.html>

MAGAZINES DÉDIÉS AUX GRAFFS

Collection *JVS Graffiti Magazine* :
 n°1 (1997) – n°3 (1999)

Collection *Nonstop Culture Magazine* :
 n°1 (1998) – n°24 (2014)

Collection Number One Graffiti Magazine :
 n°1 (2000) – n°5 (2003)

Collection *Schönz Züri Magazine* :
 n°1 (201?) – n°3 (201?)

Collection *Warriorz Magazine* :
 n°1 (2001) – n°4 (2008)

Collection 14k Magazine :
 n°1 (1988) – n°48 (1997)

DOCUMENTAIRES FILMIQUES INDIGÈNES ET JOURNALISTIQUES

[Anonyme] (2006) *Dirty Handz 3 Search and Destroy 3*. [Vidéo en ligne]. Accès :
<https://www.youtube.com/watch?v=2uLJBWn61U>

[Anonyme] (2011). *City Of Paranoia*.
 [Vidéo en ligne]. Accès :
<https://www.youtube.com/watch?v=p3FtoktTuag>

[Anonyme] (2013). *KCBR - Live Life Like*.
 [Vidéo en ligne]. Accès :
<https://www.youtube.com/watch?v=Q-Ch8MeH5BI>

[Anonyme] (2007). *Prague subway 2*.
 [Vidéo en ligne]. Accès :
<https://www.youtube.com/watch?v=OKlcB9AHJ4Q>

[Anonyme] (2006). *Quality Control 3*.
 [Vidéo en ligne]. Accès :
<https://www.youtube.com/watch?v=JFqG2eaGCEY>

NIELSEN, M. (Directeur), (2016). *Benching. The Art of Watching Trains*. [film]. Tales from the train.

SILVER, T. (Directeur). CHALFANT, H. et SILVER, T. (Producteur). (1983). *Style Wars*. [film]. Public Art Films.

FILMS DE FICTION

AHEARN, C. (Réalisateur). (1982). *Wild Style*.
 [film]. Wild Style.

LATHAN, S. (Directeur). BELAFONTE, H. et PICKER, D.V. (Producteur). (1984).
Beat Street [film]. Orion.

MILES, S. (Directrice). JOYCE, D. (Producteur). (2019).
Martha : a picture story [film]. IMDbPro.

PARKER, A. (Réalisateur). (1978). *Midnight Express*.
 [film]. Casablanca Filmworks.

SIBERG, J. (Réalisateur). (1984). *Break Street 84* [film].
 Golan-Globus Productions.

SITES INTERNET DÉDIÉS À LA PRATIQUE DU GRAFF

www.allcityblog.fr www.ilovegraffiti.de www.nonstopmagazine.ch www.Streetfiles.org www.zulunation.com

www.warriorz.ch www.14k.ch

AUTRES SITES INTERNET

www.bls.ch www.cff.ch www.interRail.org www.londonunderground.forumactif.com

districtdavesforum.co.uk/thread/26537/woodford-siding-usage

GLOSSAIRE

All city : un auteur de *graff* dont les œuvres sont visibles à différents endroits de la ville.

Backumps : intervention planifiée au moment du stationnement provisoire d'un train le long d'un arrêt (station, voie auxiliaire ou autre).

Battle : compétition entre plusieurs *graffeurs* (*writers*, *trainwriters*) ou *crews*.

B-boy/b-girl : voir *breakeur-euse*.

B-boying/b-girl'ing : voir *Breakdance*.

Benching : terme désignant l'« art d'observer les trains » recouverts de *graff* pour les prendre en image.

Beef : avoir des ennuis avec quelqu'un.

Biter : copier le *style* d'un autre *graffeur*.

Biteur : disqualificatif pour désigner un *graffeur* accusé d'avoir copié le *style* d'un autre adepte du *graff*.

Blaze : nom (nom de *tag*), pseudonyme, signature utilisée par un-e adepte du *graff* pour se faire reconnaître. Voir aussi *Tag*.

Bloc Letters : *style* de lettrage compact et généralement de grand format.

Block style : *style* de lettre cubique.

Bomber : peindre/*graffer*, *sprayer* à l'aide de peinture aérosol (*spray*, bombe).

Breakdance : danse acrobatique associée à la « culture *hip-hop* » caractérisée par son aspect acrobatique et ses figures au sol (également appelé, *break*, *breaking*, *breakdancing*, *b-boying/b-girl'ing*).

Breakeur-euse : surnom utilisé dans la scène du *hip-hop* pour désigner toute adepte de la *breakdance* (également appelé *b-boy* [pour un homme]/*b-girl* [pour une femme]).

Bubble style : lettrage de forme arrondie, courbée et homogène.

Can : peinture aérosol (*spray*, bombe).

Caps : embouts de la bombe aérosol, à ouverture variable, pour diffuser la peinture.

Checker : repérages des lieux, surveiller.

Chiller : errer, flâner, traîner, vagabonder.

Crew : collectif d'adeptes du *graff* utilisant un nom de groupe (nom de *crew*) pour se faire reconnaître.

Crosser : recouvrir une partie des œuvres d'un adepte rival pour ternir son image ou celle de son *crew* (action perçue comme l'équivalent d'une déclaration de guerre). Voir *Toyer*.

Dépôt : site où sont entreposés le matériel roulant des compagnies ferroviaires.

End-to-end : wagon, rame, locomotive peint d'un bout à l'autre de sa largeur.

Fame : réputation, renommée.

Fame bitch : disqualificatif utilisé par les adeptes du *graff* pour disqualifier les personnes de leur entourage soupçonnées d'opportunisme.

Flop (floppy) : *graff* tracé juste avec les contours et le plus souvent avec des formes simples et arrondies. Voir *Throw-up*.

Fresque : dessin élaboré mêlant écriture, couleurs, personnages et paysages pour raconter une histoire ou décrire une scène sur un support un mur entier, etc.

Freestyle : improvisation de *graffiti* peint sans esquisse au préalable.

Getting-up : expression utilisée par les pionniers du *writing* dès le milieu des années 1970 exprimer la renommée grandissante d'un adepte.

Graff : toute forme d'inscription réalisée en contexte urbain associés à la tradition du *writing*.

Graff sur trains (trainwriting) : *graffitis* ou peintures sur les trains associés à la tradition du *writing*.

Graffer : peindre ou faire des *graffs*.

Graffeur (writer, graffiti writer) : adepte de la pratique du *writing*.

Graffiti : terme générique pour décrire une quelconque inscription, une signature ou une suite de lettres exécutées sur une surface non autorisée

Graffiti artist : dimension artistique du travail d'un *graffeur* (*writer, graffiti writer*).

Graffiti jam : journée dédiée à la pratique du *graff*.

Graffiti shop : magasins spécialisés qui vendent des couleurs et autres types d'accessoires conçus spécialement pour la réalisation de *graff* (aérosols, buses, marqueurs et encre) et divers types de média spécialisés sur cet univers.

Graffiti streets gangs : genre de *graffitis* associé aux gangs latino-américains.

Graffiti trainwriting : voir *trainwriting*.

Graff vandale : pratique du *writing* exercée en contexte non-autorisé.

Graffiti writing : voir *writing*.

HALL of fame : site où se rencontrent des adeptes du *graff* particulièrement expérimentés pour peindre sur des murs des œuvres de qualité et sophistiqués.

Highlight : un contour de lettrage illuminé de l'intérieur.

Hip-hop jam (hip-hop party ou jam) : soirée dédiée au *hip-hop*.

Jeune : adepte du *trainwriting* considéré comme un débutant, un novice, néophyte, petit.

King : titre honorifique associé à un adepte du *graff* considéré comme le meilleur, le meilleur de l'ensemble de la ville (*King all city*).

King all city : voir *King*.

Klipser : prendre en photo une œuvre.

Lay-up : zone où sont entreposées des trains de ligne ou rames de métros.

Lettrage : enchaînement de lettres de grandes tailles et épaisses.

Light : brillance et/ou relief appliquée sur la lettre ou le *graff*.

Line : zone située le long de la voie ferrée, pratique du *graff* le long de la voie ferrée.

Looser : adepte perçu par un pair comme un incompetent, inexpérimenté, perdant.

Magic moment : vécu d'un moment mémorable.

Mag : fanzine, magazine dédié à la pratique du *graff*.

Master-piece : fresque grandiose renvoyant à un *graff* peint sur un large mur.

Mission : plan *graff* d'une certaine envergure.

Nase : partie d'un train renvoyant à la tête ou la queue de train d'un RER ou d'un métro.

New School : petit, nouveau, qualificatif utilisé pour désigner les *writers* affiliés à la nouvelle génération par opposition au *graffeur old school* affilié à une ancienne cohorte.

Old-school : voir *new school*.

One man wholecar : *graffiti* produit entièrement sur un wagon par un seul adepte.

Outline : tracé d'un lettrage.

Palanca : technique de prise d'assaut collective d'un train en marche par les adeptes du *trainwriting*, consistant à enclencher abusivement le levier du signal d'alarme du train et à provoquer l'interruption de sa course à un endroit stratégique pour ensuite le maintenir immobile par tous les moyens en vue de gagner le plus de temps possible pour réaliser une « œuvre » avant que des agents de sécurité n'interviennent ou avant que le train ne reprenne sa course.

Panel : un *graffiti*, une pièce réalisée sur un wagon de train, une locomotive ou un métro

Para : diminutif de paranoïaque, terme employé pour qualifier un adepte qui manifeste une attitude « hyper-stressée » lors de l'accomplissement d'une action *graffiti* ou un sentiment général d'anxiété et d'inquiétude abusive.

Peindre (graffer) : action de faire des graffs.

Petit : jeune, sans expérience, novice.

Pièce : un *graff*.

Plan : une mission *graffiti*.

Poser : faire un *tag* ou un *graff*.

Probs : synonyme de bravo, respect.

Secu : agents de la sécurité privée

Sketch : esquisse sur papier.

Sketcher : esquisser.

Skills : compétences.

Snitch : adepte soupçonné d'avoir dénoncé quelqu'un aux autorités (une « balance »).

Spot : point stratégique d'un emplacement de dépôt de trains où les *graffeurs* peignent tranquillement pour sa visibilité mais à l'abri des regards

Spot easy : emplacement privilégié par un adepte du *graff* considéré comme « facile à faire », facile d'accès.

Spot hardcore : emplacement privilégié par un adepte du *graff* considéré comme « difficile à faire », dangereux, compliqué d'accès.

Spray : peinture aérosol. Voir *Can*.

Sprayer : peindre des *graffs*.

Sprayer : adepte du *graff*.

Style : Un ensemble de lettres enchaîné, un lettrage, faire un *style* : peindre un lettrage.

System : système du réseau ferroviaire.

Tag (tague) : Dessin, marque, *blaze*, pseudonyme ou signature en code du *graffeur* sur une surface (mur, voiture, métro/trains) et/ou pour délimiter un territoire.

Trainwriter : adepte du *trainwriting* (*graff* sur trains).

Trainwriting : pratique du *graff* sur trains.

Throw-up : *graff* de forme circulaire aux extrémités parfois effilés et réalisé très rapidement, souvent d'un trait.

Top-to-bottom : *graffiti* qui couvre tout le côté d'une rame de métro ou de train, de bas en haut mais non sur toute la longueur.

Touris : adeptes en situation de voyage.

Toy : débutant, petit, expression aussi utilisée pour humilier des rivaux.

Toyer (voir crossage, crosser) : recouvrir entièrement ou partiellement sur l'œuvre d'un rival pour ternir son image de marque et/ou porter atteinte à sa réputation, équivalent d'une déclaration de guerre.

Toying : peindre par-dessus un spot pour dénigrer l'œuvre d'un rival.

Trainspotter : personnes passionnées par le monde des trains.

Trainwriter : adepte du *graff* sur trains, du *trainwriting*.

Trainwriting : pratique du *graff* sur trains (discipline du *graffiti writing*).

Trip (graffiti trip) : voyage *graffitis*.

Vandal : *graffiti* rapide et illégal dans des zones risquées.

Vieux : ancien, expérimenté, âgé.

Whole car : *graff* sur trains qui recouvre entièrement la surface d'un wagon, d'une locomotive, d'une rame de métro.

Whole train : *graff* qui recouvre entièrement la surface d'un train ou d'un métro.

Wilde style : *graffiti* complexe, sauvage de lettrage entremêlé, parfois illisible, très recherché.

Writer (graffiti writer) : adepte du *graff*.

Writing (graffiti writing) : pratique du genre de *graffitis* affilié à la tradition du *writing*.

Yard : dépôt de trains.

ANNEXES

Feuille de route pour la réalisation des entretiens formels

- *Salutations, bienvenue et remerciements*
- *Présentation personnelle*
- *Présentation du plan général de l'entretien*
- *Présentation ou rappel du sujet et des objectifs de la recherche, si nécessaire*
- *Intérêts et objectifs de la réalisation des entretiens*
- *Présentation de la structure prévue de l'entretien*
 - *Phase 1: questions semi-directives sur les expériences personnelles des répondant-e-s*
 - *Phase 2: questions ouvertes (demande de précisions sur des sujets abordés)*
 - *Phase 3: questionnaire sur le profil socio-démographique*
- *Aspects pratiques du déroulement de l'entretien*
 - *Explications relatives aux conditions de réalisation*
 - *Durée à prévoir: entre 90 et 120 minutes*
 - *Usage éventuel d'un enregistreur*
 - *Possibilité de ne pas répondre à certaines questions ou de demander de ne pas considérer des réponses apportées*
- *Conditions d'utilisation des données brutes*
 - *Rédaction de transcriptions idéalement sur la base d'enregistrements*
 - *Garantie de protection maximale des données*
 - *Respect de l'anonymat partiel (personnes et lieux)*
 - *Respect de la confidentialité partielle (personnes et lieux)*
 - *Stockage des données dans un lieu sécurisé*
 - *Droit de regard sur les transcriptions, avant analyses, avec possibilité de modifier des passages, si nécessaire*
 - *Usage des données brutes uniquement par l'ethnographe*
- *Sensibilisation au principe du consentement éclairé (définition et limite) et demande de confirmation de l'acceptation des conditions de déroulement de l'entretien*
- *Réalisation de l'entretien (voir doc. Annexes: guide d'entretien)*
- *Phases 1, 2 et 3.*
- *Mot de la fin*
 - *Remerciements*
 - *Demande d'autorisation de reprise de contact éventuel pour clarification de points abordés durant l'entretien ou réalisation d'un deuxième entretien approfondi*
 - *Demande d'aide pour trouver une nouvelle personne de contact significative pour la réalisation d'un entretien*

GUIDE D'ENTRETIENS

- *Première phase : expériences personnelles des personnes interviewées*

- *Questions d'ouverture : contexte de découverte des graffs*
- *Conditions d'initiation à la pratique du trainwriting*
- *Condition d'apprentissage des « règles du jeu » de la pratique du trainwriting*
- *Condition d'apprentissage des savoirs géographiques*
- *Expériences de voyages graffitis*
- *Rapports personnels aux médias indigènes (images, magazines spécialisés, internet, DVD, etc.)*
- *Vécu de la carrière d'initié et la perception de la situation en cours*
- *Aspirations carriéristes*

- *Deuxième phase : questions ouvertes (demande de précisions sur des sujets abordés)''*

- *Troisième phase : profil sociodémographique*

Identité		
	Nom fictif	
Date de réalisation de l'entretien		
Lieu de réalisation de l'entretien		
Caractéristiques socio-démographiques		
	Âge	
	Genre	
	Origine	
	Citoyenneté(s)	
	État civil	
	Statut relationnel	
	Enfant-s	
	Lieu d'établissement actuel	
	Situation résidentielle (forme de résidence)	
	Degré de formation acquise	
	Situation professionnelle/occupations professionnelles	
	Situation financière (source d'argent et moyenne du revenu par mois)	
	Langue(s) parlée(s)	
Données sociodémographiques de base des parents ou autres personnes responsables juridiques		
	Âge (père et mère ou autre responsable)	
	Origine (père et mère ou autre responsable)	
	Citoyenneté(s) (père et mère ou autre responsable)	
	Degré de formation acquise (père et mère ou autre responsable)	
	Situation professionnelle/occupations professionnelles (père et mère ou autre responsable)	
	Situation financière : source d'argent et moyenne du revenu par mois (père et mère ou autre responsable)	
Situation carriériste		
	Année de la découverte de l'univers du graff (développement de l'intérêt pour les graffs)	
	Année de l'« initiation » à la pratique du trainwriting (premier train)	
	Sentiment d'appartenance à la « scène subculturelle » du trainwriting (se reconnaît ou non dans la désignation de trainwriter)	

- *Postscriptum*

- *Impressions générales relatives au déroulement de l'entretien*
- *Brève description du contenu de l'entretien*
- *Réflexions, idées*

GUIDE D'ENTRETIEN QUESTIONS SPÉCIALISÉES (PARTIE 1 ET PARTIE 2)

Questions partie 1:

- *Liste des pays et lieux visités à l'étranger dans le cadre de la pratique du trainwriting ?*
 - *Pays :*
 - *Villes :*
- *Liste des systèmes métropolitains déjà investis ?*
 - *Pays :*
 - *Villes :*
- *Nombre d'actions réalisées en Suisse depuis le début de l'initiation ?*
- *Nombre d'actions réalisées à l'étranger depuis le début de l'initiation ?*
- *Nombre d'actions réalisées en Suisse depuis le début de l'année en cours ?*
- *Nombre d'actions réalisées à l'étranger depuis le début de l'année en cours ?*
- *Pays et lieux visités dans l'année en cours (dans le cadre de la pratique), forme du séjour et formule de déplacement ?*
- *Séjours de courte, moyenne ou longue durée; avec/sans contact-s; voyages itinérants; formules de déplacement de type interrail, easy jet, voiture privée ou autres... ?*
 - *Avec contact ? Si oui, où ?*
- *Listage des lieux de présence de contacts en Suisse, en Europe et au-delà (dans les pays européens ou si au-delà indiquer le nombre de contacts par lieux cités) ?*
 - *A l'étranger :*
 - *En Suisse :*
- *Listage des parcs ferroviaires (lay-ups, yards, spots) exploités en Suisse (par ordre de fréquence [fréquent; quelques fois; une fois] et carte du réseau ferroviaire suisse à l'appui)*

Questions partie 1:

- *Préférences des types de supports mobiles ferroviaires (trains freights; trains passagers: grandes lignes; Regio/S-bahn; métro...)? Pourquoi (définition des critères d'appréciation) ?*
- *Modèles de rames optimaux du point de vue symbolique ? Pourquoi ?*
- *Modèles de rames connus en Suisse ?*
- *Modèles de rames préférés en Suisse ? Pourquoi ?*
- *Modèles de rames détestés ? Pourquoi ?*
- *Description de spots intéressants ? Pourquoi ?*
- *Que faut-il entendre par « système » de ton point de vue ?*
- *Significations attribuées à la pratique du trainwriting (art, vandalisme, résistance, subversion, hobby, etc.) ?*

