

**Inscriptions “sauvages” présentes sur les autoroutes alsaciennes :
L'appropriation des infrastructures
par les communautés de graffeur·ses
strasbourgeoises pour renouveler notre
rapport à la ville.**

Emilie Lucot
Sous la direction de Mathieu Tremblin
et Alexandra Pignol-Mroczkowski
2025 / 2026
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg

Remerciements

Avant toute chose, je tiens à remercier Alexandra Pignol-Mroczkowski et Mathieu Tremblin, mes directeur·ices de mémoire, pour leur accompagnement durant ces trois semestres qui ont permis l'aboutissement de ce travail. Leur investissement, leurs conseils et leurs encouragements ont largement contribué à l'élaboration de ce mémoire.

Je souhaite également remercier les graffeurs, graffeuses et graffiteur·ses, et tout particulièrement Erwan, d'avoir pris le temps de m'impliquer dans leur pratique, et sans qui cette recherche aurait été bien moins ludique.

Enfin je remercie tous·tes celleux qui m'ont aidé et soutenu, de près ou de loin, dans la réalisation de ce mémoire.

Sommaire

Introduction.....	9
I. La pratique du graff à Strasbourg.....	23
I.1. Les acteur·ices de la pratique.....	25
I.2. Synthèse : Le jeu du graffiti.....	36
I.3. Le rapport entre la ville et le jeu.....	43
II. La place des infrastructures.....	53
II.1. Définition des espaces autoroutiers.....	55
II.2. Perception paysagère et esthétique.....	65
III. Effets produits de cet usage imprévu.....	77
III.1. Effets sur le paysage.....	79
III.2. Bénéficier d'un nouveau rapport.....	86
III.3. Inventer la ville.....	88
Conclusion.....	91
Bibliographie.....	96
Annexes.....	

Introduction

Partons en balade, allons en ville. Dans une rue, n’importe laquelle, arrêtez-vous et posez votre regard sur l’environnement qui vous entoure. Combien de graffitis arrivez-vous à compter ? êtes-vous étonné·es par leur nombre, leur forme, leur taille ?

Sortons de la ville, allumons le moteur et prenons la route. Laissez votre regard de passager lire le paysage. Les gaffiteurs et graffiteuses sont aussi passé·es par ici, mais quand, comment et pourquoi ?

L’objectif de cette étude est d’examiner la pratique du graffiti non seulement dans l’espace urbain habité mais également dans les espaces traversés, façonnés par les gigantesques infrastructures de la mobilité rapide. Il s’agit de mettre en lumière la manière dont cette pratique informelle s’approprie ces environnements et participe à une forme de fabrication urbaine.



Première tentative d'assemblage et d'articulation des thèmes abordés dans le mémoire.
Production personnelle septembre 2025

Introduction Choix du sujet

Au fil de balades urbaines et de rencontres avec des ami.es graffeur·ses que je me suis immiscée progressivement dans le monde du graffiti. J'y ai découvert une pratique créative génératrice d'expériences, fédératrice et stimulante tant socialement que spatialement.

La pratique contemporaine du graffiti *writing*, ou graff comme nous avons tendance à dire en français, a évolué depuis son arrivée en France dans les années 1980. Les graffeur·ses tendent désormais à sortir du centre-ville pour investir les périphéries urbaines ainsi que les zones rurales. Cette extension de terrain de jeu leur semble naturelle, soulevant toutefois des questionnements quant au rapport à la ville et aux transformations du paysage urbain.

Ne pouvant m'affranchir de ma posture d'architecte en formation, je porte une attention particulière au dialogue instauré entre les graffeur·ses et leurs supports: la pratique du graff offre un nouveau regard sur la ville et questionne le rôle que chacun·e y joue.

Ne pouvant aborder toutes les scènes graffiti de France ou du monde dans un mémoire, je choisis de concentrer mon sujet sur Strasbourg et ses alentours pour des raisons pratiques et personnelles. Ville et région auxquelles je suis familiale, il est facile d'arpenter et d'étudier les routes, les rues, les paysages que j'emprunte déjà de manière régulière. De plus, mes contacts et ami.es du milieu du graffiti sont installé.es à Strasbourg au moment de mes recherches facilitant les échanges directs et spontanés. Cette proximité me permet de confronter et de croiser différentes perceptions d'un même environnement avec une curiosité toujours renouvelée.



Ici les graff (pièces et tag) sont inscrits sur un rideau métallique d'une boutique dans une rue strasbourgeoise. Le rideau sert à protéger la vitrine de l'enseigne en dehors des heures d'ouvertures. Sa surface n'est pas destinée à l'affichage cependant son échelle et sa position à hauteur humaine, sa visibilité dans l'espace de la rue en font un spot de choix pour les graffitis. Photo personnelle, quartier Krutenau, novembre 2024.

Introduction

Définitions du graffitis

Qu'il soit vernaculaire, politique, artistique, lisible ou illisible, le graffiti dérange par le fait même qu'il s'inscrive dans l'espace public sans autorisation, échappant au contrôle.

Contrairement au muralisme de commande qui s'épanouie dans nos villes, « le graffiti n'a pas le droit à la ville¹. » En effet la loi française condamne « le fait de tracer des inscriptions, des signes ou des dessins, sans autorisation préalable, sur les façades, les véhicules, les voies publiques ou le mobilier urbain » et punit les auteurs·ices « de 3750 euros d'amende et d'une peine de travail d'intérêt général lorsqu'il n'en est résulté qu'un dommage léger². »

Ainsi, le terme graffiti recouvre de manière générale l'ensemble des inscriptions, textuelles ou graphiques, réalisées de manière non contrôlée sur un support qui n'y est pas destiné.

Toutefois, ce mémoire se concentre spécifiquement sur la pratique du graffiti *writing*, consistant en l'inscription stylisée du pseudonyme de son auteur·ice, appelé·e graffeur·se. Cette forme particulière émerge aux États-Unis à la fin des années 1960, d'abord à Philadelphie, avant de se développer, particulièrement à New York où s'est notamment structuré la pratique de peindre les rames de métro. Ces supports roulants ont permis une large diffusion nationale du phénomène, et c'est par la suite grâce à des expositions et des publications que le mouvement s'est propagé à l'échelle mondiale au cours des décennies suivantes³.

¹ BARRA Jean-Baptiste, ENGASSER Timothée ; *Antigraffitisme, aseptiser les villes, contrôler les corps* ; le passager clandestin, 2023 ; p9

² Article 322-1 du code pénal

³ NOVAK David ; « Historical dissemination of graffiti art » *Street Art and Urban Creativity* ; novembre 2017 ; p29 à 42

Les signatures inscrites par les graffeur·ses, peuvent être très simples avec les «tags», calligraphie stylisée du blaze⁴ effectuée en quelques secondes destinées à être répétées sur toutes les surfaces.



Façade d'un bâtiment recouverte de tags. Photo personnelle, quartier Krutenau, novembre 2024

Cependant elles peuvent également prendre des formes plus compliquées. Les lettrages se déclinent dans plusieurs typographies travaillées dites graff présentant chacune leurs particularités (Les styles présentés ici sont les plus représentés mais ne constitue pas un inventaire exhaustif.) :

Les « flops » ou « throw-ups », évolutions du tag vers le graff dont les lettrages prennent une forme de plein percé de vides que le contour révèle, maîtriser son articulation permet de le réaliser en quelques minutes ;



Flop sur un mur de limite de propriété. Photo personnelle, quartier Krutenau, novembre 2024

Les « blockletters », des lettres larges carrées avec un contour simple, idéales pour recouvrir une grande surface efficacement et qui peuvent être peintes facilement à l'aide d'une perche pour atteindre des surfaces inaccessibles à



Graff blockletters sur un pilier de pont. Photo publiée sur le compte Instagram ripvirginwall_s le 16 juillet 2025.

Le *wildstyle* est une pièce où le lettrage se complexifie encore plus et s'entremêle jusqu'à devenir abstrait ;



Lettrage entremêlé difficile à déchiffrer . Photo publiée sur le compte Instagram ripvirginwall_s le 17 mars 2025.

⁴ Pseudonyme du·de la graffeur·se inscrit dans l'espace public.

La mise en page PDF simule la version imprimée. Le coin grisé ci-contre annonce une page dépliant



Les pièces sont une association d'éléments graphiques et de couleurs avec un lettrage complexe et travaillé, elles demandent un temps de réalisation long et une préparation au préalable, un « sketch», un croquis préparatoire ;

Les graffeur·ses qualifient elleux-même leur pratique de « vandale¹ », revendiquant ainsi une dimension illégale et autonome de leur pratique, se distinguant du muralisme de commande. Contrairement à ce dernier, le graff ne cherche ni reconnaissance auprès du grand public, ni de légitimité esthétique. Si ses traces aux formes, couleurs, styles, et blazes variés sont visibles partout, le graff ne se résume pas uniquement à l'objet plastique qui en résulte. Son essence se trouve avant tout dans la pratique et le sens et la place que lui donnent ses auteur·ices au sein de leur communauté.

¹ Le terme vandale est ressorti plusieurs fois lors des entretiens



Plusieurs pièces sur d'un mur anti-bruit le long de l'autoroute A35. Capture d'écran Google Street View 2025, relevé en 2023.

Les pièces sont une association d'éléments graphiques et de couleurs avec un lettrage complexe et travaillé, elles demandent un temps de réalisation long et une préparation au préalable, un « sketch », un croquis préparatoire ;

Les graffeur·ses qualifient elleux-même leur pratique de « vandale¹ », revendiquant ainsi une dimension illégale et autonome de leur pratique, se distinguant du muralisme de commande. Contrairement à ce dernier, le graff ne cherche ni reconnaissance auprès du grand public, ni de légitimité esthétique. Si ses traces aux formes, couleurs, styles, et blazes variés sont visibles partout, le graff ne se résume pas uniquement à l'objet plastique qui en résulte. Son essence se trouve avant tout dans la pratique et le sens et la place que lui donnent ses auteur·ices au sein de leur communauté.



Trois pièces les unes à côté des autres. Nous les distinguons des autres tags inscrits autour par : les lettrages larges (1 lettre ≥ 1 surface), les lettres stylisées en accentuant ou rajoutant des angles des arrondis ou des coulures, le travail des couleurs, les multiples contours, les fonds et effets. Strasbourg, photographie personnelle 2025.

¹ Le terme vandale est ressorti plusieurs fois lors des entretiens (voir annexe REF)

Introduction

Etat de l'art

Pour ce mémoire consacré aux graffitis et leur environnement routier, nous nous sommes appuyés sur des travaux issus de plusieurs disciplines.

Du côté des sciences sociales, les recherches de la psychologue et chercheuse en sciences de l'éducation Martine Lani-Bayle, notamment dans *Tag au graff'art*⁵, constituent une référence fondamentale pour comprendre les auteurs·ices des inscriptions en montrant que le graffiti ne relève pas uniquement de l'illégalité mais d'une pratique culturelle structurée, dotée de codes, de réseaux d'apprentissage et d'une forte dimension communautaire.

Pour appréhender la ville comme produit de dynamiques qui excèdent la seule planification, l'apport de l'anthropologue urbain Michel Agier, notamment dans *Anthropologie de la ville*⁶, offre un cadre théorique essentiel. Son approche permet de situer le graffiti comme l'une des pratiques informelles qui participent à la construction quotidienne de l'espace urbain et à la production sensible des lieux.

Concernant plus spécifiquement les méthodologies d'étude des infrastructures routières, nous nous sommes référés aux travaux du photographe Julien Lelièvre, rassemblés dans *Art d'autoroute*⁷, qui interrogent la présence d'œuvres issues de commandes publiques et mettent en lumière un patrimoine culturel souvent peu perceptible dans ces espaces techniques. Nous avons également mobilisé la publication photographique d'Antoine Seguin, *Voix rapides*⁸, qui documente les graffitis présents sur les infrastructures routières parisiennes et fait ressortir leur beauté dans le paysage métropolitain.

Enfin, pour saisir la diffusion interne au milieu du graffiti, ainsi que son inscription actuelle dans le territoire alsacien, nous nous sommes intéressés aux supports produits par les communautés de graffeur·ses elles-mêmes. Dans les fanzines jusqu'aux plateformes numériques, ces modes de publication constituent des ressources essentielles pour comprendre la circulation des styles, des pratiques et des récits.

⁵ LANI-BAYLE Martine ; *Du tag au graff'art* ; éditions Hommes et Perspectives, 1993

⁶ AGIER Michel ; *Anthropologie de la ville* ; Presses Universitaires de France, 2015

⁷ LELIEVRE Julien ; *Art d'Autoroute* ; Building Books ; 2019

⁸ SEGUIN Antoine ; *Voix Rapides* ; The Magic Line ; 2018

En Alsace et à Strasbourg, des pages spécialisées sur Instagram telles que @ripvirginwall_s⁹ ou @elsass_graffculture¹⁰ offrent des archives visuelles et communautaires précieuses, venant compléter les observations de terrain et éclairant l'évolution contemporaine de la pratique.

Tout au long de ce travail de recherche je me questionne sur **les inscriptions « sauvages » présentes sur les autoroutes alsaciennes : Pourquoi les communautés de graffeur·ses strasbourgeoises détournent-elles ces infrastructures et en quoi leur appropriation renouvelle-t-elle notre rapport à la ville ?**

Pour tenter de répondre à cette question j'aborderai tout d'abord la pratique du graff à Strasbourg, ensuite la place qu'occupent les infrastructures autoroutières, enfin les effets produits par cet usage imprévu.

⁹ https://www.instagram.com/ripvirginwall_s/

¹⁰ https://www.instagram.com/elsass_graffculture/

Introduction

Méthodologies

L'élaboration de ce mémoire repose sur une démarche inductive, où la problématique s'est progressivement construite à partir de l'observation du terrain. Le sujet n'a pas été défini a priori, mais s'est constitué à la suite d'une immersion prolongée dans le milieu du graffiti, permettant d'en dégager les hypothèses et les principaux enjeux. Cette démarche comprend plusieurs méthodologies :

Immersion et ancrage dans la pratique

Mon entrée dans la recherche s'est opérée avec les praticien·nes, afin de développer un ancrage situé et une compréhension interne de cette pratique informelle.

Les modalités de la pratique ont été explicitées à travers des entretiens semi-directifs, menés à plusieurs reprises avec des graffeur·ses appartenant à la jeune scène strasbourgeoise notamment Cnak, J-Beg, Percu, Celul, Yugen et Erwan¹¹. Tous·tes se connaissent et ont déjà eu l'occasion de se croiser et de peindre ensemble. Iels sont âgé·es d'une vingtaine d'années. Parmi les personnes rencontrées, seule Celul est une femme. Ces entretiens¹² ont permis de saisir la diversité des rapports au territoire, des motivations et des stratégies spatiales liées à la pratique du graff.

Observation participante et expérimentation personnelle

Afin de saisir la réalité du terrain et les enjeux concrets de la mise en œuvre de la pratique, j'ai accompagné les graffeur·ses lors de sessions de peinture sur les axes et infrastructures linéaires de circulation (voies ferrées, autoroutes). Cette démarche d'observation participante s'est prolongée par une expérimentation

personnelle, consistant à m'engager moi-même dans la pratique du graff (choix d'un blaze, dessin, peinture) afin d'en appréhender les logiques internes, les contraintes et les codes.

Arpentages et relevés

Pour mettre en relation la pratique et son contexte urbain, j'ai réalisé une série d'arpentages visant à observer, localiser et comprendre les logiques spatiales du

11 Tout au long du mémoire, iels seront désigné.es par ces noms. Il s'agit de leurs blazes sauf pour Erwan qui préfère être mentionné par son prénom et ne pas expliciter son pseudonyme.

12 les retranscriptions des entretiens se trouvent en annexe.

graffiti ainsi que les conflits d'usages au sein de l'espace public.

Ces relevés ont d'abord été effectués à pied dans le centre-ville de Strasbourg, notamment dans le quartier de la Krutenau, à la recherche d'inscriptions. L'exploration s'est ensuite étendue aux espaces en marge du centre, zones de circulation et d'infrastructures telles que les tunnels Wodli, la piste cyclable des remparts jusqu'au quartier Laiterie. Enfin j'ai arpентé les axes autoroutiers desservant Strasbourg.

Le terrain d'étude s'étend de l'échangeur de Vendenheim au nord de Strasbourg à l'échangeur de Duppigheim au sud-ouest, suivant l'autoroute A4, la portion M35 et l'autoroute A35. J'ai également pris en compte le nouveau Grand Contournement Ouest (GCO), prolongeant la A35 afin de relier ces deux échangeurs sans traverser Strasbourg. Je me suis également intéressée à la A36 sur sa portion alsacienne.

Compte tenu de l'étendue du terrain et de sa dangerosité à arpenter en personne, les observations ont été menées à l'aide de l'outil Google Street View, permettant d'arpenter virtuellement les voies. Cet outil présente toutefois des limites temporelles : la fréquence des relevés photographiques n'est pas uniforme (de 2023 à milieu 2025 pour les plus récents). Ces décalages temporels constituent néanmoins un indicateur précieux pour observer les dynamiques d'apparition et de disparition des graffitis selon les secteurs.

Expérimentation visuelle et analyse paysagère

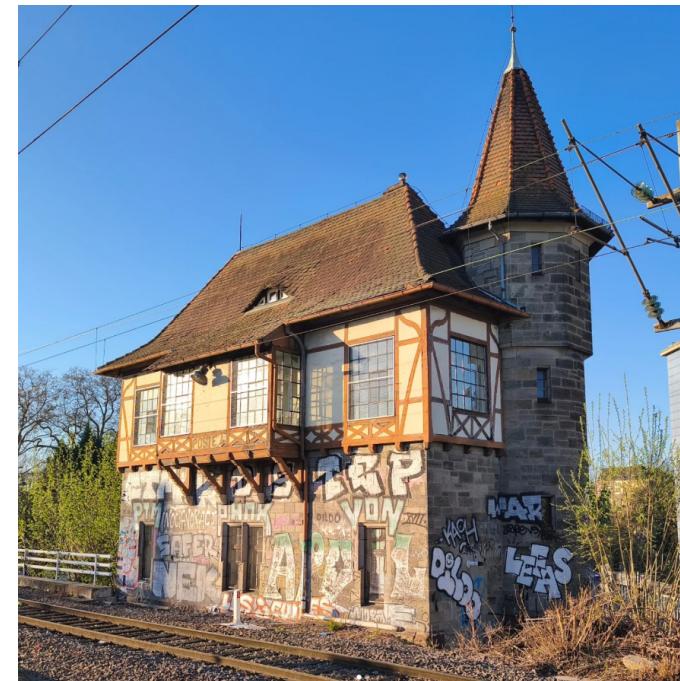
En observant les graffitis situés le long des infrastructures autoroutières, j'ai souhaité expérimenter leur rôle dans la composition paysagère et la place qu'ils occupent dans la perception du territoire. Pour ce faire, j'ai réalisé une série de montages photographiques à partir de points de vue stratégiques repérés lors des arpentages. Ces manipulations visuelles consistaient à effacer ou, au contraire, mettre en exergue les graffitis présents dans le paysage.

Cette méthode d'expérimentation visuelle permet d'interroger la manière dont ces inscriptions modifient la lecture des espaces traversés, et de mesurer leur impact esthétique et perceptif dans des environnements dominés par les logiques infrastructurelles et fonctionnelles.

I. La pratique du graff à Strasbourg

J'ai précédemment défini la pratique du graffiti writing telle que le fait d'inscrire un pseudonyme de manière spontanée et non commanditée dans l'espace public sur un support qui n'est pas prévu à cet effet.

De cette pratique informelle, on n'observe généralement que les traces, signatures, disposées dans des espaces non destinés à les accueillir ; voire hostiles, sans en connaître les moyens d'apparition. Pourtant la pratique excède l'objet plastique visible, le résultat doit être associé au geste personnel et à la démarche complexe qu'entreprend le·a graffeur·se pour être compris et potentiellement apprécié.



Bâtiment de la gare de la Meinau dont le rez-de-chaussée est recouvert de graffitis. Photo publiée sur le compte Instagram @elsass_graffculture le 5 avril 2025.

I. La pratique du graff à Strasbourg

J'ai précédemment défini la pratique du graffiti *writing* telle que le fait d'inscrire un pseudonyme de manière spontanée et non commanditée dans l'espace public sur un support qui n'est pas prévu à cet effet.

De cette pratique informelle, on n'observe généralement que les traces, signatures, disposées dans des espaces non destinés à les accueillir ; voire hostiles, sans en connaître les moyens d'apparition. Pourtant la pratique excède l'objet plastique visible, le résultat doit être associé au geste personnel et à la démarche complexe qu'entreprend le·a graffeur·se pour être compris et potentiellement apprécié.



Pont franchissant l'axe de la N4. La partie inférieure au niveau de la route est graffée mais également les éléments supérieurs du pont tel que le mur en béton et la tranche du tablier. Capture d'écran Google Street View 2025, relevé en 2024.



Bâtiment de la gare de la Meinau dont le rez-de-chaussée est recouvert de graffitis. Photo publiée sur le compte Instagram @elsass_graffculture le 5 avril 2025.

I. 1. Les acteur·ices de la pratique

Qui sont-iels ?

La nature illégale de la pratique du graff vandale veut qu'on ne voie pas, du moins qu'on ne reconnaisse pas, qui sont les auteur·ices des inscriptions peintes. Ainsi les pratiquant·es sont invisibles dans la société et le quotidien et les moyens par lesquels iels opèrent sont un mystère pour les personnes non initiées.

Cependant le graff est à la portée de tout le monde. En effets les techniques d'inscriptions sont variées et accessibles : peinture à la bombe ou au rouleau, feutres marqueurs, mais aussi craie, colle, acide, gravure ... Il existe une multitude de techniques pour inscrire avec un rien sur une surface même si cette dernière est impossible à marquer avec des outils d'écriture ou de dessin démocratisés (stylo et crayon).

Le graffeur Percu explique que faire du graff « c'est compliqué pour ceux qui veulent le croire. En soi la peinture c'est simple, c'est toi et le risque que tu es prêt à prendre¹ ». Le risque de se faire prendre constitue en effet pour le grand public un frein majeur à l'engagement dans une pratique illégale. Cependant on retrouve plusieurs lieux où le degré de risque semble moindre et où le graff est plus présent. Prenons l'exemple des toilettes situées dans les lieux publics. Ces espaces à la frontière entre le privé et le public constituent depuis l'antiquité un endroit de choix pour inscrire un message visible de toutes et tous et sans craintes des conséquences de la réalisation d'un graff en pleine rue.

Il existe plusieurs manières d'entrer dans la pratique du graff, que ce soit à la faveur de rencontres ou d'expériences personnelles et à différents moments de la vie. Certain·es s'y engagent dès l'adolescence, portés par une curiosité propre à cet âge et par le désir de tester ou de transgresser les limites qui leur sont imposées. « J'ai commencé à taguer avec mon frère, il piquait les bombes de carrosserie dans le garage [de notre père] » raconte Erwan avec nostalgie, « je le suivais en filmant, et je taguais en même temps [...] la première chose qu'on a fait c'est vandaliser le SuperU à côté de chez nous³».

¹ PERCU. Entretiens avec Celul, Percu Cnak et Jbeg du 27 avril 2025. Retranscriptions en annexe. Ligne 135

² CORBIER Mireille « L'écriture en liberté : les graffitis dans la culture romaine » *Langages et communication : écrits, images, sons* ; Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques ; 2017 p11 à 26

³ ERWAN. Entretien avec Erwan du 9 octobre 2025. Retranscription en annexe. Ligne 6

I. 1. Les acteur·ices de la pratique

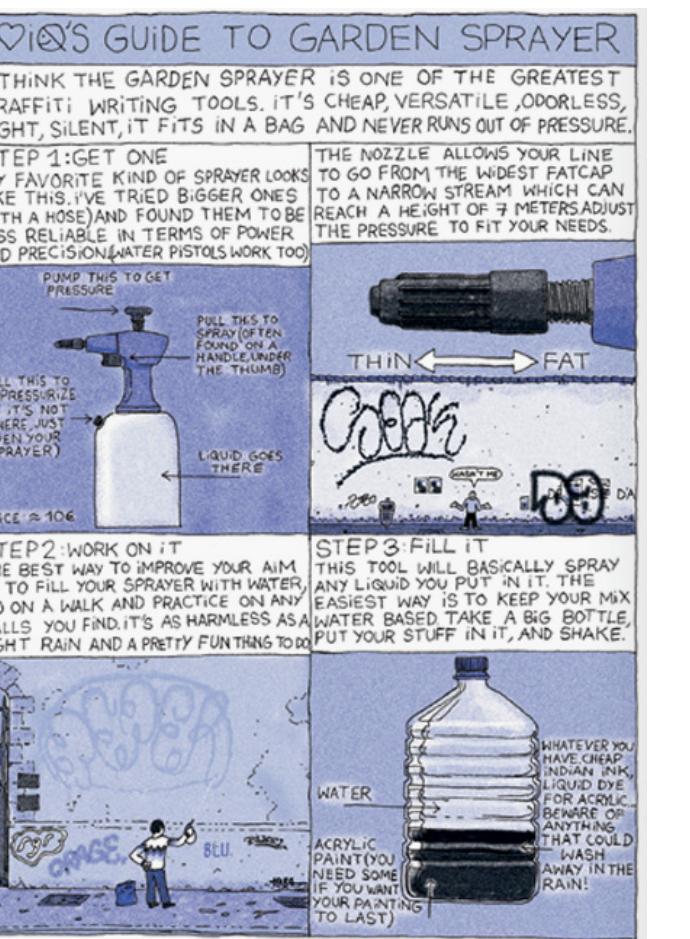
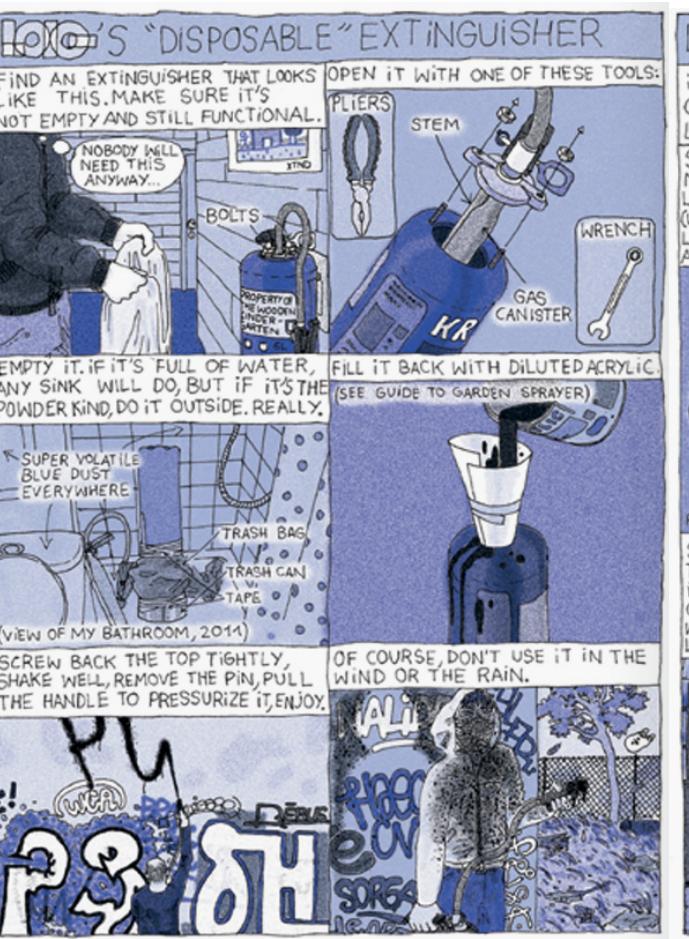
Qui sont-iels ?

La nature illégale de la pratique du graffiti vandale veut qu'on ne voie pas, du moins qu'on ne reconnaisse pas, qui sont les auteur·ices des inscriptions peintes. Ainsi les pratiquant·es sont invisibles dans la société et le quotidien et les moyens par lesquels iels opèrent sont un mystère pour les personnes non initiées.

Cependant le graffiti est à la portée de tout le monde. En effets les techniques d'inscriptions sont variées et accessibles : peinture à la bombe ou au rouleau, feutres marqueurs, mais aussi craie, colle, acide, gravure ... Il existe une multitude de techniques pour inscrire avec un rien sur une surface même si cette dernière est impossible à marquer avec des outils d'écriture ou de dessin dématérialisés (stylo et crayon).

Le graffeur Percu explique que faire du graffiti « c'est compliqué pour ceux qui veulent le croire. En soi la peinture c'est simple, c'est toi et le risque que tu es prêt à prendre »¹. Le risque de se faire prendre constitue en effet pour le grand public un frein majeur à l'engagement dans une pratique illégale. Cependant on retrouve plusieurs lieux où le degré de risque semble moindre et où le graffiti est plus présent. Prenons l'exemple des toilettes situées dans les lieux publics. Ces espaces à la frontière entre le privé et le public constituent depuis l'antiquité² un endroit de choix pour inscrire un message visible de toutes et tous et sans craintes des conséquences de la réalisation d'un graffiti en pleine rue.

Il existe plusieurs manières d'entrer dans la pratique du graff, que ce soit à la faveur de rencontres ou d'expériences personnelles et à différents moments de la vie. Certain·es s'y engagent dès l'adolescence, portés par une curiosité propre à cet âge et par le désir de tester ou de transgresser les limites qui leur sont imposées. « J'ai commencé à taguer avec mon frère, il piquait les bombes de carrosserie dans le garage [de notre père] » raconte Erwan avec nostalgie, « je le suivais en filmant, et je taguais en même temps [...] la première chose qu'on a fait c'est vandaliser le SuperU à côté de chez nous »³.



Astuces pour inventer des outils d'inscriptions. Extraits de la bande dessinée Graffiti Tips par le graffeur Loiq publiée en 2017.

¹ PERCU. Entretiens avec Celul, Percu Cnak et Jbeg du 27 avril 2025. Retranscriptions en annexe. Ligne 135

² CORBIER Mireille « L'écriture en liberté : les graffitis dans la culture romaine » *Langages et communication : écrits, images, sons* ; Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques ; 2017 p11 à 26

³ ERWAN. Entretien avec Erwan du 9 octobre 2025. Retranscription en annexe. Ligne 6

Les graffeurs Jbeg et Cnak ont découvert le graff à l'âge adulte au sein des ultras⁴ du Racing Club de Strasbourg, une association sans lien avec une pratique créative à première vue. C'est là-bas qu'ils ont rencontré des praticiens avec lesquels ils ont d'abord appris le geste et les techniques du graff. C'est par la suite qu'ils ont entrepris leur propre démarche en tant que graisseur dans la capitale alsacienne.

Ainsi on peut qualifier toute personne qui réalise n'importe quel graffiti de graffiteur·se. La nature de l'inscription fait en partie la distinction avec un·e graisseur·se⁵, en règle générale iel inscrira son pseudonyme, son *blaze*.

La nature du blaze choisi par un·e graisseur·se peut être un nom commun (avec par exemple Cnak, Celul, Steak, Beg1 ...) On peut aussi supposer qu'il communique des informations sur le personnage que le·a graisseur·se met en scène (Mesk1, JBeg, Vor1), ou peut-être exprime la relation entre le·a pratiquant·e et le graff (Moral, Wash, Futil, Nocif). Le graisseur Erwan décrit qu' « il y a eu ce moment où j'ai su que c'était avec [ce mot] que j'avais envie de poser » son blaze devient ainsi un déclencheur de sa pratique à un moment donné.

Finalement il peut tout simplement résulter d'une association de lettres agréables à tracer comme le raconte Cnak : « J'ai choisi Kanz en blaze mytho⁶, j'avais envie de faire un Z⁷ ».

Qu'il soit immédiatement compréhensible, accrocheur ou plus énigmatique, le blaze demeure plus visible que la personne qui le porte. Il constitue le moyen par lequel le ou le·a graisseur·se signe l'espace et affirme son passage. Ce nom, largement diffusé dans l'environnement urbain, sert ainsi à personnaliser l'auteur·ice auprès des initié·es et à inscrire son identité au sein de la scène graff.

4 Les ultras sont des supporteur·ices d'un club sportif se regroupant au sein d'une même association. Iels encouragent leur équipe avec des slogans et des animations visuelles.

5 Auteur·ice de graffiti *writing* (rappel définition de l'introduction)

6 Un blaze mytho est différent du pseudonyme récurrent du graisseur pour être employé en cas de spot risqué : si le graisseur se fait prendre par les autorités il y aura une enquête sur son blaze mytho posé une seule fois et non sur son blaze habituel posé une multitude de fois. Ainsi le graisseur encoure des conséquences moindres.

7 CNAK ligne 38.

I. 1. Les acteur·ices de la pratique

Une pratique sociale

Quand on discute avec ces graisseur·ses, les liens sociaux créés dans ce milieu monopolisent rapidement la discussion. La démarche individuelle à première vue, s'ancre en réalité dans des dynamiques de reconnaissance mutuelle, de solidarité et d'apprentissage collectif qui jouent un rôle clef dans la vie d'un·e graisseur·se qu'on ne peut nier.

La reconnaissance d'une personne en tant que graisseur·se, ou d'une inscription en tant que graffiti, découle de la validation des autres pratiquant·es.

C'est pourquoi quand on leur demande, un objectif de leur pratique ressort comme principal : être visible, « que quelqu'un remarque notre passage⁸ ». Erwan nous explique que cette recherche de visibilité ne peut toucher qu'un seul public initié car « Les [personnes] lambda qui sont hors graff ne te voient pas. Ils ne vont pas lire ton blaze au milieu de la masse, ils n'arrivent pas à lire. Les seuls qui te parleront de tes pièces c'est d'autres graisseurs⁹ ». Ainsi le graff peut être une course à la visibilité : tagguer le plus de tags possibles, peindre les plus belles pièces, peindre le plus de pièces, dans les endroits les moins accessibles ou les plus risqués... Se mesurer les un·es aux autres par la pratique afin d'en gagner la reconnaissance.

Le graisseur Percu souligne la dimension gratifiante de la reconnaissance collective. « J'ai plus de satisfaction à tirer en posant pour l'association ou en groupe parce qu'il y a les [retours] des gens¹⁰ ». Le groupe devient un espace d'émulation où la pratique se nourrit des échanges, des retours pouvant ainsi augmenter la motivation et la qualité des productions.

La pratique peut, de l'extérieur, sembler être une compétition territoriale, une course au blaze le plus visible ou un *egotrip*¹¹ sur sa personne. Pourtant, la communauté strasbourgeoise se caractérise par un fort respect entre pratiquant·es. Le graisseur Cnak souligne d'ailleurs « ce passage de flambeau aussi qui se fait génération en génération. Il y a du respect, personne ne repasse personne, tout est quasiment respecté. »¹²

8 JBEG ligne 287.

9 ERWAN ligne 159.

10 PERCU ligne 282.

11 Expression en anglais désignant un acte ou une démarche qui améliore ou satisfait l'égo de quelqu'un.

12 CNAK ligne 250.

En évoquant le non-recouvrement, il met en lumière une règle au sein des communautés de graffeur·ses : Il est admis qu'on ne recouvre pas un graffiti existant par un simple tag ou une pièce techniquement moins travaillée. Si un·e graffeur·se choisit de repasser la signature ou la pièce d'un·e autre, il ou elle doit produire un travail d'une technicité équivalente ou supérieure, et recouvrir intégralement l'œuvre précédente. La production étant déjà intrinsèquement éphémère, cette règle participe d'une forme de solidarité interne.

Une anecdote rapportée au cours d'un entretien illustre la cohésion de la scène strasbourgeoise : quelqu'un d'une autre ville a *toy* une pièce à Strasbourg, c'est à dire l'a repassé avec un tag ou autre petit graffiti. En quelques jours la pièce avait été remplacée par l'inscription « Elsass ». Le graffeur Percu précise qu'il s'agit « d'une exclusivité » propre à la région. « Les graffeurs alsaciens sont fiers d'où ils viennent ». On retrouve ainsi, selon lui, des «elsass» et des « 67 » dans des pièces disséminées partout en France. Il ajoute que « tout le monde pose elsass : on est déjà sur un groupe de manière informelle¹³ ».

Dans la pratique du graff il est courvant de se regrouper entre graffeur·ses et de former un *crew*.¹⁴

« C'est trop bien d'avoir un groupe avec qui aller peindre » affirme le graffeur Cnak en racontant des sessions. « Quand t'es avec tes potes le stress est réparti sur tout le monde. Il y en a un qui va être stressé et l'autre qui ne va pas l'être du tout et rassurer les autres. Ça va équilibrer les choses et éviter [d'avoir peur] et de ne pas terminer¹⁵. » Le fait de peindre à plusieurs constitue un moment apprécié, propice à renforcer les liens et des amitiés.

Au-delà de cette expérience partagée, appartenir à un crew implique également d'adhérer à un ensemble de valeurs communes. Erwan explique avoir rejoint le crew « Les Jeunes » car « ils incarnent ce que [j'aime] dans le graff : c'est-à-dire ne pas penser au style ou au carton en premier mais réunir des gens qui ont la même mentalité par la peinture¹⁶ » .

13 PERCU ligne 254.

14 Crew en anglais signifie équipage, une équipe travaillant ensemble pour assurer la même manœuvre.

15 CNAK ligne 435.

16 ERWAN ligne 54.



Wagon d'un train Fret recouvert d'une pièce. Le crew SFR réalise une pièce parlant de bretzel, spécialité gastronomique alsacienne « viens [...] goûter au bretzel d'Alsace ». Le support étant roulant la pièce et son message sera diffusé dans d'autres régions ou d'autres pays. Photo publiée sur le compte Instagram @ripvirginwall_s le 29 novembre 2024.

En évoquant le non-recouvrement, il met en lumière une règle au sein des communautés de graffeur·ses : Il est admis qu'on ne recouvre pas un graffiti existant par un simple tag ou une pièce techniquement moins travaillée. Si un·e graffeur·se choisit de repasser la signature ou la pièce d'un·e autre, il ou elle doit produire un travail d'une technicité équivalente ou supérieure, et recouvrir intégralement l'œuvre précédente. La production étant déjà intrinsèquement éphémère, cette règle participe d'une forme de solidarité interne.

Une anecdote rapportée au cours d'un entretien illustre la cohésion de la scène strasbourgeoise : quelqu'un d'une autre ville a *toy* une pièce à Strasbourg, c'est à dire l'a repassé avec un tag ou autre petit graffiti. En quelques jours la pièce avait été remplacée par l'inscription « Elsass ». Le graffeur Percu précise qu'il s'agit « d'une exclusivité » propre à la région. « Les graffeurs alsaciens sont fiers d'où ils viennent ». On retrouve ainsi, selon lui, des *elsass* et des « 67 » dans des pièces disséminées partout en France. Il ajoute que « tout le monde pose elsass : on est déjà sur un groupe de manière informelle ».¹

Dans la pratique du graff il est courant de se regrouper entre graffeur·ses et de former un *crew*.²

« C'est trop bien d'avoir un groupe avec qui aller peindre » m'affirme le graffeur Cnak en racontant des sessions. « Quand t'es avec tes potes le stress est réparti sur tout le monde. Il y en a un qui va être stressé et l'autre qui ne va pas l'être du tout et rassurer les autres. Ça va équilibrer les choses et éviter [d'avoir peur] et de ne pas terminer. »³ Le fait de peindre à plusieurs constitue un moment apprécié, propice à renforcer les liens et à renforcer des amitiés.

Au-delà de cette expérience partagée, appartenir à un crew implique également d'adhérer à un ensemble de valeurs communes. Erwan explique avoir rejoint le crew « Les Jeunes » car « ils incarnent ce que [j'aime] dans le graff : c'est-à-dire ne pas penser au style ou au carton en premier mais réunir des gens qui ont la même mentalité par la peinture [...] c'est-à-dire de se sentir jeune. »⁴

¹³ PERCU ligne 254.

¹⁴ Crew en anglais signifie équipage, une équipe travaillant ensemble pour assurer la même manœuvre.

¹⁵ CNAK ligne 435.

¹⁶ ERWAN ligne 54.

Chaque crew développe sa propre vision du graffiti et fait vivre un ensemble de valeurs qui lui est propre. Certains privilégient une approche politisée et utilisent leurs productions pour diffuser des messages engagés, tandis que d'autres revendiquent une pratique plus démonstrative, orientée vers la présence massive et visible dans l'espace urbain.

Afin de pleinement s'identifier « sous une même bannière¹⁷ », le crew porte un nom. Les membres, qu'ils posent ensemble ou non, peuvent également l'inscrire à la place de leur blaze personnel et renforcer la dimension collective de la pratique. Le graffeur Cnak exprime, « c'est aussi représenter pas que soi, mais tes potes, les gens avec qui tu as commencé, les gens qui t'ont appris comment ça fonctionne ». Il met en lumière l'importance des liens interpersonnels et de la transmission au sein des crews.

Finalement les pairs peuvent jouer un rôle décisif dans la pratique d'un·e graffeur·se. Le graffeur Erwan affirme que « ce sont les gens qui me motivent à peindre, sinon ne serai pas un bon graisseur ». Pour lui, sa pratique ne repose pas sur sa motivation personnelle mais sur la présence, le soutien, le regard des autres et l'expérience partagée avec d'autres pratiquant·es.



17 CNAK ligne 416.

Chaque crew développe sa propre vision du graffiti et fait vivre un ensemble de valeurs qui lui est propre. Certains privilégient une approche politisée et utilisent leurs productions pour diffuser des messages engagés, tandis que d'autres revendiquent une pratique plus démonstrative, orientée vers la présence massive et visible dans l'espace urbain.

Afin de pleinement s'identifier « sous une même bannière »¹, le crew porte un nom. Les membres, qu'ils posent ensemble ou non, peuvent également l'inscrire à la place de leur blaze personnel et renforcer la dimension collective de la pratique. Le graffeur Cnak exprime, « c'est aussi représenter pas que soi, mais tes potes, les gens avec qui tu as commencé, les gens qui t'ont appris comment ça fonctionne ». Il met en lumière l'importance des liens interpersonnels et de la transmission au sein des crews.

Finalement les pairs peuvent jouer un rôle décisif dans la pratique d'un·e graffeur·se. Le graffeur Erwan affirme que « ce sont les gens qui me motivent à peindre, sinon ne serai pas un bon graffeur ». Pour lui, sa pratique ne repose pas sur sa motivation personnelle mais sur la présence, le soutien, le regard des autres et l'expérience partagée avec d'autres pratiquant·es.



Graffiti « La France est sous effet post traumatisé, votez 7 click » inscrit en 2020 le long de l'autoroute A35. Capture d'écran Google Street View 2025, relevé 2020.

17 CNAK ligne 416.

I. 1. Les acteur·ices de la pratique

Motivations personnelles

Bien sûr il existe autant de raisons de pratiquer qu'il existe de pratiquant·es et ils ne cessent d'évoluer tout au long de la vie du·de la graffeur·se. Au sein d'une même communauté graffiti, les avis et les motivations sont souvent plurielles et complexes, elles dépendent de la relation entre l'individu et la pratique mais également son rapport à la société, son environnement et son époque.

Le processus et le moment passé à peindre constituent une part importante de la démarche du·de la graffeur·se et procurent autant de satisfaction, si ce n'est plus que le résultat. Ainsi plusieurs aspects ressortent comme moteurs de leur pratique tel que la démarche créative, l'adrénaline du moment ou les environnements fréquentés.

Les graffitis les plus importants tels que les pièces sont souvent le résultat d'une recherche plastique. « Je n'étais pas dans le dessin et l'art avant ça, mais ça m'a amené à [aimer] les belles choses. J'aime aussi prendre le temps de peindre, m'entrainer à faire des pièces plus travaillées¹⁸ » par cette affirmation du graffeur Cnak, nous comprenons que le graffiti permet aux pratiquant·es d'entamer une démarche créative sans forcément avoir été en contact avec une pratique graphique auparavant, puis de progresser et s'épanouir dans celle-ci. On retrouve également des graffeur·ses effectuant le chemin inverse, comme Celul qui raconte dessiner depuis toujours et être fascinée par l'art avant de s'intéresser à « l'expression libre un peu pirate » qu'offre la pratique du graff.



18 CNAK ligne 50.

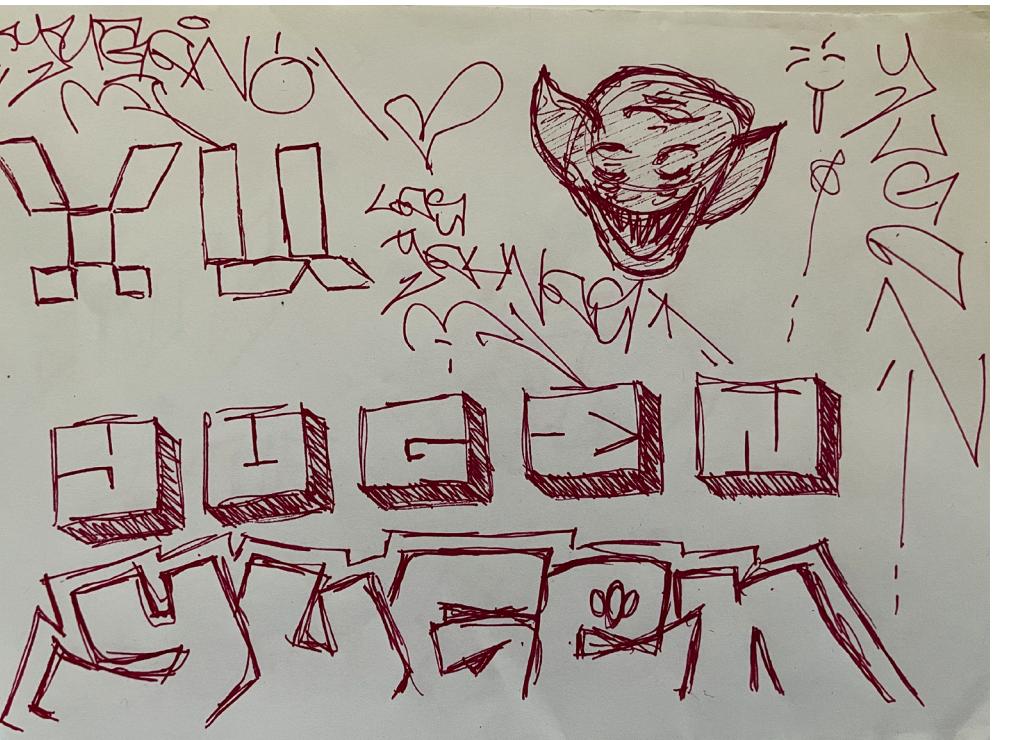
I. 1. Les acteur·ices de la pratique

Motivations personnelles

Bien sûr il existe autant de raisons de pratiquer qu'il existe de pratiquant·es et ils ne cessent d'évoluer tout au long de la vie du·de la graffeur·se. Au sein d'une même communauté graffiti, les avis et les motivations sont souvent plurielles et complexes, elles dépendent de la relation entre l'individu et la pratique mais également son rapport à la société, son environnement et son époque.

Le processus et le moment passé à peindre constituent une part importante de la démarche du·de la graffeur·se et procurent autant de satisfaction, si ce n'est plus que le résultat. Ainsi plusieurs aspects ressortent comme moteurs de leur pratique tel que la démarche créative, l'adrénaline du moment ou les environnements fréquentés.

Les graffitis les plus importants tels que les pièces sont souvent le résultat d'une recherche plastique. « Je n'étais pas dans le dessin et l'art avant ça, mais ça m'a amené à [aimer] les belles choses. J'aime aussi prendre le temps de peindre, m'entrainer à faire des pièces plus travaillées »¹ par cette affirmation du graffeur Cnak, on comprend que le graffiti permet aux pratiquant·es d'entamer une démarche créative sans forcément avoir été en contact avec une pratique graphique auparavant, puis de progresser et s'épanouir dans celle-ci. On retrouve également des graffeur·ses effectuant le chemin inverse, comme Celul qui raconte dessiner depuis toujours et être fascinée par l'art avant de s'intéresser à « l'expression libre un peu pirate » qu'offre la pratique du graff.



Planches de sketch réalisées lors d'entretiens. Sur la page de gauche Yugen, de droite Celul. Photographies personnelles 2024



Cependant la créativité graphique reste au second plan dans les motivations de la plupart des graffeur·ses. C'est ce qu'explique Cnak : « J'entends et j'adore les beaux discours sur le côté artistique du graffiti mais finalement on fait tous et toutes ça pour être vu et pour l'adrénaline. Si tu veux être vu sans l'adrénaline y'a pleins d'autres moyens d'exprimer son art¹⁹. » Le graffiti vandale implique de franchir les limites fixées par la loi, mais aussi celles plus implicites qui définissent ce qu'il est acceptable de faire dans la ville. Cette transgression, qui consiste à s'approprier des surfaces conçues pour rester neutres ou contrôlées, expose les pratiquant·es au risque d'être surpris, identifié·es ou sanctionné·es. Sortir du cadre ainsi imposé engendre inévitablement la crainte d'être interpellé·e, ce qui constitue une part intégrante de l'expérience du graffiti. Les graffeur·ses me confient que cette sensation « donne le sentiment d'exister [...] ça rend vivant²⁰ ». Cette crainte procure l'adrénaline et le courage d'aller peindre et efface la fatigue du milieu de la nuit. Le soulagement d'avoir terminé une session « en liberté et vivant²¹ » est tout autant gratifiant que d'avoir peint une pièce satisfaisante (en termes de placement, de calligraphie, de couleur, de taille).

L'exploration d'un nouveau lieu dans une temporalité différente de la vie de tous les jours sont également des sources d'excitation. « Personne ne marche à l'endroit où l'on marche, on s'arrête là où personne ne s'arrête²². » La recherche de *spots*²³, lieux propices pour peindre des graffitis, constitue une part importante de la pratique. La sélection se fait selon plusieurs critères tels que la visibilité (de·du la graffeur·se pendant la réalisation et du graffiti une fois peint), l'accessibilité pour s'y rendre, la dangerosité de sa fréquentation (véhicules motorisés, lieu sous surveillance, forces de l'ordre ou service de sécurité) mais aussi de son emplacement (risque de tomber dans le vide, lignes hautes tensions...) Chacun·e nuance ces critères selon le risque qu'iel est prêt·e à prendre. Cette recherche du spot parfait prend parfois des allures de chasse au trésor : « Je passe mes trajets en train sur google maps et dès que je suis passager en voiture aussi d'ailleurs. Il faut se dépêcher de noter les points [des lieux repérés] pour pas les perdre. » Cnak explique par là qu'il garde toujours

19 CNAK ligne 367.

20 CELUL et CNAK ligne 23.

21 CNAK ligne 44

22 CNAK ligne 378

23 To spot signifie repérer en anglais. Les spots constituent les endroits repérés par les graffeurs pour pratiquer le graffiti.

son regard de graffeur lorsqu'il se déplace.

En suivant les graffeur·ses dans une session de peinture, on franchit des limites, marquées ou non, spatiales ou morales, entre l'espace public et les espaces où l'accès est normalement restreint. On retrouve des endroits qu'on emprunte quotidiennement tels que les espaces de mobilités, mais la temporalité et manière de fréquentation donne l'opportunité de les observer d'une manière inédite : le calme règne sur les lieux de passage, c'est « le silence de l'autoroute, les voitures passent c'est hyper brut et puis le calme plat²⁴ » souligne le graffeur Jbeg. Arpenter à pied des espaces aussi fréquentés que les autoroutes ou les voies ferrées est possible seulement de nuit ou lors de rares occasions lorsqu'une bretelle d'autoroute est fermée à la circulation pour des travaux ou bloquée par une manifestation. Erwan insiste sur le fait que les sessions de peinture prennent place « à des horaires où on n'est pas censé être là et faire ça », ainsi vivre la nuit, sortir quand la plupart des autres personnes dorment, vient ponctuer les habitudes et le quotidien et provoque le frisson.

Enfin, pour certain·es, le graffiti constitue également un exutoire, un moyen de relâcher des tensions. Au fil des entretiens, plusieurs graffeur·ses évoquent des sessions où la démarche créative passe au second plan : l'objectif ne porte plus sur le rendu final ni sur sa visibilité, mais sur l'acte en lui-même. La graffeuse Celul décrit ainsi ces moments comme « un défouloir, un carnage ». Ces sessions semblent d'ailleurs marquées par une grande spontanéité, puisqu'elle précise qu'elle peint seule lorsqu'elle veut se défouler.

La pratique informelle décrite par les auteur·ices se révèle profondément sociale et riche d'expériences. Chacun·e y trouve une dimension personnelle qui le ou la pousse à poursuivre. À partir des modalités évoquées lors des entretiens, il est possible d'assimiler le graffiti à un de jeu: Les graffeur·ses jouent, individuellement ou en crew, en poursuivant des objectifs similaires, en respectant des règles implicites partagées et en développant des stratégies variées. Chacun·e y éprouve du plaisir selon sa sensibilité, transformant la pratique en un terrain d'expérimentation aussi bien créatif que ludique.

24 JEBG ligne 376

I. 2. Synthèse

Le jeu du graffiti

Qui peut jouer ? Tout le monde peut jouer, de l'adolescence à l'âge adulte seul.e ou en équipe. Un joueur est appelé graffeur, une joueuse graffeuse.

Quel est le but du jeu ? Le but est d'inscrire ou de peindre son blaze de manière visible le plus de fois possibles.

Combien de temps le jeu dure-t-il ? Une jeu commence à la première inscription par le·a graffeur·se et se termine à la dernière inscription, ou a la mort du·de la graffeur·se. Ainsi le jeu peut durer toute la vie.

Comment joue-t-on le jeu du graffiti ?

Pour commencer il faut choisir un blaze. Le blaze est le pseudonyme de le·a graffeur·se dans le jeu. C'est un mot ou une association de lettre choisi par le·a graffeur·se ellui même.

Ensuite le jeu comprend plusieurs actions que les graffeur·ses effectuent selon leur strastégies.

Le·a graffeur·se recherche un endroit où inscrire son blaze. Le choix du spot se fait selon différents critères : la surface d'inscription doit être visible, le spot peut présenter de quoi se cacher pour le·a graffeur·se, le spot doit être accessible (plus ou moins facilement) et l'évacuation rapide du spot doit être envisageable. Il est possible de choisir un spot déjà fait si il reste de la place. Point d'attention : certains spots présentent des risques selon leur nature, leur emplacement, la météo ou le moment de l'année.

Le·a graffeur·se sketch une caligraphie stylisée à partir de son blaze. Iel choisit la forme de ses lettres afin de former un ensemble cohérent. Iel peut choisir parmis des styles de lettrages existants, s'inspirer de styles développer précédement par d'autres graffeur·ses ou l'inventer totalement. Point d'attention : penser à choisir son lettrage en fonction de son niveau, un graffeur·se débutant.e a interêt à choisir un lettrage peu complexe, plus facile à réaliser. Au lettrage, le·a graffeur·se peut ajouter des éléments graphiques (fond, plusieurs contours, ombres, personnages) et choisir différentes couleurs pour en faire une pièce, ou le garder linéaire et monochrome pour produire un tag.

Le·a graffeur·se doit choisir le matériel nécessaire pour réaliser pour la

production. Il comprend de quoi inscrire, se vêtir, accèder au spot. Ce matériel doit s'adapter selon le spot et le lettrage choisis, plus ou moins de matériel est nécessaire. Pour se le procurer, le·a graffeur·se peut l'acheter, se le faire prêter par un pair, le bricoler avec le matériel déjà à sa disposition.

Le·a graffeur·se se rend sur le spot choisi avec tout le matériel rassemblé et son lettrage en tête et vérifie que le spot est praticable. Cette action est plus ou moins facile selon le degré d'accèsibilité et de fréquentation du spot.

Le·a graffeur·se se met à l'œuvre. Cette action est plus ou moins long selon le lettrage choisi, de quelques secondes pour un tag à plusieurs heures pour une pièce complexe. Le temps d'execution dépend également de la maitrise des techniques employées par le·a graffeur·se.

Une fois le graffiti terminé le·la graffeur·se quitte le spot.

Célébrer le fait accompli et partager sa réalisation, surtout lorsqu'on joue en crew, relèvent d'un moment festif qui renforce les liens entre les joueur·ses et contribue à perpétuer le jeu.

Exemple de stratégie 1

Le graffeur choisit le blaze « SATUR »

Satur répère un coffret électrique métallique dans une rue. Une des faces du coffret est vierge.

Satur choisit de faire un tag. Il cherche un lettrage à trait unique avec un feutre à peinture sur une feuille de papier jusqu'à trouver une calligraphie satisfaisante graphiquement. Il s'entraîne ensuite son *handstyle*, sa caligraphie à main levée, jusqu'à répéter sa signature de manière identique à chaque fois.

Satur prend le même feutre avec lequel il s'est entraîné et un correcteur liquide type blanco.

Satur se rend dans la rue où se trouve le coffret électrique à la nuit tombée.

Satur commence son tag mais un imprévu survient : il a plu quelques heures auparavant, la peinture de son feutre n'adhère pas à la surface métallique mouillée. Cependant, le correcteur liquide peut-être déposé mais risque de couler, de plus le blanc sera moins visible sur la surface beige.

Du fait de son entraînement et de la rapidité d'exécution de son tag, Satur pose également sur une gouttière qui se trouve juste à côté, puis une poubelle, puis une porte d'entrée d'immeuble, puis un banc.

Satur continue son chemin dans la rue et rentre chez lui. Satur célèbre la session simplement par un sourire de satisfaction : il a pu tagger la surface repérée mais également d'autres surfaces dans la même rue.

Satur partage son tag avec un ami en lui indiquant en passant dans la même rue le lendemain.

Ce graffeur a choisi une stratégie portant sur la répétition et le nombre de signatures dans un même espace : elles sont plus discrètes mais les occasions de les rencontrer sont multiples. Ainsi il a choisi un graff simple et l'entraînement lui permet de le dessiner rapidement avec la même qualité calligraphique à chaque fois.

Exemple de stratégie 2

La graffeuse choisit le blaze « TIMS ». Tims part en session avec les graffeurs Tik et Take.

Tik a trouvé un spot sur google street view le long d'une autoroute présentant assez de place pour que 3 graffeur·ses y posent. Il s'agit de la partie inférieure d'un pont qui enjambe une bretelle d'autoroute.

Tims fait un brouillon au stylo au dos d'un ticket de caisse un lettrage épais et anguleux où la fin de la lettre S s'entremêle avec le reste. La pièce présente plusieurs coutours et des effets dans les lettres multicolores.

Tims, Tik et Take rassemblent le matériel collectivement. L'un possède déjà un sceau de peinture et les rouleaux pour le remplissage des lettrages, l'une récupère des fins de bombes d'une précédente session, le dernier va acheter quelques bombes de peinture pour compléter la sélection de couleur du groupe. Chacun·e possède déjà des vêtements sombres tachés de peinture de précédentes sessions pour être discrets en approchant le spot, se protéger du froid et des projections de peinture.

Tims, Tik et Take se mettent en route dans la voiture familiale de Take après avoir partagé un café pour contrer la fatigue de la fin de journée. On est mardi soir vers 23h30 pour arriver sur place à un moment où la route n'est pas très fréquentée. Iels se gare sur une route agricole bordant l'autoroute à 100 mètres de la bretelle repérée. Iels déchargent le matériel et le répartissent dans plusieurs sacs pour le transporter. Iels approchent du spot à pied dans la noirceur. Un imprévu survient : un grillage surmonté de barbelé longe le tracé de l'autoroute. Tims porte des gants de travaux pour soulever le fil barbelé et laisser un passage. Le petit groupe escalade le grillage en se faisant la courte échelle et passe les sacs un par un. Une fois toutes de l'autre côté, iels remontent le tracé de la route derrière la glissière en béton jusqu'à arriver sous le pont.

Le groupe repère les placement possibles pour leurs pièces respectives sur la culée du pont, un mur de soutien droit en béton lisse. Nouvel imprévu : un autre graffeur est déjà passé sur le spot et a posé une pièce. La surface disponible est réduite de moitié à hauteur de bras. La partie haute est encore vierge mais le groupe de Tims, Tik et Take n'ont pas emmener de perche et elle reste ainsi inaccessible. Take pense avoir un manche à balais qui pourrait faire office de perche dans la voiture, 2 choix s'offrent au groupe : faire l'aller retour pour aller le chercher ou se contenter de la partie accessible et faire seulement deux pièces (et non trois comme initialement prévu).

Le groupe choisit de rester sur place et de faire une seule grande pièce toutes ensemble. Iels prévoient un lettrage, directement sur place cette fois. La pièce présentera les lettres TTT et un personnage à côté, avec les mêmes couleurs que les pièces d'origines.

Un camion arrive sur la bretelle alors les graffeur·ses se couchent derrière la bordure pour se cacher. Une fois la lumière des phares éloignée, iels se relèvent. Le groupe refera cette manœuvre plusieurs fois pendant l'action.

Le groupe se répartit les tâches pour être efficace : Tims est en charge de tracer les lettres et du remplissage, Take des contours et des effets et enfin Tik du personnage. Iels se mettent à l'œuvre, peignant tour à tour, partageant le matériel selon les besoins.

La nuit étant complète, iels s'éclairent au flash de leur téléphone de temps à autres pour vérifier la composition graphique de la pièce.



Matériel pour peindre (bombes de peinture, manches de perches). Photographie personnelle2024.

Une fois la pièce terminée, Tims la photographie avec le flash et conserve la photo sur son téléphone.

Le groupe remballe le matériel, les rouleaux et les sceaux de peinture dans des sacs poubelles pour ne pas tâcher leurs sacs de transports avec la peinture encore fraîche. Tims, Tik et Take reprennent le chemin emprunté à l'aller avec les mêmes étapes et rejoignent la voiture. Ils repartent vers chez eux.

Tims, Tik et Take re racontent la session dans la voiture, musique à fond et blaguent sur l'oubli de perche, se félicitent du dessin de la pièce improvisé sur le moment.

Quelques semaines plus tard, Tims voit la pièce commune postée sur un compte Instagram spécialisé en spotting²⁵.

La stratégie choisie par Tims et son équipe demande de la préparation et de l'organisation. Cependant le graffiti produit est plus important, il est difficile de le manquer si on passe devant. Une pièce permet également beaucoup de créativité dans le graphisme et d'expérimenter plusieurs styles.

25 Le spotting consiste à photographier les graffitis.



NOMBREUSES PIÈCES PRÉSENTES LE LONG D'UN QUAI SOUS UNE TERRASSE DE RESTAURANT. FACE AU QUAI ST-NICOLAS, PHOTOGRAPHIE PERSONNELLE, 2025.



TUNNEL CYCLISTE ET PIÉTONS RECOUVERT D'UNE FRESCUE ET DE NOMBREUX GRAFFITS. CERTAINS ENDROITS PRÉSENTENT DES TRACES DE RECOUVREMENT. PASSAGE DE LA LAITERIE, PHOTOGRAPHIE PERSONNELLE 2025.

I. 3. Le rapport entre la ville et le jeu

Le graffiti est depuis son origine une pratique urbaine. Elle s'inscrit dans l'espace public, fréquenté pour être à la vue du plus grand monde. Aujourd'hui pour plusieurs raisons, la pratique du graff dans les centres villes est compromise.

Les tentatives de contrôle des graffitis dans l'espace urbain

Les architectes et graffeurs Jean-Baptiste Barra et Timothée Engasser montrent dans *Antigraffitisme* comment les stratégies et dispositifs de lutte contre les inscriptions s'inscrivent dans une histoire plus large de la gestion de l'espace urbain. Ils rapprochent cette volonté d'effacement d'une logique hygiéniste, où la ville doit être maintenue comme un corps sain et ordonné. Toute inscription non autorisée y apparaît ainsi comme une souillure perturbant la propreté et l'harmonie du paysage urbain. Le graffiti devient dès lors le signe d'un désordre potentiel : non seulement considéré comme une dégradation matérielle, mais aussi comme un risque symbolique, car « le graffiti incarne alors la possibilité d'une contagion incontrôlable ²⁶ », capable de se diffuser et d'échapper aux mécanismes de contrôle.

Cette crainte de la propagation apparait également dans la théorie de la vitre brisée formulée en 1982 par les criminologues américains James Q. Wilson et George L. Kelling. L'idée est qu'une vitre cassée non réparée envoie le message que personne ne se soucie du lieu. Cela incite à d'autres dégradations et comportements déviants, car le désordre perçu signale une absence de contrôle et de surveillance.

La réaction hygiéniste envers les graffitis dans les villes repose ainsi sur la crainte que cette pratique, si elle n'est pas immédiatement effacée, se diffuse et remette en question l'image maîtrisée de la ville.

Dans un premier temps on constate que le système anti-graffiti mis en place dans la ville de Strasbourg est doux, du fait qu'en arpentant les rues, on peut rencontrer une grande diversité de graffitis (tags, throw-ups et même des pièces.)

26 BARRA Jean-Baptiste et ENGASSER Timothée ; *Antigraffitisme, aseptiser les villes, contrôler les corps ; le passager clandestin*, 2023 ; p22

I. 3. Le rapport entre la ville et le jeu

Quand est-il de Strasbourg ?

Comme l'illustrent ces images, les graffeur·ses s'approprient une large variété de surfaces disponibles dans l'espace urbain (gouttières, coffrets électriques, portes, vitrines, murs, pignons), et ce dans l'ensemble des quartiers de la ville.

Les graffeur·ses rencontrées, notamment Percu, m'affirme qu'« il n'y a quasiment pas de répression visible. Il y a des nettoyages qui s'effectuent, mais ça reste assez rare. Strasbourg, c'est quand même épargnant ».²⁷ Cette affirmation rejoint les études de terrain où on relève aujourd'hui des graffitis dans des lieux qui, jusque-là, demeuraient vierges.

Dans un second temps, les graffeur·ses évoquent la crainte d'être appréhendé·es par les autorités s'ils sont surpris en train de peindre. Erwan souligne que la police concentre une part importante de son action sur la répression des graffitis : selon lui, « si tu fais un [rideau], ici ils te sautent dessus »²⁸. À cela s'ajoute la mise en place d'amendes administratives renforçant la dimension préventive²⁹ du dispositif.

Parallèlement, l'Eurométropole met en avant son réseau de « supervision vidéo », composé de plus de 800 caméras installées dans l'espace public et autour des bâtiments municipaux à Strasbourg et les communes qui l'entourent. Fonctionnant en continu (24 h/24 et 7 j/7), ce système vise un effet « préventif »³⁰, donc principalement dissuasif. L'ensemble de ces éléments suggère que la politique anti-graffiti strasbourgeoise repose essentiellement sur la dissuasion plutôt que sur une répression systématique.

Enfin, les entretiens révèlent également une sensibilité marquée des graffeur·ses

27 PERCU ligne 181

28 ERWAN ligne 255

29 450€ selon le tableau des amendes administratives forfaitaires

<https://www.strasbourg.eu/-/dechets-nouvel-arrete-sanctions>

30 <https://www.strasbourg.eu/centre-de-supervision-video-csv>

I. 3. Le rapport entre la ville et le jeu

Quand est-il de Strasbourg ?

Dans un premier temps on constate que le système anti-graffiti mis en place dans la ville de Strasbourg est doux, du fait qu'en arpantant les rues, on peut rencontrer une grande diversité de graffitis (tags, throw-ups et même des pièces.) Comme l'illustrent ces images, les graffeur·ses s'approprient une large variété de surfaces disponibles dans l'espace urbain (gouttières, coffrets électriques, portes, vitrines, murs, pignons), et ce dans l'ensemble des quartiers de la ville.

Les graffeur·ses rencontrées, notamment Percu, m'affirme qu'" il n'y a quasiment pas de répression visible. Il y a des nettoyages qui s'effectuent, mais ça reste assez rare. Strasbourg, c'est quand même épargnant ".¹ Cette affirmation rejoint les études de terrain où on relève aujourd'hui des graffitis dans des lieux qui, jusque-là, demeuraient vierges.

Dans un second temps, les graffeur·ses évoquent la crainte d'être appréhendé·es par les autorités s'ils sont surpris en train de peindre. Erwan souligne que la police concentre une part importante de son action sur la répression des graffitis : selon lui, « si tu fais un [rideau], ici ils te sautent dessus ».² À cela s'ajoute la mise en place d'amendes administratives renforçant la dimension préventive³ du dispositif.

Parallèlement, l'Eurométropole met en avant son réseau de « supervision vidéo », composé de plus de 800 caméras installées dans l'espace public et autour des bâtiments municipaux à Strasbourg et les communes qui l'entourent. Fonctionnant en continu (24 h/24 et 7 j/7), ce système vise un effet « préventif »⁴, donc principalement dissuasif. L'ensemble de ces éléments suggère que la politique anti-graffiti strasbourgeoise repose essentiellement sur la dissuasion plutôt que sur une répression systématique.



Au premier relevé en 2022, à gauche, le mur de limites est entièrement vierge de graffitis (à part la fresque). Sur le deuxième relevé en 2024, le mur est recouvert de tags et de throw-up sans présenter de traces d'effacement. Rue de l'académie. Première image : capture d'écran Google Street View, 2025. Deuxième image : photographie personnelle 2024



Au premier relevé en 2023, à gauche, le mur de soutènement au niveau du quai est vierge de graffitis. Sur le deuxième relevé en 2025, le mur présente plusieurs pièces de graffitis ainsi que des tags. Quai Schoepflin. Première image : capture d'écran Google Street View, 2025. Deuxième image : photographie personnelle 2025.



27 PERCU ligne 181

28 ERWAN ligne 255

29 450€ selon le tableau des amendes administratives forfaitaires

<https://www.strasbourg.eu/-/dechets-nouvel-arrete-sanctions>

30 <https://www.strasbourg.eu/centre-de-supervision-video-csv>



Volet roulant fermé devant une vitrine. Les graffeur·ses ont investi le volet et non la façade en pierre de taille. Rue du maréchal Foch, photographie personnelle 2025.

à l’égard de l’espace urbain et des personnes susceptibles de recevoir leurs inscriptions. J-Beg affirme ainsi que « Strasbourg c’est une belle ville » et dit se refuser à intervenir sur des murs présentant, selon lui, un intérêt patrimonial (notamment les colombages et les monuments du centre-ville) contrairement à d’autres villes où il retrouve « plus de béton gris [pas beau] »³¹. Cette attention portée au cadre bâti se double d’une attention à ses habitant·es : plusieurs graffeur·ses déclarent éviter les propriétés privées et reconnaissent ne pas « poser sur des trucs privés ». Les raisons invoquées sont d’abord pragmatiques, la graffeuse Celul indique que « C’est de la perte d’argent, de temps et d’énergie... y’a rien à y gagner sur une maison parce que ça va forcément être nettoyé »³² ; mais les raisons sont aussi morales comme l’explique Percu « c’est mon éducation et ma manière de voir les choses [...] Je ne peins pas pour salir ou pour détruire ».³³

Ainsi, la situation strasbourgeoise révèle un rapport nuancé entre le contrôle institutionnel, la pratique du graff et les sensibilités des acteur·ices. Si le centre-ville apparaît comme un espace à la fois surveillé et respecté pour sa valeur patrimoniale, ces dynamiques invitent à se tourner vers d’autres secteurs urbains où les logiques d’appropriation diffèrent.

31 JBEG ligne 168

32 CELUL ligne 150

33 PERCU ligne 147

I. 3. Le rapport entre la ville et le jeu

Investir les périphéries

C'est notamment vers les périphéries techniques que les auteur·ices de graffiti se tournent pour mettre en œuvre leur pratique.

Moins surveillées par les autorités administratives et judiciaires, moins touristiques, ces espaces ne semblent pas symboliquement participer à la ville. Pourtant dans l'ouvrage *Zones en déshérence en devenir* dirigé par l'architecte Patrick Rubin, les périphéries « accueillent les domaines de la production, distribution et gestion de l'eau, des espaces verts et des transports. » et représentent ainsi les « coulisses de la scène urbaine ».³⁴ Ainsi plusieurs de ces espaces présentent des spots de choix pour le graffiti. Par exemple à Strasbourg, le quartier port du Rhin, majoritairement technique, devient des terrains, zones où la pratique du graff est plus facile. En effet du fait de sa nature technique, il est majoritairement habité par des entreprises ainsi il est déserté les week-ends puisque personne n'y travaille ; il devient alors facile d'y pratiquer. « Faire des terrains ou des Frets³⁵ ça permet de nous entraîner à faire des pièces plus travaillées et plus précises. » par cette phrase le graffeur Cnak indique que l'ambiance plus permissive des terrains offre la possibilité aux graffeurs de faire des sessions plus longues sans la crainte de la répression, ça devient un lieu d'expérimentations. Il poursuit en soulignant que ces lieux sont d'importants lieux de partage pour les pratiquant·es. « Quand il va faire beau pendant les vacances on va faire barbecue au Fret et [s'amuser] ».³⁶

Seulement ces espaces périphériques présentent à leur tour un certain nombre de limites. Comme le souligne le chercheur Nicolas Ciarlane « L'espace public n'est pas synonyme d'espace visible ; il est aussi fait de multiples passages, coins et recoins qui nécessitent de sortir des itinéraires balisés pour les découvrir. »³⁷ Autrement dit, les terrains et spots situés en marge de la ville génèrent peu de fréquentation : ils ne suscitent ni visites, ni passages spontanés, que ce soit de la part des publics non-initiés ou des graffeur·ses non locaux.

34 RUBIN Patrick, BOURROIN Bérénice, BOURGUIGNON Axelle, DE CALIGNON Valérie, DESSIS Hugo, FLOC'H Enora, GUINGUET Luc, SCHULLER Clément, TORTOLING Roxane ; *Zones en déshérence en devenir* ; Canal Architecture, 2023 ; p 19

35 Les graffeur·ses emploient « fret » pour désigner les wagon des trains de marchandise

36 CANK ligne 52

37 CIARLONE *Op. Cit.* p 15

Or, la visibilité et la diffusion représentent des enjeux du jeu du graffiti. De ce fait les spots offrant de la visibilité forte aux pièces inscrites sont rapidement occupés. Comme l'exprime Cnak, « ça commence à être chaud de trouver des places, alors il faut être inventif »³⁸.

Certain·es poussent l'inventivité à l'extrême, allant jusqu'à descendre en rappel sur des silos industriels pour peindre.



Photo publiée sur le compte Instagram @ripvirginwall_s le 20 octobre 2025

38 CNAK ligne 155

Toutefois l'inventivité peut aussi se déployer de manière plus pragmatique : peindre à proximité immédiate d'une pièce existante, en se décalant progressivement. La plupart des graffeur·ses évitant de recouvrir les œuvres de leurs pairs, ils recherchent des surfaces vierges ou occupées par des graffitis jugés moins techniques³⁹ afin de partager l'espace sans effacer. Cnak explique ainsi qu'il doit désormais se rendre « *de plus en plus loin* » pour trouver de nouveaux supports : « Après avoir fait les spots les plus proches du centre, on s'éloigne au fur et à mesure sur les autoroutes et les voies ferrées »⁴⁰.

Au long de cette partie nous avons explicité la pratique du graff selon la jeune scène strasbourgeoise. C'est un jeu simple mais pleins de nuances et de subtilités propre à chaque pratiquant·e. Même si les enjeux sont centrés sur l'individu, c'est une pratique riche de liens sociaux. Illégale, elle offre un nouveau regard sur la ville comme un espace non pas traversé mais vécu et à investir, à s'approprier.



39 En général on admet qu'une pièce repasse un throw-up qui lui-même repasse un tag.

40 CNAK ligne 157

Mur longeant une voie d'autoroute. Les graffeur·ses se partagent les surfaces disponibles en inscrivant les un·es à côté des autres. Photo publiée sur le compte Instagram @elsass_graff-culture le 27 août 2025.

II. La place des infrastructures

Entre la pression croissante des dispositifs de répression et de surveillance en ville et la saturation progressive des zones historiquement pratiquées, les graffeur·ses réorientent progressivement leurs actions vers les réseaux de mobilité situés en périphérie urbaine.

Les autoroutes avec les ponts, tunnels, murs, glissières ou panneaux qui les accompagnent offrent non seulement une abondance de surfaces disponibles, mais aussi une visibilité démultipliée grâce aux flux quotidiens d'usager·ères qui les empruntent. Ces infrastructures, pensées avant tout pour la circulation et non pour l'appropriation créative, deviennent pourtant des supports privilégiés pour inscrire son nom, affirmer sa présence et toucher un public en mouvement.

Ces périphéries techniques constituent donc un terrain stratégique du graff strasbourgeois, dont il convient désormais d'examiner leur empreinte dans l'usage, l'espace et le temps et d'interroger la manière dont elles structurent nos villes et nos perceptions de l'environnement.



Capture d'écran Google Street View 2025 : A4 relevée septembre 2024

II. La place des infrastructures

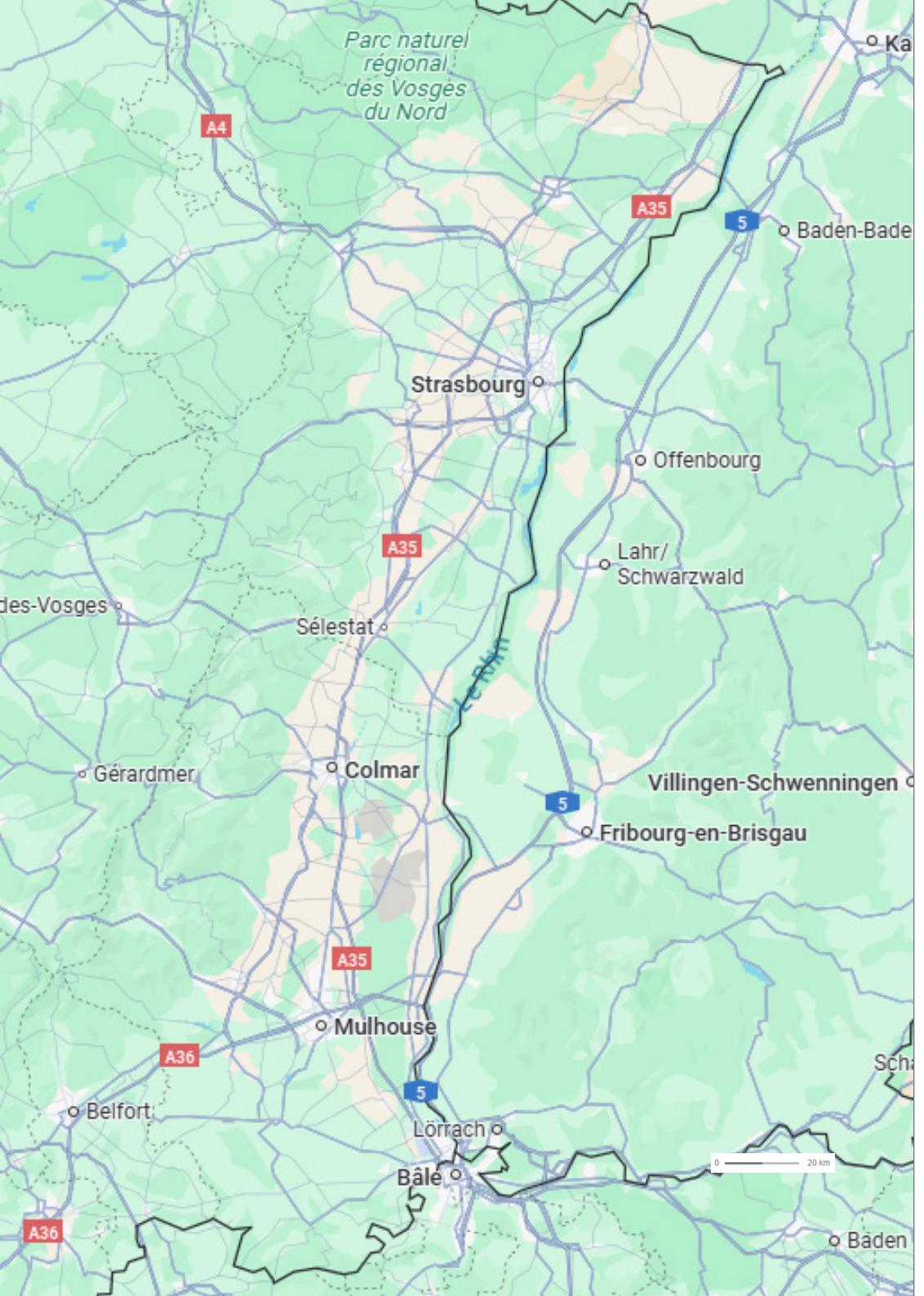
Entre la pression croissante des dispositifs de répression et de surveillance en ville et la saturation progressive des zones historiquement pratiquées, les graffeur·ses réorientent progressivement leurs actions vers les réseaux de mobilité situés en périphérie urbaine.

Les autoroutes avec les ponts, tunnels, murs, glissières ou panneaux qui les accompagnent offrent non seulement une abondance de surfaces disponibles, mais aussi une visibilité démultipliée grâce aux flux quotidiens d'usager·ères qui les empruntent. Ces infrastructures, pensées avant tout pour la circulation et non pour l'appropriation créative, deviennent pourtant des supports privilégiés pour inscrire son nom, affirmer sa présence et toucher un public en mouvement.

Ces périphéries techniques constituent donc un terrain stratégique du graff strasbourgeois, dont il convient désormais d'examiner leur empreinte dans l'usage, l'espace et le temps et d'interroger la manière dont elles structurent nos villes et nos perceptions de l'environnement.



Captures d'écran Google Street View 2025: 1 ère image M35 relevée mai 2025 ; 2 ème image A36 relevée mai 2025 ; 3ème image A35 relevée septembre 2024



II. 1. Définition des espaces autoroutiers

Nous pouvons considérer ces espaces autoroutiers selon la définition fonctionnelle proposée par le chercheur Nicolas Ciarlane. Les espaces concernés se caractérisent comme « de gigantesques infrastructures, des systèmes techniques aux dimensions hors normes, dédiés à exclusivement à la circulation des Hommes, des marchandises et des informations. »¹ Cette conception permet d'aborder les autoroutes à travers leur usage effectif. Il va plus loin en affirmant que « ces infrastructures [...] témoignent de cette nouvelle capacité de l'Homme à transformer significativement le monde. »². En effet le déploiement massif du réseau autoroutier à partir des années 50 à Strasbourg affirme la volonté de l'humain à modeler son environnement et le rendre plus moderne pour son confort : on transforme l'espace pour s'affranchir des distances, on accélère le temps.

On ne peut appréhender une autoroute comme un objet achevé en soi. Si certaines sections peuvent être définies en fonction de leur localisation (par exemple, le Grand Contournement Ouest, désigné sous le nom d'A355) chacune d'entre elles s'inscrit néanmoins dans un réseau plus vaste assurant leur interconnexion. Le plan autoroutier de l'Alsace met ainsi en évidence trois axes principaux classés comme autoroutes : l'A4, l'A35 et l'A36, reliant respectivement la région à la Lorraine, à l'Allemagne, à la Franche-Comté et à la Suisse. Par ailleurs, ce réseau s'articule à plusieurs reprises avec d'autres infrastructures de moindre envergure, telles que des routes nationales ou départementales (parfois directement sur le tracé autoroutier lui-même, comme c'est le cas de la rocade ouest de Strasbourg, où l'A35 devient la M35.)

¹ CIARLANE Nicolas ; « Streets and Rails Graffiti, Public Space and Infrastructures »

Topologisms, mars 2025 ; p9

² *Ibid.* p12

II. 1. Définition des espaces autoroutiers

Gestion des autoroutes alsaciennes

En France les autoroutes et leurs infrastructures associées appartiennent à l'Etat, cependant elles sont concédées pour la majorité à des sociétés privées. Ces sociétés ont la charge de leur entretien.

Cependant ce n'est pas le cas pour les autoroutes alsaciennes. Celles-ci sont gérées par la Collectivité Européenne d'Alsace³. Ainsi la différence de gestionnaire peut expliquer une politique d'effacement de graffitis beaucoup plus légère sur le territoire alsacien.

Nous pouvons par exemple vérifier cette hypothèse en arpantant l'autoroute A36 d'est en ouest : une fois la ville de Mulhouse dépassée les graffitis sont moins nombreux et on peut voir les traces de buff⁴ au fur et à mesure qu'on approche du territoire de Belfort.

Sur la première image nous avons un pont enjambant la A36 à la sortie de Mulhouse. L'espace est occupé par plusieurs pièces de graffiti.

Un peu plus loin, sur la deuxième image, on voit des surfaces grises uniformes. On constate qu'il s'agit bien de traces d'effacement des graffiti par recouvrement car des graffitis étaient présents 2 ans plus tôt grâce à un relevé précédent.

En continuant encore plus à l'ouest, sur la troisième image par exemple, on ne distingue plus de graffitis non recouverts sur les infrastructures.

En effet l'autoroute A36 est gérée par la CEA de Mulhouse à la frontière allemande tandis qu'elle est concédée sur sa majeure partie entre Mulhouse et Beaune.⁵ La non-gestion des autoroutes alsaciennes par une entreprise privée peut donc expliquer le non-effacement des graffitis sur les infrastructures.



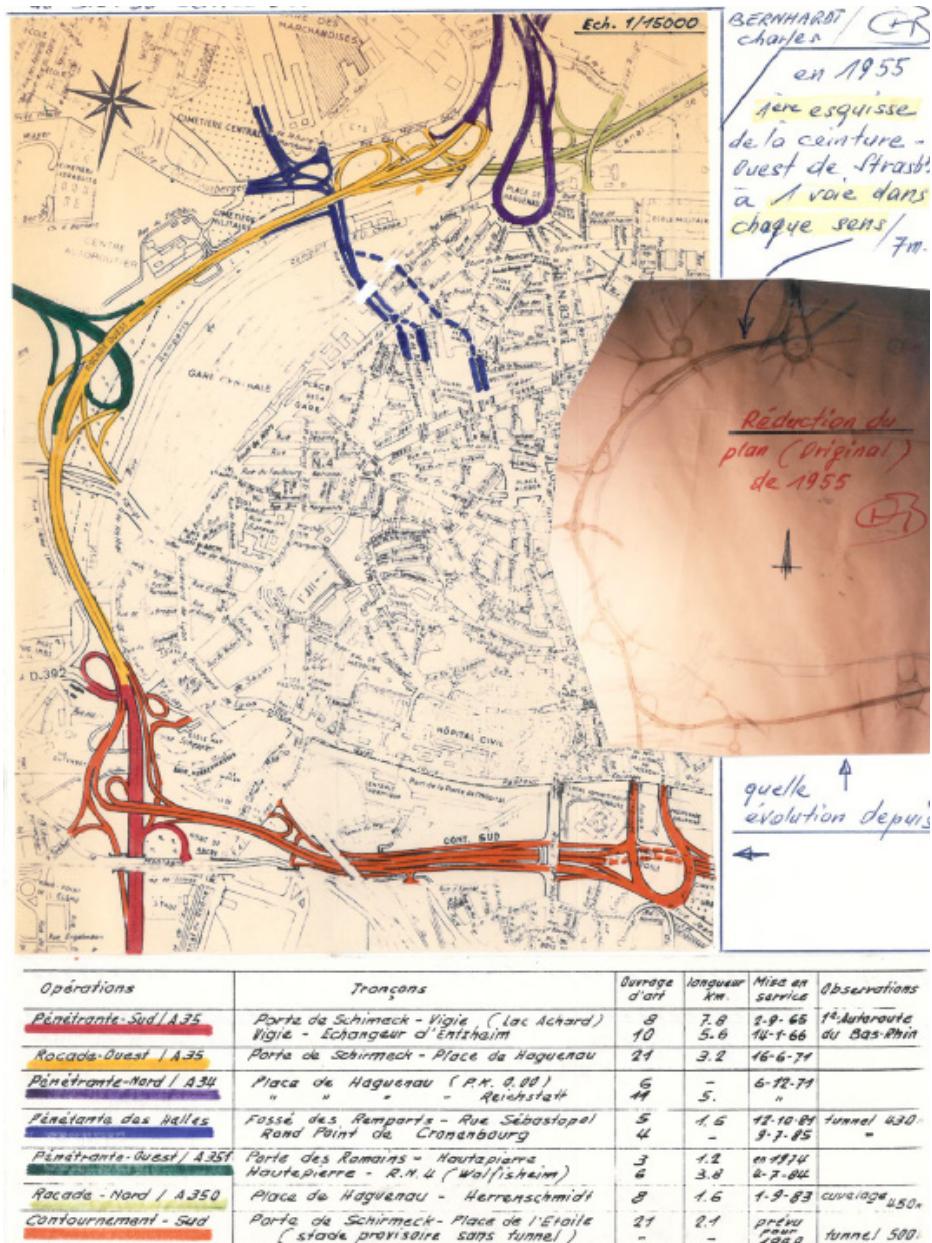
Captures d'écran Google Street View 2025: 1 ère image relevée en 2025 ; 2 ème image relevée en 2025 ; 3 ème image relevée en 2023 ; 4 ème image relevée en 2024

À partir de cette conception, il s'agit désormais de comprendre en quoi ces systèmes techniques, par leur implantation et leur fonctionnement, participent à une transformation durable de l'environnement.

3 La CEA dispose des compétences de gestion des territoires à l'échelle départementale.

4 Action d'effacer ou de recouvrir un graffiti. Laisse souvent un carré de peinture avec une démarcation dans la couleur.

5 <https://voyage.aprr.fr/nos-autoroutes>

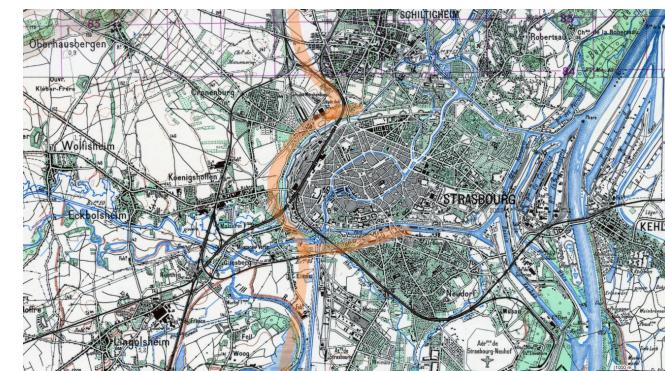


Plan et liste des différentes portions «pénétrantes» sur la rocade ouest. Premières esquisses 1955

II. 1. Définition des espaces autoroutiers Transformation de l'environnement

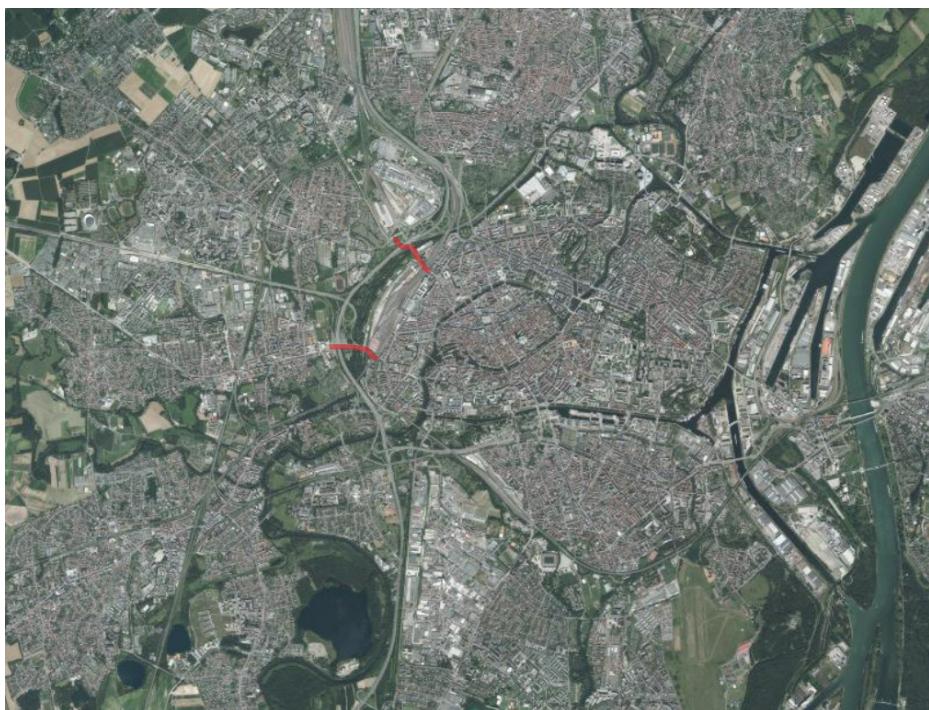
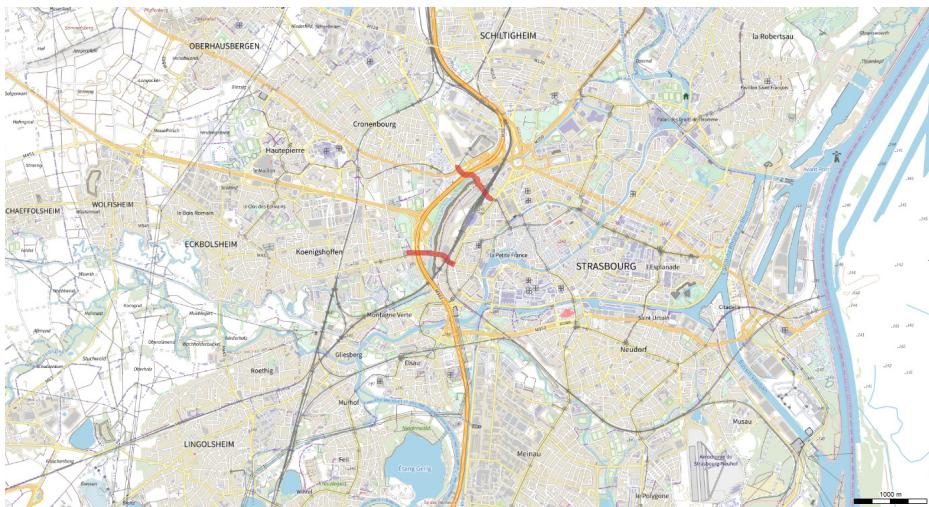
Dans son ouvrage intitulé *Temps et infrastructures, le futur des métropoles*, l'architecte et urbaniste Nathalie Roseau offre une réflexion sur le dialogue entre les infrastructures et les villes avec lesquelles elles interagissent. Elle s'appuie sur l'analyse de trois métropoles (New-York, Paris et Hong-Kong) afin d'examiner les défis, présents et futurs, que l'aménagement infrastructurel invoquent au sein des métropoles.

Elle souligne dans cet ouvrage le rôle des infrastructures dans la forme urbaine en tant que liens et frontières : « l'infrastructure relie et fragmente des lieux, redistribue les centralités et les franges »⁶. À Strasbourg, l'implantation de l'autoroute A35 et de ses rocades (ouest et sud) reprend le tracé de la ceinture verte, elle-même située à l'emplacement des anciennes fortifications urbaines du XIX^e siècle. Alors que les fortifications avaient pour fonction de séparer, de tenir à distance et de produire une rupture nette entre la ville et son extérieur, la ceinture verte visait au contraire à instaurer des continuités pour la biodiversité, à créer de la porosité entre des espaces naturels à préserver et les habitant·es du tissu urbain immédiat. L'autoroute, venue s'inscrire sur cette même emprise, occupe une position ambiguë : elle hérite du rôle de séparation propre aux remparts tout en contredisant l'intention de mise en relation portée par la ceinture verte. Par son gabarit, son flux et son caractère fonctionnel, elle tend à réintroduire une forme de coupure dans le territoire, reconfigurant ainsi la vocation initiale de cet espace linéaire.



Carte IGN historique 1950 à l'échelle de Strasbourg avec le tracé des axes autoroutiers

⁶ ROSEAU Nathalie; Temps et infrastructures Le futur des métropoles; MetissPressses,2022p11



Le vocabulaire utilisé dès les premières esquisses, évoquant les « pénétrantes », traduit une volonté d'intégrer les voies à la ville.

Cette implantation découpe néanmoins le tissu urbain et sépare les quartiers anciennement extra-muros du centre historique. Bien qu'aujourd'hui l'étalement urbain ait progressivement rattrapé les infrastructures, une démarcation avec les espaces de circulation automobile reste visible.

Prenons l'exemple de la rocade ouest : son tracé s'inscrit entre le quartier de la Gare à l'est et les quartiers Cronenbourg et Koenigshoffen à l'ouest. Son emprise s'ajoute à celles, déjà présentes, des voies ferrées, des anciens remparts et d'une partie de la ceinture verte. La traversée de cet ensemble d'épaisseurs n'est possible qu'en deux points et représente en moyenne 500 mètres à parcourir.⁷

Cette infrastructure est donc une barrière physique et perceptive dans la relation entre les quartiers et dans les trajectoires quotidiennes des usagers.

Sur ces deux représentations le tracé de l'autoroute et des voies majeures automobiles ressortent. Les deux passages pour traverser la rocade ouest sont soulignés, on constate l'épaisseur que l'infrastructure incarne dans l'espace urbain.
Carte IGN et vue aérienne de Strasbourg 2025.

⁷ Distances mesurées sur géoportail.

II. 1. Définition des espaces autoroutiers

Temps et usage

Elle soutient que « l'invisibilité relative (de l'infrastructure) témoigne de sa réussite à avoir accompli sa mission »⁸. En ce sens, le projet urbain soutenu par l'implantation des infrastructures n'est vraiment réussi qu'une fois l'utilisation de ces dernières totalement intégrée dans les habitudes des usager·ères. L'analyse dans la durée permet ainsi de saisir le rôle plus ou moins structurant que l'infrastructure exerce sur l'organisation urbaine.

Elle ajoute que « les infrastructures sont les otages du temps »⁹, car elles sont « construites pour durer alors même que leurs fonctions sont destinées à évoluer »¹⁰. La mise en place du réseau autoroutier à Strasbourg, notamment la A35, dès 1955 s'inscrivait dans un contexte d'essor de la mobilité automobile et d'une volonté politique de faciliter et sécuriser l'accès à la métropole. La prévision d'un usage croissant justifiait alors la construction d'ouvrages massifs et durables. Conçue initialement pour un trafic d'environ 8 500 véhicules par jour¹¹, cette infrastructure est aujourd'hui largement insuffisante, supportant près de 200 000 véhicules quotidiens¹².

Dans un contexte où l'omniprésence de la voiture en ville est désormais de plus en plus contestée, cette suroccupation fait l'objet d'une réévaluation. Ainsi la mise en place du Grand Contournement Ouest a pour but de réduire le trafic sur une portion. À la suite de son ouverture, en 2020, l'ADEUS (Agence de développement et d'urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg) a réévalué la pertinence de l'A35. Si la voie demeure utile pour la desserte locale, la baisse anticipée des flux automobiles interroge la pertinence d'un tel axe en pleine ville.

Une telle occupation quotidienne de l'autoroute A35 sur cette portion traduit une intégration profonde de l'infrastructure dans les usages, même si nous avons vu que les usager·ères qui vivent à proximité en subissent les contraintes. Si l'on admet que l'invisibilité de l'autoroute constitue le signe de la réussite de sa mise en œuvre, alors sa visibilité, au contraire, peut être interprétée comme une forme d'échec. Elle révèle ce que l'ouvrage devait initialement dissimuler : ses nuisances, son emprise, et la place démesurée qu'il occupe dans l'environnement urbain. À travers cette mise en présence forcée, l'autoroute redevient un objet

8 ROSEAU *Op. Cit.* 2022 ; p15

9 *Ibid.* p15

10 *Ibid.* p15

11 CLAUDON Olivier ; « On a retrouvé les archives de la A35 » *DNA* ; 5 septembre 2018

12 ADEUS ; Le réseau autoroutier de l'Eurométropole de Strasbourg, fonctionnement et perspectives ; octobre 2020 ; p2



Photographie de la place d'Haguenau à Strasbourg (vue vers l'échangeur de Cronenbourg) 1972
Capture d'écran Google Street View 2025, A35 relevée en 2023

II. 2. Perception paysagère et esthétique

Analyse de l'environnement autoroutier

de débat, de perception, et donc un véritable enjeu urbain.

Les infrastructures transforment l'organisation urbaine ainsi que les usages qui en découlent, tout en influençant la perception de l'environnement par les usager·ères. La vision offerte depuis une autoroute participe ainsi à la construction d'une expérience paysagère spécifique, susceptible de produire une forme de cohérence ou de qualité visuelle propre à ces espaces de mobilité. Il convient d'analyser l'environnement autoroutier traversé par les usager·ères.

Il a déjà été établi que les infrastructures s'inscrivent dans un contexte préexistant qu'elles viennent à la fois modifier et contraindre. L'environnement qui les entoure revêt ainsi un caractère largement artificiel. Sur cette photographie de la place d'Haguenau, prise un an après sa mise en service en 1971, nous observons le Fossé des Remparts récemment canalisé, des espaces verts à peine achevés l'herbe n'ayant pas encore poussé, les jeunes arbres plantés en alignement, sans qu'aucun végétal préexistant ne soit conservé dans le cadrage. Le terrain apparaît nivelé ou remblayé pour accompagner la mise en place des infrastructures. Le caractère naturel du site s'en trouve effacé : les paysages environnants sont désormais maîtrisés et régulés.

Les matériaux mis en œuvre tels que du béton et de l'acier sont omniprésents pour leurs propriétés techniques et physique mais rarement pour leurs qualités visuelles. Tout est gris, le béton et l'acier des glissières, les murs anti-bruit, l'asphalte au sol... Cette homogénéité de gris participe au caractère uniforme de l'environnement autoroutier. Cependant certains ouvrages d'art présentent tout de même des modénatrices.

Prenons l'exemple de ce pont routier franchissant l'autoroute A35. Malgré sa nature massive en béton, il présente tout de même des intentions architecturales. L'expression de sa structure est accentuée par la forme évasée des piles centrales et le tablier qui s'affine par endroits. Le garde-corps métallique de la partie supérieure de couleur rouge est reprise verticalement pour contraster avec l'horizontalité et la couleurs des autres éléments.

Enfin l'échelle des infrastructures de mobilité est incomparable à l'échelle l'humaine. Prenons l'exemple de la rue du jeu des enfants à Strasbourg comme témoin d'une zone de mobilité conçue à une échelle humaine. Elle se distingue par un nom facilement identifiable, qui lui confère une existence claire dans l'imaginaire collectif. Sa dimension praticable dans son intégralité, de la place Saint-Pierre-le-Vieux à la place de l'Homme-de-Fer, permet de la visualiser aisément et de la représenter graphiquement dans son ensemble.

On peut aisément se repérer dans une rue grâce aux éléments qui la composent ou qui la ponctuent. Sur la photographie, on se situe à côté cinéma Star, à l'angle de la rue Hannong. Plus loin, se dessine le creux créé par la place du Vieux-Marché-aux-Vins et la rue Gustave-Doré. Le traitement de sol coloré, propre à cette rue, renforce encore son identité singulière.

En revanche, si l'on applique le même exercice à une autoroute, l'A35, par exemple, la perception devient beaucoup plus abstraite. Longue de près de 180 kilomètres, cette infrastructure échappe à une représentation mentale unifiée. Les distances sont trop vastes pour être appréhendées dans leur totalité et il est rare qu'un·e usager·ère la parcoure d'un bout à l'autre. De plus, une autoroute ne possède pas de fin clairement identifiable : elle s'inscrit dans un réseau continu, en communication avec d'autres voies. Au nord de Strasbourg, par exemple, l'A35 se prolonge en route nationale, puis en avenue, ou rejoint l'A4. Autant de transitions qui rendent ses limites floues et mouvantes dans l'imaginaire des usager·ères.

De plus, la perspective, strictement frontale, n'est pas conçue pour la contemplation : les glissières, les lignes de marquage au sol et la végétation en lisière convergent toutes vers le point de fuite unique, sans délimitation nette. Par endroits, ces abords sont rythmés par l'alternance entre paysages urbains et ruraux, selon les territoires traversés.

De même, le gabarit d'une rue demeure lisible et représentatif : le traitement des rez-de-chaussée, la hauteur des bâtiments grâce au nombre d'étages sont facilement perceptibles et mesurables à l'échelle humaine de même que la largeur praticable d'une façade à l'autre (8 mètres pour la rue du jeu des enfants). À l'inverse, les infrastructures de grande mobilité, telle que l'échangeur entre l'A36 et l'A35, relèvent d'une tout autre dimension (50 mètres pour 4x2 voies).



Photographie de la place d'Haguenau à Strasbourg (vue vers l'échangeur de Cronenbourg) 1972
Capture d'écran Google Street View 2025, A35 relevée en 2023



Enfin l'échelle des infrastructures de mobilité est incomparable à l'échelle l'humaine. Prenons l'exemple de la rue du jeu des enfants à Strasbourg comme témoin d'une zone de mobilité conçue à une échelle humaine. Elle se distingue par un nom facilement identifiable, qui lui confère une existence claire dans l'imaginaire collectif. Sa dimension praticable dans son intégralité, de la place Saint-Pierre-le-Vieux à la place de l'Homme-de-Fer, permet de la visualiser aisément et de la représenter graphiquement dans son ensemble.

On peut aisément se repérer dans une rue grâce aux éléments qui la composent ou qui la ponctuent. Sur la photographie, on se situe à côté cinéma Star, à l'angle de la rue Hannong. Plus loin, se dessine le creux créé par la place du Vieux-Marché-aux-Vins et la rue Gustave-Doré. Le traitement de sol coloré, propre à cette rue, renforce encore son identité singulière.

En revanche, si l'on applique le même exercice à une autoroute, l'A35, par exemple, la perception devient beaucoup plus abstraite. Longue de près de 180 kilomètres, cette infrastructure échappe à une représentation mentale unifiée. Les distances sont trop vastes pour être appréhendées dans leur totalité et il est rare qu'un·e usager·ère la parcoure d'un bout à l'autre. De plus, une autoroute ne possède pas de fin clairement identifiable : elle s'inscrit dans un réseau continu, en communication avec d'autres voies. Au nord de Strasbourg, par exemple, l'A35 se prolonge en route nationale, puis en avenue, ou rejoint l'A4. Autant de transitions qui rendent ses limites floues et mouvantes dans l'imaginaire des usager·ères.

De plus, la perspective, strictement frontale, n'est pas conçue pour la contemplation : les glissières, les lignes de marquage au sol et la végétation en lisière convergent toutes vers le point de fuite unique, sans délimitation nette. Par endroits, ces abords sont rythmés par l'alternance entre paysages urbains et ruraux, selon les territoires traversés.

De même, le gabarit d'une rue demeure lisible et représentatif : le traitement des rez-de-chaussée, la hauteur des bâtiments grâce au nombre d'étages sont facilement perceptibles et mesurables à l'échelle humaine de même que la largeur praticable d'une façade à l'autre (8 mètres pour la rue du jeu des enfants).



Photographie de la place d'Haguenau à Strasbourg (vue vers l'échangeur de Cronenbourg) 1972
Capture d'écran Google Street View 2025, A35 relevée en 2023



Leur échelle monumentale dépasse largement la capacité de perception directe, tant par leur hauteur que par l'ampleur des volumes qu'elles mobilisent.

Les seuls repères permettant de situer sa position dans le territoire traversé au sein des infrastructures sont les indications portées sur les panneaux, les bornes kilométriques ou encore les dispositifs d'animation routière. La signalisation technique instaure ainsi une forme de normalisation. Le chercheur Benoît Berthou souligne, dans son étude sur le graphisme des routes, que les « traits et typographies ainsi pensés ont une même ambition : faire en sorte que nulle place ne soit laissée à l'indécision et que certaines questions ne se posent même pas¹³ ». Par cette affirmation, il met en évidence que l'ensemble des éléments graphiques ajoutés aux infrastructures répond exclusivement à une fonction informative, dont la clarté et la sobriété garantissent l'efficacité.

Ces dispositifs relèvent dès lors d'une logique purement fonctionnelle.

¹³ BERTHOU Benoît ; « La route : quel espace graphique ? » *Communication & languages* , 2018, N°195, p110



Captures d'écran Google Street View 2025, échangeur A35 et A36 relevé en 2025

Leur échelle monumentale dépasse largement la capacité de perception directe, tant par leur hauteur que par l'ampleur des volumes qu'elles mobilisent.

Les seuls repères permettant de situer sa position dans le territoire traversé au sein des infrastructures sont les indications portées sur les panneaux, les bornes kilométriques ou encore les dispositifs d'animation routière. La signalisation technique instaure ainsi une forme de normalisation. Le chercheur Benoît Berthou souligne, dans son étude sur le graphisme des routes, que les « traits et typographies ainsi pensés ont une même ambition : faire en sorte que nulle place ne soit laissée à l'indécision et que certaines questions ne se posent même pas¹³». Par cette affirmation, il met en évidence que l'ensemble des éléments graphiques ajoutés aux infrastructures répond exclusivement à une fonction informative, dont la clarté et la sobriété garantissent l'efficacité.

Ces dispositifs relèvent dès lors d'une logique purement fonctionnelle.

13 BERTHOU Benoît ; « La route : quel espace graphique ? » *Communication & languages*, 2018, N°195, p110

II. 2. Perception paysagère et esthétique

Perception à travers le filtre de la vitesse

Cette description et comparaison architecturale pourrait suffire à appréhender l'ambiance visuelle propre aux espaces autoroutiers. Toutefois, en raison des usages qui leur sont associés, un facteur essentiel vient perturber nos sens et altérer la perception visuelle : la vitesse.

Pour approfondir cette dimension, nous nous appuyons sur une étude menée par le chercheur en urbanisme Damien Masson en 2011, intitulée « Le mouvement : un révélateur des potentialités esthétiques de l'architecture ordinaire ? ». Dans ce travail, l'auteur s'intéresse au trajet en train reliant les gares de Lyon-Part-Dieu et Lyon-Perrache. Il y conduit une enquête auprès d'usager·ères, recueillant leurs impressions sur l'environnement urbain traversé au moyen de parcours commentés. L'objectif de cette recherche est de déterminer à quel moment et par quel type «d'effets¹⁴» les éléments de l'environnement peuvent être perçus comme qualifiant un paysage. Damien Masson distingue ainsi le paysage de l'environnement matériel par sa « dimension esthétique¹⁵ » et par la capacité qu'il a à susciter une expérience sensible et émotionnelle.

À partir de cette étude, il identifie plusieurs effets de perception générés ou amplifiés par la vitesse, qui modifient la manière dont l'espace est ressenti et représenté par les usager·ères.

« L'effet de flou directionnel est probablement le plus évident quand on pense à l'environnement vu en mouvement, [il] est lié à la distance entre l'environnement et les yeux, et à la vitesse [de déplacement]¹⁶. »



« L'effet de guidage engage une activité motrice suite à la perception de l'espace en mouvement. Les lignes horizontales de l'environnement font office de fil conducteur dans un environnement volatilisé dans la perception, car le mouvement les favorise en les rendant plus longtemps visibles. Ainsi, ces lignes ont un effet de guide du regard. Dans un environnement dissolu par la vitesse, l'œil cherche des repères stables sur lesquels il peut finalement se reposer et se laisser guider¹⁷. »

Par exemple dans l'environnement autoroutier les bordures en béton ou les glissières métalliques, les lignes dessinant les voies jouent ce rôle de guide.

« L'importante proximité du premier plan, engendrant le trouble visuel du flou fut plusieurs fois indiqué comme caractéristique de séquences qui dessinent et organisent la trame perçue d'un environnement simplifié, en bandes colorées, en formes apparaissant puis disparaissant¹⁸. » Ainsi, les éléments proches, directement intégrés à l'infrastructure, participent eux aussi à la composition paysagère, au même titre que les éléments extérieurs plus lointains.

14 MASSON Damien ; « Le mouvement : un révélateur des potentialités esthétiques de l'architecture ordinaire ? » *Les arts de la ville dans le projet urbain. Débat public et médiation* ; Presses Universitaires François Rabelais, 2011 ; p9

15 Ibid. p9

16 Ibid. p9

17 Ibid. p10

18 Ibid. p9

« L'effet de paysage est un effet de composition, qui se nourrit de plusieurs autres effets pour se qualifier. Aussi, les effets précédents peuvent prendre place dans des conditions contextuelles précises qui ne renvoient pas nécessairement à un lieu en particulier¹⁹. » Il souligne que, pour qu'un paysage se manifeste, il est nécessaire de « faire face à un paysage », c'est-à-dire de disposer d'une profondeur visuelle suffisante permettant à la sensation de vitesse de s'atténuer. Ce passage du mouvement à la contemplation rend possible l'observation des différents plans, des perspectives et des alignements qui structurent l'espace traversé.

Malgré l'esthétisme possible d'éléments techniques, Damien Masson qualifie cette translation d'usager·ère à observateur d'« exceptionnelle et remarquable alors dans un trajet motorisé urbain, [...] tant les paysages considérés en tant que tels sont rares en ville²⁰. » En effet nous avons pu observer au début de cette partie que l'étalement urbain a progressivement rapproché la ville de certaines portions d'autoroutes, conférant à ces dernières un caractère plus urbain. Toutefois, des dispositifs tels que les barrières végétales, viennent atténuer cette impression en cherchant à renforcer l'effet paysager. Ainsi, l'usager·ère n'a pas toujours pleinement conscience de traverser la ville.

19 *Ibid.* p11

20 *Ibid.* p11



Capture d'écran Google Street View 2025, M35 relevé en 2024



Capture d'écran Google Street View 2025, M35 relevé en 2023 ; image retravaillée afin de transmettre la sensation de vitesse

« L'effet de paysage est un effet de composition, qui se nourrit de plusieurs autres effets pour se qualifier. Aussi, les effets précédents peuvent prendre place dans des conditions contextuelles précises qui ne renvoient pas nécessairement à un lieu en particulier¹⁹. » Il souligne que, pour qu'un paysage se manifeste, il est nécessaire de « faire face à un paysage », c'est-à-dire de disposer d'une profondeur visuelle suffisante permettant à la sensation de vitesse de s'atténuer. Ce passage du mouvement à la contemplation rend possible l'observation des différents plans, des perspectives et des alignements qui structurent l'espace traversé.

Malgré l'esthétisme possible d'éléments techniques, Damien Masson qualifie cette translation d'usager·ère à observateur d'« exceptionnelle et remarquable alors dans un trajet motorisé urbain, [...] tant les paysages considérés en tant que tels sont rares en ville²⁰. » En effet nous avons pu observer au début de cette partie que l'étalement urbain a progressivement rapproché la ville de certaines portions d'autoroutes, conférant à ces dernières un caractère plus urbain. Toutefois, des dispositifs tels que les barrières végétales, viennent atténuer cette impression en cherchant à renforcer l'effet paysager. Ainsi, l'usager·ère n'a pas toujours pleinement conscience de traverser la ville.

19 *Ibid.* p11

20 *Ibid.* p11

Selon les éléments d'analyse du paysage proposés par Damien Masson, la rencontre avec un paysage à partir des infrastructures de mobilité est plus probable en dehors des espaces urbains.

Sur cette photo on se situe au niveau de Scherwiller où le tracé de l'autoroute s'implante dans la plaine d'Alsace. Ainsi la vue est dégagée et on peut discerner plusieurs plans. Du plus proche au plus lointain, on a : l'infrastructure autoroutière et sa glissière métallique, les champs et terrains agricoles, les alignements d'arbres à l'entrée des villages du piémont et enfin les Vosges qui se découpent sur le ciel en arrière-plan. Ainsi il faut sortir de Strasbourg pour observer un « paysage ».

Cette partie a montré que les infrastructures autoroutières occupent une place majeure dans la ville et dans les pratiques des usager·ères. Leur usage, essentiellement fonctionnel, fait qu'on les emprunte rarement par plaisir, et leur environnement complexe reste difficile à appréhender. Pourtant, ces infrastructures peuvent également présenter un certain esthétisme, notamment grâce la rigueur visuelle des éléments graphiques et des matériaux mis en œuvre, et à la vitesse de circulation qui transforme le trajet en expérience visuelle. Les autoroutes proposent ainsi déjà un rapport particulier à la ville, mais à une époque où les usages et les enjeux urbains évoluent. Peut-être que ces espaces pourraient bénéficier d'un rapport renouveler afin de pleinement les intégrer.



Capture d'écran Google Street View 2025, A35 relevé en 2022 ; image retravaillée afin de transmettre la sensation de vitesse

Selon les éléments d'analyse du paysage proposés par Damien Masson, la rencontre avec un paysage à partir des infrastructures de mobilité est plus probable en dehors des espaces urbains.

Sur cette photo on se situe au niveau de Scherwiller où le tracé de l'autoroute s'implante dans la plaine d'Alsace. Ainsi la vue est dégagée et on peut discerner plusieurs plans. Du plus proche au plus lointain, on a : l'infrastructure autoroutière et sa glissière métallique, les champs et terrains agricoles, les alignements d'arbres à l'entrée des villages du piémont et enfin les Vosges qui se découpent sur le ciel en arrière-plan. Ainsi il faut sortir de Strasbourg pour observer un « paysage ».

Cette partie a montré que les infrastructures autoroutières occupent une place majeure dans la ville et dans les pratiques des usager·ères. Leur usage, essentiellement fonctionnel, fait qu'on les emprunte rarement par plaisir, et leur environnement complexe reste difficile à appréhender. Pourtant, ces infrastructures peuvent également présenter un certain esthétisme, notamment grâce la rigueur visuelle des éléments graphiques et des matériaux mis en œuvre, et à la vitesse de circulation qui transforme le trajet en expérience visuelle. Les autoroutes proposent ainsi déjà un rapport particulier à la ville, mais à une époque où les usages et les enjeux urbains évoluent. Peut-être que ces espaces pourraient bénéficier d'un rapport renouveler afin de pleinement les intégrer.

III. Effets produits de cet usage imprévu

Dans la première partie, nous avons vu que les graffeur·ses étendent leur terrain de jeu aux infrastructures de mobilités, tandis que dans la deuxième partie, nous avons constaté que les autoroutes imposent un environnement et un esthétisme. Cette nouvelle appropriation par la pratique informelle du graffiti vient transformer le paysage et également le rapport entre les usager·ères et la ville.



Partie découverte du tunnel Wodli-Wilson. Photographie personnelle 2024

III. 1. Effets sur le paysage

Détourner l'ordre visuel établi

Les graffitis constituent les traces laissées par la pratique des graffeur·ses. Leur présence dans l'espace révèle une activité créative informelle, le passage de personnes à pied sur les infrastructures, à proximité de zones urbanisées.

Plus nous rapprochons de Strasbourg, plus la densité de graffiti augmente. Bordures, panneaux, coffrets électriques... toutes les surfaces accessibles aux graffeur·ses sont investies, formant une mosaïque continue de pièces le long des voies. À l'inverse, dans les zones plus rurales, les graffitis se concentrent surtout sur les infrastructures majeures, notamment les ponts qui franchissent les voies aux intersections avec d'autres axes routiers.

Cette variation de densité s'explique en partie par la nature des infrastructures présentes à proximité des espaces urbains. Elle dépend aussi fortement de l'accessibilité des spots propices à la pratique et de leurs surfaces. Comme nous l'avons vu, l'accès fait partie intégrante du jeu du graffiti : la présence de graffiti révèle l'existence d'un accès au spot, donc plus il y a de graffiti plus l'accès est facile.

Par exemple, au sud du quartier de l'Elsau, les relevés photographiques montrent que les graffeur·ses ont investi la glissière en béton, les panneaux ainsi que les barrières visuelles installées par les habitant·es. L'accès à ces surfaces se fait aisément grâce à une route qui longe l'axe autoroutier. Ainsi, la combinaison d'accès faciles, de vastes surfaces à peindre et de la proximité immédiate avec la ville, ajoutée à la visibilité importante de cet axe très fréquenté, se traduit par une présence particulièrement dense de graffitis.



Captures d'écran Google Street View 2025 ; M5 relevée en 2025

III. 1. Effets sur le paysage Détourner l'ordre visuel établi

Les graffitis constituent les traces laissées par la pratique des graffeur·ses. Leur présence dans l'espace révèle une activité créative informelle, le passage de personnes à pied sur les infrastructures, à proximité de zones urbanisées.

Plus nous approchons de Strasbourg, plus la densité de graffiti augmente. Bordures, panneaux, coffrets électriques... toutes les surfaces accessibles aux graffeur·ses sont investies, formant une mosaïque continue de pièces le long des voies. À l'inverse, dans les zones plus rurales, les graffitis se concentrent surtout sur les infrastructures majeures, notamment les ponts qui franchissent les voies aux intersections avec d'autres axes routiers.

Cette variation de densité s'explique en partie par la nature des infrastructures présentes à proximité des espaces urbains. Elle dépend aussi fortement de l'accessibilité des spots propices à la pratique et de leurs surfaces. Comme nous l'avons vu, l'accès fait partie intégrante du jeu du graffiti : la présence de graffiti révèle l'existence d'un accès au spot, donc plus il y a de graffiti plus l'accès est facile.

Par exemple, au sud du quartier de l'Elsau, les relevés photographiques montrent que les graffeur·ses ont investi la glissière en béton, les panneaux ainsi que les barrières visuelles installées par les habitant·es. L'accès à ces surfaces se fait aisément grâce à une route qui longe l'axe autoroutier. Ainsi, la combinaison d'accès faciles, de vastes surfaces à peindre et de la proximité immédiate avec la ville, ajoutée à la visibilité importante de cet axe très fréquenté, se traduit par une présence particulièrement dense de graffitis.



Nous pouvons comparer cette situation à des zones plus rurales, comme ici au niveau de la ville de Barr, les infrastructures disponibles, par exemple ce pont, sont plus importantes mais offrent moins de surfaces exploitables pour les graffeur·ses. Les talus de déblai, qui servent de barrières avec l'environnement proche, n'offrent pas surfaces exploitables pour peindre et réduisent les possibilités de graffitis.



Sur la dernière photo, on se trouve dans un contexte encore moins urbanisé, au nord de l'agglomération mulhousienne. Ici, l'autoroute est très peu équipée, se résumant essentiellement à la chaussée. Les graffeur·ses ont donc investi une infrastructure extérieure à l'autoroute, la maison située près de l'antenne, afin de profiter de la visibilité qu'elle offre pour leurs pièces.



Les graffitis investissent et transforment les éléments fonctionnels de l'infrastructure autoroutière, détournant leur esthétique technique pour les inscrire dans une esthétique urbaine. Ils humanisent ces structures utilitaires en révélant la présence, les pratiques et la créativité des individus qui les traversent.



Captures d'écran Google Street View 2025 ; en haut, A35 relevée en 2024 ; en bas, A36 relevée en 2025

Nous pouvons comparer cette situation à des zones plus rurales, comme ici au niveau de la ville de Barr, les infrastructures disponibles, par exemple ce pont, sont plus importantes mais offrent moins de surfaces exploitables pour les graffeur·ses. Les talus de déblai, qui servent de barrières avec l'environnement proche, n'offrent pas surfaces exploitables pour peindre et réduisent les possibilités de graffitis.

Sur la dernière photo, on se trouve dans un contexte encore moins urbanisé, au nord de l'agglomération mulhousienne. Ici, l'autoroute est très peu équipée, se résumant essentiellement à la chaussée. Les graffeur·ses ont donc investi une infrastructure extérieure à l'autoroute, la maison située près de l'antenne, afin de profiter de la visibilité qu'elle offre pour leurs pièces.

Les graffitis investissent et transforment les éléments fonctionnels de l'infrastructure autoroutière, détournant leur esthétique technique pour les inscrire dans une esthétique urbaine. Ils humanisent ces structures utilitaires en révélant la présence, les pratiques et la créativité des individus qui les traversent.

III. 1. Effets sur le paysage

Perception du paysage

Après avoir analysé la perception de l'environnement autoroutier du point de vue de l'usager·ère, il est désormais possible d'interroger le rôle des graffitis dans cette perception paysagère, ainsi que la manière dont les graffitis eux-mêmes sont perçus une fois intégrés à cet environnement.

Dans la partie précédente, le chercheur en urbanisme Damien Masson identifiait plusieurs effets perceptifs liés à la lecture de l'environnement en situation de vitesse. Prenons l'« effet de guidage », qui consiste à suivre du regard les lignes filantes générées par les éléments horizontaux perçus à grande vitesse. Les graffitis interrompent cette linéarité propre aux infrastructures. Les motifs peints introduisent des marqueurs ponctuels qui empêchent de lire, par exemple, une bordure comme un élément continu longeant la voie.

Cependant, ce sont surtout les effets perceptifs liés à la vitesse qui perturbent la lecture des graffitis. L'« effet de flou directionnel », selon lequel les éléments proches du corps en mouvement apparaissent plus flous que ceux situés à distance, est particulièrement déterminant. Ainsi, quelle que soit la complexité ou la qualité graphique des pièces, leur apparence se réduit, dans le champ de vision mobile de l'automobiliste, à une simple tache colorée rapidement dépassée.

Ce phénomène n'encourage pas la lecture des graffitis par le public non initié. Bien qu'elles soient visibles de toutes et tous, ces inscriptions retiennent rarement l'attention des personnes qui n'y sont pas sensibles. Leur déchiffrement implique en effet un double niveau d'engagement : d'abord manifester un intérêt pour ce qui est peint sur les murs, puis parvenir à interpréter des formes stylisées souvent difficiles à lire. Enfin, comprendre ce qui est effectivement inscrit constitue une étape supplémentaire. Pour des yeux non entraînés, l'ensemble de ce processus représente un effort réel.

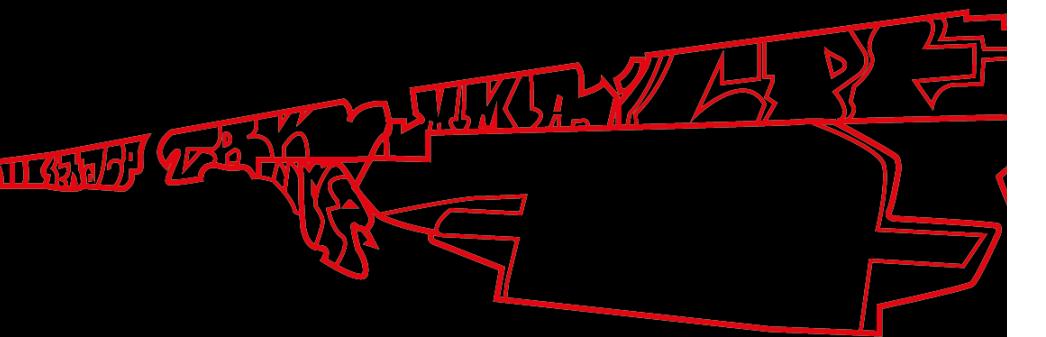
Mon expérience à Poznan en Pologne m'a permis d'expliquer cette difficulté de lecture : Bien que déjà initiée au déchiffrage des graffitis, j'ai éprouvé des difficultés à interpréter les inscriptions rencontrées qu'il s'agisse de blazes, de slogans ou de messages dont les formes rendaient la lecture incertaine. À cette contrainte formelle s'ajoutait la barrière linguistique : ne maîtrisant pas le polonais, je demeurais étrangère à la fois aux sonorités et à la signification des mots observés.



La première moitié de l'image montre l'environnement autoroutier à l'approche de Strasbourg par la M35.

La bordure en béton sur la droite cadre le regard vers le centre de la route. A grande vitesse, nous percevons son arête comme une ligne continue .

La seconde moitié de l'image montre uniquement les contours des graffitis. Leurs formes, leurs tailles perturbent la longitudinalité du support.



III. 1. Effets sur le paysage

Perception du paysage

Après avoir analysé la perception de l'environnement autoroutier du point de vue de l'usager·ère, il est désormais possible d'interroger le rôle des graffitis dans cette perception paysagère, ainsi que la manière dont les graffitis eux-mêmes sont perçus une fois intégrés à cet environnement.

Dans la partie précédente, le chercheur en urbanisme Damien Masson identifiait plusieurs effets perceptifs liés à la lecture de l'environnement en situation de vitesse. Prenons l'« effet de guidage », qui consiste à suivre du regard les lignes filantes générées par les éléments horizontaux perçus à grande vitesse. Les graffitis interrompent cette linéarité propre aux infrastructures. Les motifs peints introduisent des marqueurs ponctuels qui empêchent de lire, par exemple, une bordure comme un élément continu longeant la voie.

Cependant, ce sont surtout les effets perceptifs liés à la vitesse qui perturbent la lecture des graffitis. L'« effet de flou directionnel », selon lequel les éléments proches du corps en mouvement apparaissent plus flous que ceux situés à distance, est particulièrement déterminant. Ainsi, quelle que soit la complexité ou la qualité graphique des pièces, leur apparence se réduit, dans le champ de vision mobile de l'automobiliste, à une simple tache colorée rapidement dépassée.

Ce phénomène n'encourage pas la lecture des graffitis par le public non initié. Bien qu'elles soient visibles de toutes et tous, ces inscriptions retiennent rarement l'attention des personnes qui n'y sont pas sensibles. Leur déchiffrement implique en effet un double niveau d'engagement : d'abord manifester un intérêt pour ce qui est peint sur les murs, puis parvenir à interpréter des formes stylisées souvent difficiles à lire. Enfin, comprendre ce qui est effectivement inscrit constitue une étape supplémentaire. Pour des yeux non entraînés, l'ensemble de ce processus représente un effort réel.

Mon expérience à Poznan en Pologne m'a permis d'expliquer cette difficulté de lecture : Bien que déjà initiée au déchiffrage des graffitis, j'ai éprouvé des difficultés à interpréter les inscriptions rencontrées qu'il s'agisse de blazes, de slogans ou de messages dont les formes rendaient la lecture incertaine. À cette contrainte formelle s'ajoutait la barrière linguistique : ne maîtrisant pas le polonais, je demeurais étrangère à la fois aux sonorités et à la signification des mots observés.

A droite : montage photographique , production personnelle 2025.

Ainsi le graphisme des pièces de graffiti ne semble pas adapté à pour le déchiffrage, encore moins à grande vitesse. C'est donc un facteur que les graffiteur·ses peuvent prendre en compte dans leurs réalisations.

Le graffeur Erwan une raconte expérience « à Paris, par exemple il y a une inscription peinte à la perche sur un pont écrit “Vous êtes jeunes”¹ ». Le placement visible, la typographie déchiffrable et le message très parlant forment un ensemble qui attire l'attention de quiconque passe devant.

Ici un autre exemple d'une pièce déchiffrable sur une autoroute alsacienne, l'inscription SFR utilise toute la surface de la culée et présente un lettrage simple avec un contour contrasté, la faisant ressortir.



De la même manière le graffeur Cnak relate une discussion à propos de la peinture avec des connaissances. « Deux semaines après [notre discussion] ils me racontent à quel point ils n'avaient jamais réalisé [la présence de graffitis] sur l'autoroute². » Lui-même admet avoir pris conscience de cette présence qu'en s'intéressant au graff.

La perception des graffitis, tout comme celle du paysage, se révèle difficile dans les espaces autoroutiers en raison de la vitesse de déplacement. Leur observation devient ainsi peu accessible, et donc peu attractive, pour les publics non-initiés.

¹ ERWAN ligne 74.

² CNAK ligne 317.

III. 2. Bénéficier d'un nouveau rapport

En détournant les infrastructures autoroutières, les graffeur·ses inventent un nouvel usage de ces dernières. Plus proches de la matière, plus concerné·es par l'esthétisme présenté, iels vivent forcément une transformation dans leurs usage régulier et leurs rapports aux infrastructures.

Le rapport dans l'usage

Même dans l'usage premier des autoroutes, le lien entre les graffeur·ses et les infrastructures comme supports de leur pratique se fait sentir. Lorsqu'on circule sur une autoroute avec elles et eux, on peut percevoir une forme de frustration : le partage des œuvres fait partie du jeu du graffiti, que ce soit la recherche de ses propres pièces ou la découverte de celles des ami·es. La circulation sur ces axes permet également rechercher de nouveaux spots.

Cependant, en raison des effets perceptifs liés à la vitesse évoqués précédemment, il est impossible d'observer ou de photographier l'ensemble des réalisations présentes le long des infrastructures croisées.

S'approprier un espace *in situ*

Les graffeur·ses développent un rapport inédit aux espaces autoroutiers et leurs infrastructures

« La route n'accepte-t-elle aucune forme d'enrichissement par le biais de ses usagers et au gré des translations qu'elle a pourtant vocation à encourager³? » Par cette question, le chercheur Benoît Berthou interroge le cadre graphique fonctionnel de la route et si ce dernier ne pourrait pas devenir vivant grâce à ses usager·ères. Jusque-là les usages motorisés ne permettaient pas l'investissement dans le temps sur l'environnement, les usager·ères ne le traversent qu'un instant seulement. Cependant les graffeur·ses par leur pratique qui s'inscrit sur les infrastructures deviennent un nouveau groupe d'usager·ères des espaces autoroutiers.

On peut interpréter l'appropriation par le fait d'avoir habité un lieu. En personne, le·a graffeur·se sera resté.e quelques instants seulement le temps de la réalisation de la pièce mais « d'un coup on existe du fait de ce qu'on a créé »⁴ explique la graffeuse Celul. Par l'inscription de son blaze, le·a graffeur·se s'approprie la surface et marque son passage sur le spot, même si ce dernier n'est que très bref. Mais son graffiti occupera l'espace le plus longtemps possible, intégrant l'environnement et transformant le paysage. Dans cette logique ce n'est pas le spot qui appartient au·à la graffeur·se, mais bien le graffiti qui appartient au spot et à l'environnement.

³ BERTHOU *Op. Cit*, p117

⁴ CELUL ligne 21

III. 3. Inventer la ville

Nous avons vu les que l'occupation des infrastructures par les graffitis a des effets directs sur les auteur·ices de la pratique et le paysages qu'elles composent. Mais quels sont les effets si on prend du recul à l'échelle de la ville ? De la société ?

Pour tenter d'y répondre, je m'appuie sur la réflexion du « faire-ville » menée par l'anthropologue urbain Michel Agier. Dans son livre *Anthropologie de la ville*, il adopte une méthode ethnographique⁵ afin de comprendre la fabrication sociale de la ville et la manière dont on l'occupe.

Il affirme que « "dessiner" une ville en partant du point de vue des pratiques, des relations et des mots des citadins [...] cette ville n'est pas moins réelle que celle des urbanistes »⁶. Ainsi il s'intéresse aux pratiques spontanées non planifiées et interroge la portée « des politiques d'aménagement, de sécurité ou de ségrégation, sur la vie des citadins et le fonctionnement des espaces urbains⁷ ». Il étudie les marges de la ville, mais pas comme un fait « social, géographique ou culturel » mais comme la « marge de ce qui existe », définit selon lui par ce qui officiel, achevé, établit, ordonné, central et dominant.⁸ Ainsi il passe en revue l'environnement urbain de plusieurs villes à travers le monde au même titre que les bidonvilles et les camps de réfugiés.

Ainsi Agier définit que « faire ville est une déclinaison pragmatique et une mise en œuvre [...] du droit à la ville⁹ » c'est-à-dire l'ensemble des gestes, pratiques, appropriations, détournements, et négociations que les citadins développent pour habiter et faire exister un espace urbain. D'après ses exemples, cela comprend aussi bien la construction de cabanes dans un camp de réfugiés que la tenue d'un marché informel, l'occupation d'un immeuble vide, ou l'usage collectif d'un espace abandonné. Les communautés de graffeur·ses négocient les limites de la ville pour y installer leur pratique, inventent des supports créatifs en détournant des éléments techniques et s'approprient l'espace associé par leurs occupations. Bien que Agier ne traite pas directement du graffiti vandale comme moyen mise en œuvre du droit à la ville, on constate que les graffeur·ses arrivent à occuper ces infrastructures.

5 enquêtes de terrains, entretiens, immersion dans des situations

6 AGIER Michel ; *Anthropologie de la ville* ; Presses Universitaires de France, 2015 ; p25

7 *Ibid.* p14

8 *Ibid.* p27

9 *Ibid.* p210

Cette définition de faire-ville se décline pour lui en trois effets : la survie dans un écart, la présence récalcitrante sur le lieu même de cet écart et la transformation urbaine¹⁰. Nous avons déjà constaté plusieurs de ces effets au long du mémoire : la pratique du graffiti vandale peut s'épanouir plus facilement dans ces espaces techniques qu'ailleurs (moins de répression, plus de visibilité...) ainsi elle y survie et peut se ré-inventer. La présence des graffeur·ses est récalcitrantes, iels reviennent de manière presque systématique réinscrire là où leur production a été effacée ou recouverte. Le dernier effet cependant peut encore poser question. Bien que nous ayons vu que la présence des graffitis transforme les paysages, sont-ils leviers à la transformation urbaine ? A quel-point la planification urbaine peut-elle s'inspirer de l'usage détourné des infrastructures pour transformer matériellement la ville ?

Nous pouvons également observer une autre pratique informelle ayant contribué à transformer l'espace urbain : le street skateboarding. À ses débuts, les pratiquant·es investissaient l'espace public de manière récalcitrante, en détournant le mobilier et les aménagements urbains (rebords, escaliers, bancs, pentes) comme supports pour exécuter différentes figures. Face à la popularité croissante de cette pratique, mais aussi aux conflits d'usages qu'elle générait dans les centres urbains, de nombreuses municipalités ont répondu en aménageant des skateparks, vastes espaces dédiés où sont reproduits et stylisés des éléments inspirés des infrastructures urbaines. Ce qui était hier une pratique informelle en tension avec un espace public strictement contrôlé est ainsi devenu un registre pleinement intégré à la planification urbaine contemporaine. Ces aménagements dédiés produisent aujourd'hui des lieux attractifs, reconnus et appropriés par les communautés concernées, témoignant de la capacité de certaines pratiques informelles à infléchir durablement les politiques urbaines.

En détournant les périphéries dédiées aux circulations pour en faire le support de leur pratique, les graffeur·ses inventent ainsi un nouvel espace urbain, produit par l'usage plutôt que par la planification. Ce faisant, iels génèrent un lieu d'échange implicite, où se croisent les trajectoires de multiples habitant·es et usager·ères : celles et ceux qui peignent, celles et ceux qui regardent, et celles et ceux qui ne font que passer. Le graffiti devient alors un geste qui invente la ville, comme surface d'expression et espace social partagé.

10 *Ibid.* p213

Conclusion

Tout au long de ce mémoire, nous nous sommes interrogés sur les inscriptions « sauvages » présentes sur les autoroutes alsaciennes : pourquoi les communautés de graffeur·ses strasbourgeoises détournent-elles ces infrastructures, et en quoi leur appropriation renouvelle-t-elle notre rapport à la ville ?

Pour y répondre, nous avons, dans un premier temps, explicité le « jeu » du graffiti et ses modalités. Celui-ci définit un ensemble de codes sociaux, créatifs et spatiaux, souvent implicites mais profondément ancrés chez les graffeur·ses. Il révèle également la richesse des ajustements, des négociations et des collaborations qui structurent cette pratique créative portée par des communautés d'acteur·ices. Bien que les enjeux du graffiti soient centrés sur l'individu (son blaze, sa reconnaissance, sa place dans la scène) le collectif occupe un rôle fédérateur déterminant, garantissant la continuité et la vitalité de la pratique. C'est en effet par les échanges créatifs entre pairs que le graffiti se réinvente sans cesse, s'adapte aux contextes urbains et sociaux dans lesquels il s'inscrit, et parvient à résister à sa nature illégale, que beaucoup de non initié·es souhaiteraient pourtant voir disparaître.

Dans un second temps, nous avons interrogé les infrastructures autoroutières en analysant la manière dont elles transforment nos quotidiens et nos villes, tant dans les usages que dans les formes. Pensées comme des dispositifs techniques totalisants, elles redéfinissent les distances, structurent les mobilités et s'imposent dans les environnements par leur échelle et leur logique fonctionnaliste. Leur appropriation semble, à première vue, difficile : la normalisation de leur esthétique et la brièveté de notre présence le long de ces axes que nous ne percevons qu'à travers l'usage et la vitesse, produisent un rapport distancié, voire étranger, à ces espaces pourtant omniprésents.

Dans ce contexte, les graffitis apparaissent comme une modalité singulière d'appropriation. Le passage des graffeur·ses sur les infrastructures autoroutières redonne une part de vie à ces objets techniques, transformant des dispositifs exclusivement fonctionnels en fragments d'espace urbain. En devenant supports d'une pratique créative, ces lieux génèrent de nouveaux liens, produisent des formes d'échange et d'attention, même indirectes, entre différents publics, habitant·es et usager·ères quotidiens de l'autoroute. Ainsi, l'appropriation graffée révèle la capacité des marges techniques à accueillir des pratiques

inattendues et à ouvrir de nouvelles lectures du paysage urbain contemporain et ainsi renouveler notre rapport à la ville comme espace vivant et anthropisé.

Le graffiti ne constitue pas le seul vecteur de réappropriation de l'autoroute urbaine strasbourgeoise ; d'autres formes d'occupation viennent également en transformer les usages et les significations. En particulier, certaines mobilisations politiques s'appuient sur l'occupation prolongée de la chaussée pour en faire un espace de visibilité et de conflictualité.

Ainsi, en janvier 2024, une mobilisation de grande ampleur d'agriculteur·ices en colère, notamment contre la concurrence jugée déloyale liée aux accords de libre échange entre l'Union européenne et plusieurs pays d'Amérique du Sud, s'est déployée sur l'autoroute A35 aux abords de Strasbourg. Plus d'un millier de participant·es et plusieurs centaines de tracteurs ont occupé les voies durant près de vingt quatre heures, interrompant totalement le trafic et transformant cet axe majeur de transit en scène de protestation.

Le blocage d'un tel axe métropolitain fait de l'infrastructure elle même un instrument de pression politique, en perturbant fortement la circulation et en rendant les revendications difficilement ignorables. Par cette occupation, la surface autoroutière se trouve momentanément requalifiée en espace d'expression collective, comparable, dans sa fonction politique, à une grande place publique strasbourgeoise telle que la place Kléber, et contribue à matérialiser la ville comme objet et théâtre de luttes politiques.

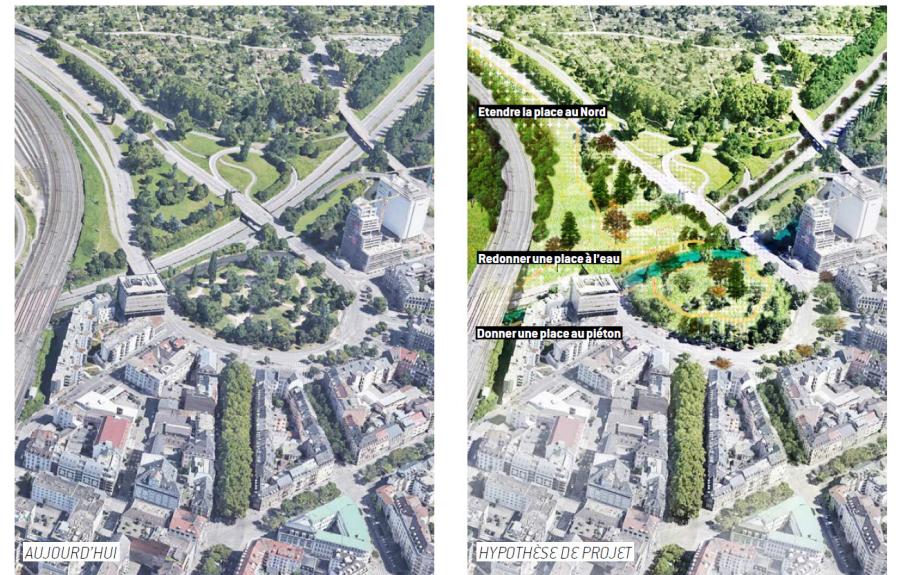


Le trafic sur les voies est bloqué à l'entrée de Strasbourg. Photo de Jean-Marc Loos, DNA, janvier 2024.

L'intégration des infrastructures de transport à la ville peut également passer par des projets de requalification portés par la planification urbaine. Dans le cas strasbourgeois, l'ouverture du Grand contournement ouest (GCO) est présentée par l'Adeus comme un levier permettant de réduire significativement le trafic de transit sur la section urbaine de la M35.

Dans cette perspective, l'Eurométropole de Strasbourg a engagé, avec l'agence de paysage et d'urbanisme TER, une étude de transformation de cet axe et de ses abords. Le projet vise à adapter l'infrastructure à un usage automobile moindre, à renforcer les mobilités douces (marche, vélo, transports collectifs) et à constituer un vaste parc métropolitain linéaire reliant plusieurs quartiers aujourd'hui séparés jusque-là par le tracé autoroutier et ferroviaire.

CRÉER LA CEINTURE Verte DE LA MÉTROPOLE - LA PLACE-PARC DE HAGUENAU / SITE FISCHER



Photomontage comparatif montrant de la place d'Haguenau aujourd'hui et après réaménagement selon les intentions de projet mis en avant par l'agence TER. La place deviendrait un parc où l'eau et les piétons cohabiterait avec le trafic automobile. Présentation lors de la réunion publique du 25 février 2020, Atelier des territoires, EMS / Agence TER + Arcadis + Indigo.

Cette stratégie répond à des objectifs de désintensification du « tout voiture », de réduction des nuisances et de restauration de la biodiversité le long de l'axe, en s'appuyant sur la renaturation des talus, la reconfiguration des emprises routières et la création de continuités paysagères. Elle s'inscrit ainsi dans un mouvement plus large de requalification des infrastructures rapides en supports d'espaces publics et de parcs urbains.

Cependant, cette saisie planifiée des espaces autoroutiers pose la question du devenir des pratiques informelles qui s'y développaient tel que le graffiti. En définissant ces espaces comme lieu public, la municipalité tend à effacer des scènes d'expression non encadrées, tout en proposant, au mieux, leur redirection vers des espaces spécifiquement désignés comme tolérés ou légaux.

Or, à Strasbourg, on ne trouve pas de murs d'expression libre pérennes et centraux pour le graffiti, contrairement à d'autres villes françaises qui ont institutionnalisé ce type de dispositifs. Rennes, par exemple, est fréquemment citée pour son dispositif de murs légaux de graffiti, intégrés à une politique culturelle urbaine qui reconnaît et canalise ces pratiques tout en leur laissant une certaine visibilité¹.

Le graffiti apparaît alors comme un moyen prospectif pour compléter les usages et recréer de la rencontre humaine et culturelle au sein des zones périphériques et intermédiaires de la ville. Cependant sa pratique peine à être reconnue comme tel par le grand public et les pouvoirs décideurs, la jugeant encore de sale et dégradante pour l'espace urbain.

¹ <https://www.rue.bzh/liste-murs>

Bibliographie

Articles

ABARCA Javier ; « Graffiti is ‘folk art’ » ; Fonds documentaires de l’amicale du hibou spectateur ; 2021
http://www.mathieutremblin.com/download/FONDSDOCUMENTAIREDELAMICALEDUHIBOUSPECTATEUR/FONDSDOCUMENTAIREDELA-MICALEDUHIBOUSPECTATEUR_EDITION_JAVIERABARCA_GRAFFITISFOLKART_SCREEN.pdf

ACB ; « Blocage sur l’A35 : les agriculteurs lèvent le camp » *DNA* ; mis en ligne le 31 janvier 2024
<https://c.dna.fr/economie/2024/01/31/blocage-des-agriculteurs-600-tracteurs-et-une-omelette-geante-sur-l-a35>

ANCEL Apolline, BAURZKA Zofia, FAIRY Elsa, KOHLER Victoire, LAL-LEMAND Louise (lycée des Pontonniers, Strasbourg) ; « le graffiti, l’art provocant » *L’Alsace*, 22 novembre 2021
<https://c.lalsace.fr/education/2021/11/22/le-graffiti-l-art-provocant>

BARON Guénolé, THIERY Xavier, LISS Déborah, KOUASSI Olivia ; « Plu-sieurs centaines de tracteurs pour au moins 24 heures sur le point de blocage de la M35 à Strasbourg » *DNA* ; mis en ligne le 30 janvier 2024
<https://c.dna.fr/social/2024/01/30/agriculteurs-en-colere-des-rendez-vous-de-tracteurs-a-partir-de-13h-blocage-de-la-m35-a-partir-de-15h>

BAZIN H ; L’art d’intervenir dans l’espace public ; 2005
https://recherche-action.fr/hugues-bazin/download/art%20graffiti/2005_L%25E2%2580%2599art-d%25E2%2580%2599intervenir-dans-l%25E2%2580%2599espace-public.pdf

BENESSAVY Abdel, BOUILLEAU Séverine, DAHOU-FREDI Kadéjat, LE-GRAND Juile-Anne, SIMON Marine, TOYER Emilie ; « Le graffiti, un outil au service de la ville éducatrice » *Spécificités* 2010, N° 3(1), p 213 à 228.
<https://doi.org/10.3917/spec.003.0213>

BERTHOU Benoît ; « La route : quel espace graphique ? » *Communication & languages* , 2018, N°195, p109 à 118
https://shs.cairn.info › COMLA1_195_0109 › pdf

BONADIO Enrico ; « Street art, graffiti and the moral right of integrity : can artists oppose the destruction and removal of their works ? » *Nuart Journal*, 2018 vol1, p17 à 22 https://nuartjournal.com/wp-content/uploads/2018/09/04_Bonadio_Nuart-Journal-1-1-2018.pdf

CHATEAU Antoine, GERINI Christian ; « the real lives of street art artists : testimonies and writing » *GSA – Journal*, 2023 vol1 n1, p24 à 41
<https://journals.ap2.pt/index.php/GSA/article/view/831/507>

CIARLONE Nicolas ; « Streets and Rails Graffiti, Public Space and Infrastructures » *Topologisms*, mars 2025, p7 à 35

CLAUDON Olivier ; « On a retrouvé les archives de la A35 » *DNA* ; mis en ligne le 5 septembre 2018
<https://c.dna.fr/edition-de-strasbourg/2018/09/05/on-a-retrouve-les-archives-de-l-a35>

COUPY Seb, WIDMER Jean ; “Jean Widmer, pionnier de la signalétique touristique et culturelle autoroutière français” *Problemata* ; non daté
<http://www.problemata.org/fr/articles/2219>

DEFER Rose ; “Des photographies de M3RS0 dans une exposition éphémère sur le campus” *Rue 89 Strasbourg*, mis en ligne le 23 novembre 2023
<https://www.rue89strasbourg.com/m3rs0-exposition-ephemere-campus-285943>

ECH-CHEBLAOUY Ilham, DONZE Max ; « Street art et graff’ : "Si quelqu'un nous recouvre, il saute" » *CUEJ.info*, 24 novembre 2022
<https://www.cuej.info/dossiers-multimedias/un-autre-regard-sur-le-quartier-gare/street-art-et-graff-si-quelquun-nous>

FELONNEAU Marie-Line, BUSQUETS Stéphanie ; « Les tags sur les murs de nos villes... » Agora débats/jeunesses n24, janvier 2001, p63 à 74.
https://www.researchgate.net/publication/272465009_Les_tags_sur_les_murs_de_nos_villes

G.L. ; « “Bloquons tout” : 150 à 200 personnes ont bloqué la M35 en guise d’« échauffement » *DNA* ; mis en ligne le 10 septembre 2025
<https://c.dna.fr/faits-divers-justice/2025/09/10/strasbourg-blocage-d-echauffement-sur-la-m35>

HERMANN Céline ; « à Strasbourg, le graff toujours dans l’ombre » *Rue 89 Strasbourg*, 19 juin 2012
<https://www.rue89strasbourg.com/a-strasbourg-le-graff-sort-de-lombre-11062>

JUNGER AGHABABAIE Mona, JUNGER Frédéric ; « Graffiti : un processus de communication rituel » *L’Autre* volume19, 2018, p115 à 122 <https://shs.cairn.info/revue-l-autre-2018-1-page-115?lang=fr>

LABUSSIERE Olivier ; “Les stratégies esthétiques dans la contestation des projets d’aménagement : le milieu géographique entre singularité et exception” *L’information géographique* vol 73, 2009, p68 à 88
https://shs.cairn.info/article/LIG_732_0068

LEBRETON David ; « Les conduites à risque des jeunes comme résistance » *Empan* n57, 2005, p87 à 93
<https://shs.cairn.info/revue-empan-2005-1-page-87?lang=fr>

LELIEVRE Martin ; « j’ai passé une journée avec des graffeurs vandales strasbourgeois » *Pokaa*, 22 juin 2018
<https://pokaa.fr/2018/06/22/jai-passe-une-journee-avec-des-graffeurs-vandales-strasbourgeois/>

MASSON Damien ; « Le mouvement : un révélateur des potentialités esthétiques de l’architecture ordinaire ? » *Les arts de la ville dans le projet urbain. Débat public et médiation* ; Presses Universitaires François Rabelais, 2011 ; p. 71-86.
<https://shs.hal.science/halshs-00605300v1/document>

MATHY Adrien ; « consubstantialité du canal de l’énonciation : le cas du graffiti, l’inscription superposée et marginale » *Cahiers Internationaux de Sociolinguistique* ; L’Harmattan , 2019/1 n°15 ; p89 à 120

MAUZAURETTE Maïa ; « Ce que les inscriptions dans les toilettes publiques révèlent de nos sexualités » *GQ magazine*, 20 mai 2019
<https://www.gqmagazine.fr/sexe/article/ce-que-les-inscriptions-dans-les-toilettes-publiques-revelent-de-nos-sexualites>

MOLINARI Laëtitia ; « Art d’autoroute de Julien Lelièvre. Sur les autoroutes françaises : un inventaire photographique des œuvres d’art » *Problemata* ; non daté
<http://problemata.org/en/articles/2257>

Novak, David ; “Historical dissemination of graffiti art”, *SAUC - Street Art and Urban Creativity*, 3(1), 2017 ; p. 29–42
<https://journals.wisethorough.com/index.php/sauc/article/view/61>

PEI-CI Li ; « Latrinalia », *Publicationnaire. Dictionnaire encyclopédique et critique des publics*. Mis en ligne le 27 juin 2024.
<https://publicationnaire.huma-num.fr/notice/latrinalia/>

RUHLMANN Pauline ; « excursion vandale avec des graffeurs alsaciens » *L’Alsace*, 20 aouts 2021
<https://c.lalsace.fr/culture-loisirs/2021/08/20/excursion-vandale-avec-des-grafeurs-alsaciens?login=1>

SORDINO Marie-Christine ; « street art, de l’illicite au licite ? une redéfinition des frontières... » *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 2019 n3, p599 à 612
<https://shs.cairn.info/revue-de-science-criminelle-et-de-droit-penal-compare-2019-3-page-599?lang=fr>

STASSEN Pierre ; « Effacer du tag au tag » *DNA*, 17 août 2012, consulté le 2 décembre 2024
<https://c.dna.fr/edition-de-strasbourg/2012/08/17/effacer-du-tag-au-tag?login=1>

VESCHAMBRE Vincent ; Appropriation et marquage symbolique de l’espace : Quelques éléments de réflexion ; *Carta* - Université d’Angers ESO – UMR 6590 CNRS, 2004 n21, p73 à 77

Livres

AGIER Michel ; *Anthropologie de la ville* ; Presses Universitaires de France, 2015

BARRA Jean-Baptiste, ENGASSER Timothée ; *Antigraffitisme*, aseptiser les villes, contrôler les corps ; le passager clandestin, 2023

COOPER Martha, CHALFANT Henry ; *Subway Art* ; Thames and Hudson, 1984

LANI-BAYLE Martine ; *Du tag au graff'art* ; éditions Hommes et Perspectives, 1993

ROSEAU Nathalie ; *Temps et infrastructures Le futur des métropoles* ; Metiss-Pressses, 2022

RUBIN Patrick, BOURROIN Bérénice, BOURGUIGNON Axelle, DE CALIGNON Valérie, DESSIS Hugo, FLOC'H Enora, GUINGUET Luc, SCHULER Clément, TORTOLING Roxane ; *Zones en déshérence en devenir* ; Canal Architecture, 2023

SEGUIN Antoine ; *Voix rapides* ; The Magic Line, 2019-2024

Travaux universitaires

DURIEU Hélène ; *Le tag et le graffiti, des modes d'expression et d'appropriation de l'espace contemporain. Essai de compréhension de la pratique artistique dans la Ville de Liège* ; mémoire sous la direction de BEGUIN Aloys ; faculté d'architecture université de Liège, soutenu en septembre 2018
<https://matheo.uliege.be/handle/2268.2/5443>

GAIRE Sébastien, LEMONNIER Charlotte, OUGUERGOUZ Ryan, PERRET Olivier, RAMALINGUM Vanina ; *L'histoire de la A35 : atelier Résilience autoroutières, infrastructures positives* sous la direction de KEHR Anne-Sophie ; ENSA Strasbourg ; 2020

REBEIX Mélanie ; *Le graffiti dans sa relation à l'architecture : comment ces deux univers sont-ils liés ? : Esthétique de la mise en scène* ; mémoire sous la direction de URLBERGER Andrea ; ENSA Toulouse, soutenu en 2013
<https://www.archires.archi.fr/recherche/viewnotice/clef/LEGRAFFITIDANS-SARELATIONALARCHITECTURECOMMENTCESDEUXUNIVERS-SONTILSLIES-ESTHETIQUEDELAMISEEN-REBEIXM--ECOLENATIONALESUPERIEUREDARCHITECTUREDETOULOUSE-2013-38/id/1987832/tri/%2A/expressionRecherche/Graffiti/multifacets/HDANS000J-HTYP10003-HTYP10005>

MARECHAL Anastasia ; *Le paysage urbain des Halles retravaillé par les graffitis strasbourgeois* ; mémoire sous la direction de DIESTCHY Mireille et MOROVICH Barbara ; ENSA Strasbourg, soutenu en 2022

TUBACH Antoine ; *Le street-art, élément constitutif du paysage urbain. Outil de conception spatial ?* ; mémoire sous la direction de EL GUENDI Sarah et TIELEMAN David ; faculté d'architecture université de Liège, soutenu en janvier 2022 <https://matheo.uliege.be/handle/2268.2/13785>

Projets de recherche

ADEUS ; *Le réseau autoroutier de l'Eurométropole de Strasbourg, fonctionnement et perspectives* ; octobre 2020

BALAY Olivier, BARDYN Jean-Luc, LEROUX Martine ; *Expérience esthétique de l'autoroute A47 entre Rive-de-Gier et Saint-Etienne* ; centre de recherche de l'espace sonore et l'environnement urbain Cresson, UMR CNRS 1563 Ecole d'Architecture de Grenoble ; septembre 2006
<https://hal.science/hal-00993862v1/document>

SEGUIN Antoine ; *Sur la piste des derniers Hommes sauvages* ; 2015

Vidéos

1 UP ; *This is not art anymore* ; 2020

https://www.youtube.com/watch?v=usZW3lcLd9I&ab_channel=AGGRO.TV

1UP, COOPER Martha, Ninja K. ; *One week with 1 UP* ; vidéo publiée en décembre 2022

https://www.youtube.com/watch?v=i9V18HUoZcc&t=784s&ab_channel=I-LOVEGRAFFITI.DE

BANKSY ; *Faites le mur !* ; 2010

HARDI Jules ; *Graffiti Vandal : les démarches de l'invisible* ; 2021

https://www.youtube.com/watch?v=1esLZa7Mhho&ab_channel=JulesH

Conférence

ZWER Nephtys ; Contre-cartographie ; ENSAS ; 11 septembre 2025

Sites internet

<http://hashk.free.fr/>

<https://l2-marseille.com/>

ENTRETIEN AVEC ERWAN 9/10/2025

Emilie : Depuis combien de temps peins-tu ?

Erwan : ça fait longtemps que je tag mais ça un an et demi que je fais du lettrage. Chaque personne qui peint est influencée par un autre mec ou une autre meuf. Genre c'est rare les gens qui se mettent à peindre tout seul, sauf le cas de mon frère qui piquait les bombes de carrosserie du daron dans le garage. J'ai commencé à taguer avec mon frère, lui a tout de suite défoncé Mulhouse, la ville où on habitait, où il n'y avait pas trop de graffiti à l'époque. Moi, je le suivais pour filmer, pour me faire kiffer parce que c'est mon frère, je le kiffe. Et je taguais un peu en même temps. A l'époque, on était quand même jeunes. Les premiers trucs qu'on a faits c'est vandalisé le Super U à 100 mètres de la maison. On n'avait pas de téléphone, on n'avait pas Insta, on ne voyait pas comme maintenant, pour le graff ça a pris une grosse vibe Insta.

Grâce à ma base de tag, mes premières pièces étaient tout de suite réfléchies, structurées. On pouvait avoir l'impression que j'avais déjà peint et que j'avais juste 15 déménagé. Bon bien sûr il y a eu deux, trois croûtes au début.

On s'est fait serrer sur une session pour des tags, on est parti en garde à vue, jugement, tribunal, casier, tout ce qui va avec, pour que du tag finalement. Lui, ça ne l'a pas arrêté pour autant, le lendemain il retournait déjà peindre. Et de mon côté, j'ai tapé une grosse phobie vis-à-vis de la peinture et de l'illégalité. J'ai arrêté de peindre pendant très 20 longtemps.

Em : Qu'est-ce qui te motive à re peindre aujourd'hui ?

Er : L'habitude, les copains, faire un truc avec des gens que j'aime bien, mais parfois c'est comme une petite pulsation qui me donne envie de peindre alors j'y vais. Ce sont les gens qui me chauffent à les peindre en vrai. Sinon, je ne serais pas un très bon graffeur.

25 Er : Sinon, je peins pour devenir un fantôme. Pour laisser des traces là où je ne serai plus, pour que les gens puissent voir que je suis passé quelque part. Un peu comme le parfum de quelqu'un que tu ne vois plus, ou l'odeur de madeleine dans la cuisine de la mamie. C'est un peu ça le délire, de laisser un truc quelque part qui n'a pas vraiment de sens et où la plupart des gens ne peuvent pas se dire « Ah, c'est vraiment Erwan qui il a fait, je sais 30 que c'est lui ». Non, c'est plus un truc flou pour montrer qu'on existe.

Il y a une grosse idée derrière, faire quelque chose d'illégal, de très politisé finalement. Alors, ce n'est pas toujours le cas, moi je n'ai jamais fait de truc politisé. J'aime bien écrire des phrases à côté, mais ce sont toujours des phrases de musique mais je n'ai jamais fait de truc, par exemple, pour Gaza ou contre l'extrême droite. Même si j'ai mes idées, ce 35 n'est pas la démarche que je veux faire avec mon blaze. Ça ne rentre pas dans cette démarche de devenir fantôme. En vrai, pour Gaza, j'aimerais bien parce qu'ils deviennent un peu des fantômes, donc ça rentre dedans. Sinon, ouais, j'aime bien poser ce mot-là.

Em : Ce mot-là, ton blase, a-t-il une signification particulière ?

40 Er : Oui. C'est un mot japonais qui définit la sensation qu'a l'homme quand il se rend compte qu'il n'est rien dans l'univers. Comme quand tu regardes les étoiles ou que tu essayes de compter le nombre de grains de sable qu'il y a sur une plage, quand tu te rends compte que tu n'es rien comparé à tout ce qui t'entoure. Les Japonais appellent ce sentiment comme ça. Attends j'ai la vraie définition : « un sens profond et mystérieux de la beauté de l'univers et la triste beauté de la souffrance humaine. »

45 J'ai découvert ce mot sur insta et j'ai eu ce moment où je me suis dit « ça j'ai envie de le poser en fait ». Et c'était reparti. C'était il y a un peu plus d'un an et demi.

Emilie : à quoi ta pratique du graffiti en ce moment ?

Erwan : Je ne peins pas trop en ce moment, ce n'est pas tout régulier. Mais je ne me force 50 jamais sinon ça ne me fait pas kiffer. Je dois me convaincre d'aller peindre parce que souvent je n'ai pas envie d'y aller.

A ma reprise, j'ai commencé direct avec des gros noms de stras, mais je ne suis pas dans cette idée de vouloir me montrer « Regardez, je pose avec des gars chauds ». J'ai rejoint le crew LES JEUNES parce qu'ils incarnent ce qui me faisait kiffer dans le graph : c'est-à-dire 55 ne pas penser au style ou au carton en premier mais réunir des gens qui ont la même mentalité par la peinture. Pas seulement d'ailleurs, car dans les jeunes, il y a des gens qui font de la musique, ou que du dessin... du coup, c'est un crew plutôt libre où plein de gens rentrent du moment que qu'ils ont cette mentalité « les jeunes » c'est-à-dire de se sentir jeune.

60 C'est aussi un truc qui m'a à nouveau fait kiffer le graff, parce que tout ce qui est égo, style, carton, tout ce qui est vraiment purement égo dans le graph, je déteste, je trouve qu'il n'y a rien de gratifiant derrière. J'ai beaucoup de mal avec les gens qui se font kiffer en mettant des cagoules, qui frissonnent pour l'illégalité, parce que ça reste de la peinture finalement. Après, les mecs qui jouent à des petites guéguerres, qu'ils se fassent la 65 guéguerre entre eux.

Em : Si tu devais décrire ta session parfaite, elle serait comment ?

Er : Sur un spot sans lumière, sans passage, et avec quelqu'un. Je trouve que le plus important pour une session parfaite, c'est le lieu. J'aime bien me retrouver dans des lieux 70 difficiles d'accès, Où il n'y a personne qui y va. Une voie ferrée ou une départementale. Ce qui est trop bien sur une départementale c'est qu'il n'y a pas beaucoup de peinture en général. Donc ça sort du lot de mettre de la couleur là où il n'y en a pas comparé à une autoroute où il y a déjà pleins de trucs. Et c'est calme, il n'y a pas besoin de faire des

burpees pour te cacher, en général il n'y a pas trop de caméras, et quand les gens passent
75 ils se disent « ah il a fait un truc ici le batard ».

C'est important d'être avec des mecs que je kiffe. Il y a souvent des collègues qui ramènent une petite canette, je ne fume pas mais ça fume souvent. Récemment, j'aime bien peindre avec de la musique. C'est ce qu'on a fait à Bayonne : il y a des giga murs là-bas dans les Landes, dans le Pays basque, sur des centaines de kilomètres ! il y a 80 tellement de place que tu peux choisir ton spot là où personne ne te verra, pourtant ta pièce va payer à mort. On peignait avec de la musique et c'était trop cool.

C'est bien d'être tout seul aussi parfois, de penser qu'à toi, de se parler, de râler sur les ronces tout seul... Et le moment, de nuit. Il y a un truc mystique sur le fait d'être sur une bande d'arrêt d'urgence, à se cacher à côté de la bordure.

85

Em : Que penses-tu de la rivalité entre le street art et le vandale ?

Il y a du street art mais c'est plus une volonté des instances publiques ou de la municipalité de rendre beau quelque chose qu'ils ne considèrent pas beau, ou moins beau s'il n'y a pas de peinture dessus. De fait, ils font le choix de ce qui est beau et ce qui 90 n'est pas beau. Je trouve qu'il y a une dimension différente entre le street art autorisé et le vandalisme dans le choix du beau et pas beau.

On va se souvenir que le street-art était mis en avant comme art, mais tout le monde se rappellera du graff car il y en avait partout. Est-ce que ça me dérange ? oui et non. Les premières personnes à peindre c'était une démarche street artiste car on ne pouvait pas interdire quelque chose qui n'existe pas encore. Le hip-hop s'est perdu dans le graff alors que tout part de ce mouvement. Les mecs peignaient à côté de ceux qui rappaient, à côté de ceux qui dansaient. Les jams de street art gardent la démarche hip-hop selon les artistes.

100 Par exemple une jam quai des pêcheurs à Mulhouse, ça fait beaucoup plus graffiti des années 90 qu'une session de nuit sur l'autoroute. A l'époque ils ne faisaient pas ça parce qu'il y avait de la place partout, ils faisaient des métros, ils se cagoulait pas. Mais moi je trouve que les premiers graffeurs c'était des street artists parce que ce n'était pas interdit. Le graff c'est venu après, avec cette démarche de se planquer.

105 Cependant il y a des fresques immenses sur des bâtiments qui sont sympas à voir je trouve, même s'il n'y a pas de peinture dessus, mais une bordure ça fait chier. Alors qu'une bordure c'est purement fait et pensé pour ne pas se prendre le poteau du pont et pour que les gens puissent se mettre derrière s'ils sont en panne, la partie en métal d'un pont elle est là pour le renforcer pour qu'il ne s'effondre pas. Qu'il y ait de la peinture dessus ? Je trouve ça génial !

110 Beaucoup de messages politiques passent par-là, et sont souvent effacés très vite. En ce moment on en voit pour la Palestine, pour les actions antifascistes, mais il y a aussi des drapeaux français qui surgissent souvent. Finalement ça représente bien le monde.

Je trouve que c'est le plus bel art du monde en ce moment. Je dis souvent que je fais partie d'un nouveau mouvement artistique : il y a eu le réalisme, l'expressionnisme ... j'aime dire que maintenant il y a le vandalisme.

Il y a un vrai délit d'avoir une démarche artistique qui est interdite par la loi. Je trouve qu'on se rapproche vraiment de ce que l'art représente à la base, c'est-à-dire de l'expression vraiment libre, sans contrainte. Maintenant l'art est contraint, il y a la contrainte du support, il y a la contrainte de l'argent quand ça devient un métier... pour moi 120 il n'y a plus rien de pur dedans. Si ton art est influencé par l'argent, forcément il ne va pas être 100% vrai. Alors que si je vais peindre dehors, je ne vais pas toucher d'argent. Au pire je vais en perdre.

Le graff est de plus en plus représenté. Par exemple il a des artistes qui font des expos, même si c'est très différent avec le support de la toile. Mais il y a des jams, il y a des endroits où c'est toléré...

Em : penses-tu que l'explosion d'Instagram a un impact sur la communauté graff aujourd'hui ?

Er : Evidemment, il y a plein de gens qui le disent. Je n'étais pas là avant, j'ai commencé à peindre il y avait déjà Insta.

130 Aujourd'hui dès que tu fais une pièce, elle est spotée. Avant pour trouver un mec chaud, un cartonneur, il fallait le voir en vrai, passer quelque part et voir une nouvelle pièce. C'est impossible de voir toutes les pièces de quelqu'un en vrai, même moi je ne vois pas toutes mes pièces. Maintenant c'est possible, tu peux finir ta pièce, la prendre en photo, la poster et les gens vont voir que tu es chaud. Un mec qui fait 50 pièces et poste 50 pièces

135 on le trouvera chaud, alors qu'un mec qui fait 300 pièces mais qui ne les poste pas, il va avoir moins de buzz.

Maintenant si tu veux te faire percer, tu fais un compte de spotteur et tu spots tes pièces une fois sur trois, les gens vont se dire que tu es chaud alors que c'est toi-même qui te mets en avant.

140 J'adore le spotage quand il y a une belle démarche photographique qui produit de belles photos.

Le graff ça peut être accompagné d'autres arts, comme à l'origine avec le hip hop, en ce moment c'est beaucoup de la photo et photo argentiques. Je préfère voir une photo de personnes qui peignent, parce que c'est aussi une nouvelle démarche depuis quelques 145 années avec la nouvelle génération. Avant, ils prenaient souvent en photo leur pièce et pas forcément de photos de leurs vies. Là, il y en a beaucoup qui sortent.

Après, je pense qu'il y en a beaucoup qui sont fake ou biaisés parce que tu ne vois que le Insta du mec. Il peint tout le temps, il est toujours sapé casu peinture, il a toujours son marqueur, tu vois les sketches, les sessions... tu as l'impression qu'il ne fait que ça et tu 150 ne vois pas le délire « double vie ». Souvent c'est un compte dédié pour l'argentique graff, je trouve ça dommage parce que tu peux prendre en photo d'autres trucs dans ta vie pour que ce soit intéressant et montrer qu'il n'y a pas que ça, même si c'est une part entière de ta vie sans que ce soit 100%. Il y en a, c'est 100% ça, je trouve ça triste. Si on revient à ma métaphore, il devient fantôme. Si ta seule optique dans la vie, c'est de hanter le 155 monde alors que tu es encore là, finalement tu es déjà un fantôme.

J'ai quelques connaissances qui n'ont que le graff, ou qui détestent leur vie à côté et c'est le graff qui les fait vivre. Ça m'attriste souvent. Dans le pratique elles sont très chaudes mais voilà.

160 **Em : Que penses-tu de la visibilité recherchée ?**

Er : tout le monde s'en bat les couilles du graff. Les lambda qui sont hors graff ne te voient pas. Ils ne vont pas lire ton blase au milieu de la masse, ils n'arrivent pas à lire. Les seuls qui te parleront de tes pièces c'est d'autres graffeurs ou des photographes.

Par exemple ma mère ne savait pas ce que je posais et à partir du moment où je lui ai dit, 165 là elle en a vu parce qu'elle savait quoi chercher. Sinon elle n'en a rien à faire.

Le graff c'est un truc de graffeur pour d'autres graffeurs. À part un graffeur, personne ne s'intéresse à ce qu'il y a sur un mur.

Il faut vraiment avoir tout défoncé pour attirer l'œil. Par exemple ZER en Alsace on le voit depuis gamin, 49.3 aussi parce que c'est d'actualité donc les gens se demandaient 170 pourquoi ils sont inscrits partout. LES JEUNES pareil parce qu'ils connaissent les mots et c'est lisible : 9 lettres c'est plus gros et le lettrage est soit très compliqué soit très simple donc ils arrivent à lire, leur regard se porte sur quelque chose qu'ils arrivent à lire, comme une pub. Ils ne savent pas ce que c'est quand ils lisent un blaze les gens. Par exemple à Paris, il y a une perche sur un pont écrit « Vous êtes jeunes ». Le spot est très facile à lire et la phrase parle aux gens donc ça les intéresse.

Moi je m'en fous complet de me faire un nom. Ça fait plaisir de voir ma pièce spotée, mais il y en a qui sont vraiment à fond là-dedans : « il faut que je sois vu, il faut que je sois spoté » c'est un but alors qu'il n'y a aucune finalité. On va tous devenir des fantômes, 180 finalement. Quand on ne sera plus là, qu'est-ce qui va rester ? Ce qu'on a posé, qui ne sera pas buff. Et les petits de la génération d'après te sauteront parce qu'il n'y aura qu'un fantôme de ta pièce, et on n'en parlera plus.

185 **Em : Un peu plus tôt, tu as comparé la lisibilité d'une pièce avec celle d'une « bonne pub ». Que penses-tu des gens qui qualifient le tag et le graff de pollution visuelle, alors qu'il y a la pub justement qui recouvre aussi nos villes ?**

Er : Oui, j'ai dit « si c'est lisible, c'est comme une bonne pub. » Je l'ai dit parce que je l'avais déjà entendu, mais je ne sais pas si je m'en serais rendu compte que c'est comme la pub. Franchement, je ne sais pas pourquoi le tag les fait chier et pas la pub. Les publicitaires c'est tout l'inverse des graffeurs, finalement. Un graffeur est marginalisé, son but (pour 190 beaucoup) sera de s'imposer et de laisser de le choix à personne de le voir. La pub, c'est un peu pareil, on n'a pas le choix de voir la pub sur les panneaux publicitaires. Ce n'est pas un truc où tu peux cocher une case pour refuser de les voir. Mais les gens qui mettent en place la pub, ce sont des gens puissants, riches. Donc forcément, eux, ils ont le droit. Après, ils payent pour ça alors que nous, on ne paye pas trop. Il y a la différence, en 195 général ce n'est pas illégal de faire une pub. À part les collages à la con dehors, surtout pour la politique...

Em : et détourner les espaces de pubs en espace pour le graff ?

Er : ça a déjà été fait, les grands panneaux carrés défilants, un mec l'a ouvert, a peint dessus. Sur le panneau un coup il a une pub normale, un coup il y a une pub avec sa pièce. 200 Ça se fait pas mal aux States parce qu'ils ont des panneaux partout ils peignent dessus, les gros au-dessus des routes surtout.

Em : En tant qu'initié et praticien du graffe, a quoi fais-tu attention quand tu roules sur une autoroute ?

Er : Ça dépend laquelle j'emprunte. Maintenant entre Mulhouse et Strasbourg, j'ai juste 205 envie d'arriver à Strasbourg parce que la route est longue.

Autrement, j'ai un peu l'œil dessus, mais pas tant que ça. J'ai ma démarche perso et j'aime bien voir ce que les gens que j'aime bien font. Mais le reste, à part une pièce de malade qui me fait vraiment kiffer, ou une pièce avec un bon message, ça ne va pas me rester dans la tête plus que ça. Je réagis un peu sur le moment mais je ne vais pas 210 m'arrêter dessus.

Je suis plus dans une démarche de recherche de spot que de voir ce qui a déjà été fait.

Em : maintenant que tu as peint dans plusieurs endroits de France, tu penses quoi de l'Alsace et de Strasbourg ?

Er : C'est complètement défoncé parce que ce n'est pas effacé. J'aime beaucoup que ce 215 ne soit pas effacé. Souvent on râle et on dit ne pas être une scène de malade, je trouve que c'est le cas. Il y a plein de gens différents qui peignent, il y a pleins de blazes... Des petites villes comme Mulhouse, Colmar, Sélestat sont aussi prises d'assaut par le graff, ça fait kiffer. Les Alsaciens ils bougent beaucoup en Alsace finalement. Je pense que si on prend la distance Strasbourg-Mulhouse et qu'on trace un cercle autour de Paris avec

220 ce rayon, il n'y aura pas autant de pièces. Ici on est un peu forcé de bouger, de chercher des spots où aller, et il y en a encore plein.

On est obligé de bouger parce que le centre-ville de Strasbourg est moins peint. Il y quand même des gens qui font que ça, mais ce n'est pas un truc alsacien de peindre en centre-ville. Une des raisons c'est que les Condé sont un peu plus chauds sur le graff. À Marseille 225 ils s'en battent les couilles si tu fais un store, ici ils te sautent dessus.

L'autoroute c'est le terrain de jeu même s'il n'y a pas tant de spots que ça sur l'autoroute à Strasbourg comparé à d'autres villes où il y a plus de murs. Notamment Mulhouse.

Em : Et dans la pratique y'a-t-il de grosses différences avec d'autres coins de France ?

Er : En l'Alsace tu peux te cacher parce qu'il n'y a pas énormément de passage. Alors que 230 dans d'autres villes plus grosses, si tu te caches tu fais une session de 6 heures. Donc il y a des villes où tu n'as pas besoin de te cacher. Par exemple à Lyon, je ne me cachais pas. On essayait d'être discret quand même, mais on ne se cachait pas à chaque camion. En général je me cache tout le temps quand je suis ici.

Em : Tu parlais des jams avant. Est-ce que tu veux en parler un peu ? Est-ce 235 que tu en as déjà fait ?

Er : J'ai beaucoup aimé mais c'était du légal mais le graffiti c'est le dernier truc que j'aime bien en jam. J'aime bien les jams parce que tu rencontres d'autres gens, souvent qui ont une bonne mentalité du moins une qui me fait kiffer. Forcément il y a aussi des gens que tu n'aimes pas trop mais tu passes outre. Parler avec les gens, même pas de peinture, 240 découvrir un autre humain avec qui je partage un lien même si je fais un peu abstraction de ce dernier, même si on pose quelque chose. Je ne vais pas calculer ton niveau pour juger si tu es sympa mais j'irais voir si tu es cool.

Un peu dans le délire devenir fantôme, j'ai fait la IVORY jam. C'est une jam en l'honneur d'un mec qui est mort en session, il s'est fait écraser par un mur anti-bruit. Il faisait partie 245 et était affilié à quelques crews, depuis, et chaque année à cette jam les gens viennent pour poser IVORY. J'ai trouvé ça trop bien parce que c'est vraiment devenir fantôme, c'est continuer à le faire vivre par son blase, alors qu'il n'est plus là.

C'était grave cool, on s'est grave donné avec LES JEUNES pour faire une belle pièce même si on ne le connaissait pas quand il était encore là. On était avec quelqu'un qui l'avait déjà 250 faite avec un autre crew les autres années. On essayait d'être à fond dans la démarche, mais il y a des gens qui venaient aussi pour se montrer. Ils ont fait leur blaze par exemple. Cette année, ils l'ont fait mais en petit comité sans donner l'adresse. Ce que je trouve beaucoup plus intéressant.

Em : Finalement, tu penses que le graff, ça a quel effet sur la société ?

Er : Je ne sais pas. Je me fous un peu. Je ne sais pas. Je ne me suis jamais posé la question. Pour moi, ça n'a aucun effet. Je trouve. Mais ça a le mérite d'exister. Et de permettre à des gens de faire des trucs. Mais ça n'a pas d'effet. Parce que même si tu mettais que des 260 messages politiques ou quoi, ça ne fera pas d'effet non plus. Ce n'est pas cette échelle-là qui va transcender la foule ou qu'il va faire changer les mecs au pouvoir ou les façons de penser des gens. Au contraire, en fait. Plus tu mets les gens face à ce qui ne va pas et ce qui est problématique, plus ils restent problématiques.

Le graff c'est un grain de sable dans l'art, voué à disparaître. Ça ne change rien mais c'est 265 bien que ça ne change rien parfois je trouve. La démarche, elle n'est pas là pour faire changer quoi que ce soit, en vrai.

Entretien du 27 avril 2025 avec CELUL, CNAK, JBEG et PERCU (arrivé plus tard donc réponses en décalé parfois)

~ 83 min d'entretien retranscrit d'après l'enregistrement audio

Emilie : Depuis combien de temps est-ce que vous peignez ?

CNAK : Deux ans.

JBEG : un an et demi.

CELUL : ça fait cinq ans.

5 **Emilie : Et vous avez toujours peint à Strasbourg ? Vous avez commencé ici ?**

JBEG : On a commencé ici.

CNAK : on a commencé à Strasbourg, puis bougé un peu pendant les vacances.

CELUL : Je suis commencé Herrlisheim pas loin d'ici.

PERCU : Je suis passé dans d'autres régions mais ça reste léger, je ne suis pas un gros 10 cartonneur comme on dit.

Emilie : Quel est l'élément qui vous a fait commencer ? Comment avez-vous rencontré ce monde-là ?

JBEG : C'est avec le groupe ultras de Strasbourg.

CNAK : C'est aussi le groupe ultra m'a fait commencer et après j'ai rencontré d'autres 15 gens qui m'ont donné envie de faire d'autres choses et de découvrir.

JBEG : Là-bas ce sont des mecs piqués par le graffiti qui nous enseignent ce que c'est et après on fait notre chemin de notre côté.

CELUL : De mon côté je dessine depuis toujours et l'art me fascine énormément. Dessin, art, graffiti c'est hyper relié donc de fil en aiguille j'ai commencé à pratiquer. Ce que j'aime 20 en peignant à l'extérieur c'est l'expression libre un peu pirate. Il suffit de poser sa pièce et c'est tout, d'un coup on existe du fait de ce qu'on a créé.

JBEG : Pourquoi tu fais ça en vandale ?

CELUL : La liberté et l'adrénaline d'une manière ou d'une autre, l'adrénaline, la peur, le stress, ça me donne le sentiment d'exister.

25 CNAK : C'est vrai que ça rend vivant. Récemment, on s'est attaqué aux trains pour retrouver les sensations des premières autoroutes et la peur associée. On commence à être trop à l'aise sur les autoroutes tellement on a pris l'habitude.

J'adore aussi le jeu de la recherche de spots : passer des heures sur Street View à regarder les ponts, s'il y a des caméras autour, la hauteur des grillages, changer de spot ou 30 d'itinéraire, trouver où se garer pour y aller le plus rapidement possible, se tromper de route, galérer, escalader deux grillages ou lieu d'un seul... c'est marrant.

C'est l'avant et l'après session le plus drôle je trouve.

Emilie : Quand tu dis l'avant session, tu parles de la préparation ?

CNAK : Oui je parle de toute la préparation nécessaire : la préparation au spot, le choix 35 des couleurs, le choix de ce que tu vas faire et comment tu vas le faire, si tu vas percher, si tu vas faire un rouleau, si tu vas faire à la spray... Toutes ces décisions, il faut les prendre en avance bien qu'en arrivant sur le spot il y ait une énorme part d'inattendu. Ça peut être le passage pour accéder au spot qui n'est pas comme imaginé parce que tu n'es jamais là-bas, il peut y avoir moins de place que prévu pour poser... On doit toujours s'adapter 40 un peu sur le moment.

Emilie : Et tu entends quoi en parlant de l'après ?

CNAK : L'après, c'est quand tu es dans la voiture avec tous tes potes et que tu prends une bière.

JBEG : ça dépend du spot et de la session qu'on vient de faire.

45 CNAK : Lorsque tu viens de faire un gros spot un peu débile et bien dangereux et que tu arrives à la voiture en liberté et vivant, c'est le moment de célébrer le fait accompli.

Emilie : Et est-ce que vous trouveriez ça aussi intéressant si c'était de manière légale ou dans un spot toléré ?

JBEG : on le fait aussi mais c'est pas du tout la même expérience.

50 CNAK : Par exemple moi je n'étais pas dans le dessin et l'art avant ça, mais ça m'a amené à kiffer les belles choses. Faire des terrains ou des Frets ça permet de nous entraîner à faire des pièces plus travaillées et plus précises. J'aime aussi prendre le temps de peindre.

JBEG : C'est moins drôle mais on a le temps, on peut se poser et discuter.

CNAK : quand il va faire beau pendant les vacances on va faire barbecue fret et faire les 55 marioles.

Emilie : quand tu parles de terrain vous avez des exemples à Strasbourg ?

CNAK et JBEG : Le Fret, l'orangerie, le bâtiment abandonné au Neudorf, les skate parks...

Emilie à PERCU : Est-ce que tu peux me parler de ton histoire ?

PERCU : Mon histoire personnelle est assez complexe. Je suis dans le milieu du football 60 qui est quand même axé sur l'artistique. Que ce soit le graffiti, les dessins dans des

tribunes, etc. C'est vraiment une part intégrante du stade. Le stade regroupe pas mal de graffeurs qu'ils soient membres d'une asso ou pas, qu'ils squattent au stade ou pas, chacun a son degré de stade à Strasbourg. A force de côtoyer et de voir des personnes qui se motivaient autour de moi, ça m'a donné envie de le faire aussi et au fur et à mesure je m'y suis mis. J'ai commencé en 2020 sans être très actif dès le départ parce que ce n'était pas vraiment ma démarche et j'étais assez timide dans le domaine. Je ne pensais pas avoir le niveau et je ne voulais pas poser quelque chose que je n'aimais pas, j'ai mis beaucoup de temps à me dévergondrer. Et finalement j'ai embarqué certaines personnes autour de moi.

70 CNAK : il a créé des démons.

PERCU : Ces personnes m'ont poussé dans mes retranchements et je me suis mis à un niveau que je ne soupçonnais pas au départ. Au fur et à mesure j'ai commencé à un petit peu plus à graffer.

75 J'ai une vision et un cadre particulier de la peinture du fait que je viens d'un cercle où plusieurs personnes se sont fait serrer, qui sont un peu parano sur les bords. Il y a eu des histoires à Strasbourg qui ont fait que pour beaucoup, c'est assez tendu.

Emilie : Quel genre d'histoires ?

80 PERCU : C'était il y a vingt ans, mais c'est un truc qui en a marqué beaucoup ici, notamment des anciens qui graffent encore actuellement et avec qui j'ai commencé à graffer. Le graffiti pour eux, c'est vraiment un truc sérieux. Ce n'est pas simplement une démarche artistique comme on peut l'entendre mais il y a le risque, ce parti pris, c'est quelque chose de dangereux par rapport à la police, dangereux par rapport aux autoroutes ... C'est une vision assez sérieuse complètement opposée avec celle plus légère, de LES JEUNES par exemple, que j'ai découverte plus tard. Il y a vraiment ces deux 85 visions et démarches qui existent et cohabitent.

Emilie à PERCU : Comment te positionnes-tu d'un point de vue personnel entre ces deux visions ?

90 PERCU : Je suis quand même plus tourné vers l'ancienne version. Parce que j'ai commencé comme ça et que je pense que c'est la bonne vision. Même si parfois, je me prends moins la tête que certains plus anciens. Ma vision est peut-être décalée de la tienne (en parlant à JBEG) et je ne sais pas si elle est vraie ou fausse, mais elle est sincère.

CELUL : C'est ton propre jugement, tu es une personne à part entière.

Emilie à PERCU : ce décalage de vision, il se concrétise comment dans ta pratique ?

95 PERCU : Ce décalage de vision, il fait que je n'ai pas de crew, et que je n'en aurai jamais. On a essayé des trucs, mais je me rends compte que je ne suis pas en phase avec assez

de monde pour en faire un crew. Après, une vision, ça évolue et je suis un peu plus ouvert d'esprit que certains, mais je n'ai pas l'ouverture d'esprit pour faire de l'anti-style.

Cette vision un peu prise de tête, on la retrouvera à travers le zine. Je vais quand même essayer de toucher tous les publics.

100 CNAK : Ce qui est cool avec ce zine, c'est qu'on retrouve des visions différentes du graph auprès des gens qui travaillent dessus.

PERCU : Ça ne me dérange pas d'avoir une vision opposée, c'est ce qui fera la force du zine ou pas. J'ai hâte qu'il sorte pour que les gens voient qu'on a vraiment essayé de toucher tout le public et toutes les générations.

105 **Emilie à PERCU : Quand tu dis toucher tout le public, est-ce que tu parles uniquement du public initié aux pratiques du graph ou vous voudrez toucher un public plus large ?**

PERCU : Le public non initié sera surpris du contenu je pense, avec les histoires et les photos qu'il y aura. Il y a des visions assez intéressantes qui sont exposées dans le zine 110 et c'est cool. Surtout d'anciens mais c'est que le premier tome. J'espère commencer les précommandes fin mai. Mais je ne garantis rien parce que ça dépendra de comment on avance.

Emilie à PERCU : Pourquoi faire un zine te tiens à cœur ?

115 PERCU : c'est quelque chose qui me trotte dans la tête depuis longtemps, j'attendais de trouver des partenaires pour le faire. Je trouve le support papier tellement mieux qu'Instagram. Je veux produire quelque chose qui réunit toutes les générations et tout style et exposer une vision de Strasbourg et représenter l'alsace.

Un zine qui ressemblera à ceux des groupes ultras de foot. Je suis très content que ça se concrétise.

120 **Emilie : Tu cites pas mal la culture du foot qui t'a lancé dans ta culture du graph. Est-ce que vous pensez qu'il y a d'autres cultures un peu décalées qui peuvent se rapporter à la culture du graph ?**

CNAK : Le graph c'est une des parties de la culture hip-hop. Le hip-hop à l'origine c'est quatre piliers : le DJing, la danse, le graph et le rap. Donc c'est facile de transposer tout ce 125 qui est lié à cette culture-là. Je pense à Wiz qui est danseur hip-hop à la base et qui a commencé la peinture en rencontrant des gens dans des événements.

CNAK : sur les actifs du mouvement à Strasbourg on doit être une bonne vingtaine à l'heure actuelle dont cinq ou six issus du stade. Ça représente une part non négligeable qui est issu des tribunes ou qui trainent au stade avec nous.

130 PERCU : C'est quand même spécifique à Strasbourg parce que je ne pense pas qu'on retrouve la même proportion dans d'autres villes.

Emilie : Est-ce que vous trouvez que Strasbourg est une ville où c'est facile de pratiquer le graph ?

135 PERCU : c'est compliqué pour ceux qui veulent le croire. En soi la peinture c'est simple, c'est une démarche. C'est toi et moi. C'est le risque que tu es prêt à prendre.

CELUL : Ce que tu viens de dire, c'est transposable avec la vie en règle générale. Si tu penses que la vie est compliquée et qu'il y a des épreuves, automatiquement tu vas prendre les choses comme si elles étaient impossibles.

140 PERCU : Tu es ton propre ennemi : soit tu t'empêches de faire des choses et d'aller plus loin soit tu te motives. J'ai remarqué ça en me fixant beaucoup de barrières dès le départ. C'est la vision que tu as de toi-même, il y a des trucs que je ne m'autorise pas à faire parce que c'est mon éducation et ma manière de voir les choses. Je parle de poser sur des trucs privés par exemple. Poser des trucs de fou sur des maisons ou des gros immeubles, il y en a qui le font, tant mieux pour eux ça fait partie du graff aussi. Mais moi, je ne peux pas. Je ne suis pas dans une démarche anti-systémique. Je ne peins pas pour salir ou pour détruire

Surtout, faire du privé ça présente des risques en plus et forcément des plaintes en plus pour un rendu qui n'est même pas dans la durée.

150 CELUL : C'est de la perte d'argent, de temps et d'énergie... y'a rien à y gagner sur une maison parce que ça va forcément être nettoyé. Et au niveau de la moralité, c'est zéro. Si ça arrivait à leur famille je ne pense pas qu'ils seraient ravis.

155 CNAK : On a une grosse concentration de gens qui peignent par rapport à la taille de la ville et le centre-ville n'est pas développé à Strasbourg. Ça a toujours été comme ça, là on arrive en 2025 en ayant commencé à la fin des années 90, ça commence être chaud de trouver des places alors il faut être inventif. C'est pour ça qu'on s'éloigne de plus en plus. Après avoir fait les spots les plus proches du centre, on s'éloigne au fur et à mesure sur les autoroutes et les voies ferrées.

JBEG : On a pris le réflexe de noter sur nos téléphones les places qu'on repère en train ou en voiture.

CNAK : Je passe mes trajets en train sur Google Maps et dès que je suis passager en voiture aussi d'ailleurs. Il faut se dépêcher de noter les points pour pas les perdre. Et ensuite quand on a le temps on y retourne peindre. Je pense que la recherche de spots c'est une de mes parties préférées mais il faut être patient.

165

Emilie : Comment se fait-il, à votre avis, que le centre-ville ne soit pas tant investi ?

170 JBEG : Strasbourg c'est une belle ville. Le centre est plein de monuments, de colombages et de grands bâtiments. Dans les autres villes y'a peut-être plus de bâtiment HLM et des conneries en béton gris dégélasse.

CNAK : De plus, faire la ville à Strasbourg c'est risqué : si tu fais une soirée tag t'as rapidement des problèmes pour pas grand-chose. Par exemple une session où on s'est fait serrer avec Alex pour 400 tag un dimanche soir à 4h du matin, y'avait trois voitures de la municipale. Ils n'ont rien d'autre à faire. Si on prend d'autres villes comme Paris, 175 Marseille, Lyon, Grenoble... c'est des villes où le centre est carton parce que la peinture n'est pas la principale activité illégale. Strasbourg c'est beaucoup plus calme alors on se fait plus rapidement remarquer.

Emilie : Est-ce que vous trouvez que de manière générale, dans Strasbourg, il y a une grosse politique anti-graffiti ou pas ?

180 PERCU : Pas du tout. À part sur les trains actuellement, parce que ça se fait péter dans tous les sens. Il n'y a quasiment pas de répression visible. Il y a des nettoyages qui s'effectuent mais ça reste assez rare. Strasbourg c'est quand même épargnant comparé à d'autres villes... Mais il faut rester prudent. Tout peut arriver très vite parce que tout est facilement notables.

185 PERCU : C'est pour ça que

Emilie : Personnellement vous avez déjà eu des soucis avec la justice ?

CELUL : jamais ! malgré une grosse course poursuite sur l'autoroute.

190 CNAK : nan, pas à cause du graff ! J'ai déjà eu quelques coursades, et une fois on s'est fait arrêter mais c'est la fois où je n'ai pas couru. Ils m'ont rendu mes sprays et mes stickers et ils sont partis après avoir pris notre identité et on n'a jamais eu de nouvelles. Moi je me dis que c'est passé, mais si ça se trouve c'est pas du tout passé et dans deux semaines je reçois une lettre de convocation au commissariat. J'espère juste qu'ils ne sont pas en train de recensé tout ce que j'ai continué à faire depuis.

JBEG : je n'ai même jamais eu à courir en vérité.

195 CNAK : tu t'es juste fait contrôler à faire le mariole avec les rouleaux de peinture sur un parking, un soir où on n'a même pas peint en plus.

Emilie : Quels sont les supports ou les types de spots que vous préférez peindre ?

JBEG : Les murs.

CNAK : En vrai, le support que je préfère peindre, ce sont les trains.

- 200 CELUL : Mais quand il fait humide c'est chiant.
 JBEG : tu as déjà fait un train ?
 CELUL : Je ne crois pas.
- CNAK : Plus largement je trouve ça bien dès que ça ressemble à du métal comme les murs en béton lisses et neufs. Les murs anti-bruit en métal, c'est trop bien aussi car ça ressemble un peu le support train avec du métal et du verre mais ce n'est pas à hauteur humaine. La peinture une fois posée va pas bouger : elle ne sera pas bue par le support donc même pas besoin de repasser. Remplissage rouleau et contours spray, c'est le plus efficace.
- JBGE : D'un autre côté il y a le grès rose qui est horrible à peindre, c'est tout l'inverse.
- 210 Emilie : En plus, ça voyage un train donc c'est un plus pour la visibilité non ?
- CNAK : Ça voyage mais jamais bien longtemps. C'est l'inconvénient on va dire, c'est vite nettoyé.
- CELUL : Est-ce que faire un train ce n'est pas gaspiller des sprays en vrai ?
- CNAK : Mais il y a un truc avec les trains qui n'existe nulle part ailleurs. Ça demande beaucoup de motivation parce que ça demande un gros travail de reconnaissance en amont. Même si ta session dure deux heures, en réalité t'auras passé seulement quinze minutes à peindre et les une heure quarante-cinq restantes à guetter les mouvements alentours, à attendre, à vérifier les dispositifs de sécurité ... Parfois, il faut même venir un autre jour sans peindre encore avant juste pour observer comment ça se passe.
- 220 CELUL : C'est un autre risque aussi. Les trains appartiennent à la SNCF, une société privée, et elle plainte forcément. Il me semble que les trains tapés sont répertoriés non ?
- CNAK : Ils ne le sont pas forcément. Si la brigade ferroviaire toy ta pièce avec un F et des petites vaguelettes, c'est qu'ils ont pris conscience et que ton blase est rentré dans un dossier.
- 225 CELUL : Non, attends, c'est pour ça le F de la ferroviaire ?
-
- 230 CNAK : Donc quand on retrouve ce tag sur une pièce, c'est que ça n'a pas encore été buff et qu'il y a un dossier qui est monté sur ce blase-là. Et s'il y avait déjà un dossier, c'est que ça a été rajouté. S'il n'y est pas, c'est qu'il n'y a pas de dossier qui est monté, mais il y a quand même plainte. Sur un train, il y a toujours plainte.
- 235 Emilie : Il n'y aurait pas un avantage à faire un blase illisible donc impossible à répertorier ?
- CNAK : Tout à fait, ou faire des blasés mytho. Par exemple la première fois que j'ai fait un train, j'ai fait un blase mytho. (KANZ. J'avais envie de faire un Z.) Si ce n'est pas par le blase, on peut se reconnaître dans le style. C'est important d'avoir son style signature dans ces moments-là.
- Emilie : Vous en pensez quoi de la scène strasbourgeoise globalement ?
- PERCU : Strasbourg c'est petit et tout le monde se connaît vite. Il y a forcément des endroits qui sont comme des points de rencontre comme certains bars ou les terrains où on va se croiser donc c'est facile de se rencontrer.
- 245 CNAK : Il y a des mecs qui avant étaient parmi les plus gros vandales de Strasbourg et maintenant ils sont dans le street-art. On connaît leur nom dans le légal et on va voir leurs vernissages par curiosité. Et tout le monde vient voir par curiosité, c'est comme ça que trois générations de graffeurs strasbourgeois peuvent se rencontrer à cet endroit-là, à ce moment-là. Et on se reconnaîtra entre nous.
- 250 CNAK : Il y a ce passage de flambeau aussi qui se fait génération en génération. Il y a du respect, personne ne repasse personne, tout est quasiment respecté. Quand quelqu'un d'une autre ville vient poser une vieille pièce ou toyer à Strasbourg, dans la semaine elle est repassée par un elsass.
- PERCU : Ça, ça fait partie d'une exclusivité. Nulle part ailleurs, tu verras une pièce se faire sauter par le monde de la région. En fait tous les graffeurs alsaciens sont fiers d'où ils viennent et ça se ressent partout en France. On trouve des Elsass, des 67 dans leurs pièces pour représenter la région. On est les seuls à être autant représentés, à part Marseille. Même les Bretons ne le revendiquent pas autant. Et ça fait la fierté de tout le monde, ça renforce l'image.
- 260 JBEG : Pourquoi pas un crew Elsass ?
- CNAK : Implicitement, ça existe. Il y a des mecs qui ne se sont jamais connus qui posent des elssass.
- PERCU : Tout le monde. Que ce soit les TNC qui posent Elsass, que ce soit les SFR qui posent Elsass, que ce soit les VON qui posent Elsass, que ce soit les mecs de Mulhouse qui posent Elsass, que ce soit nous qui posons Elsass... On est déjà sur un crew d'une manière informelle.
- PERCU : Et d'une certaine manière, on peut le voir de manière plus globale, un peu comme LES JEUNES.

270 CNAK : Non, je ne suis pas d'accord. LES JEUNES C'est une bande de potes, une façon de voir un peu les choses aussi. Cénar, il aimerait voir toute la terre poser LES JEUNES C'est très compliqué quand il en parle. Cénar son fantasme c'est que les jeunes soient à nouveau ACAB un peu. Il a déjà dit cette phrase.

Emilie à PERCU : Quelles sont tes motivations personnelles dans ta pratique du graff ?

275 PERCU : C'est compliqué. Être anonyme et en même temps connu, c'est la démarche mais en soi le graffiti, ça ne sert à rien. C'est de la couleur sur les murs, ça ne va nulle part. On peut le voir de manière infantile comme on peut le voir de la manière la plus philosophique possible, il y a toujours une philosophie derrière l'artiste. Ma philosophie c'est de prendre du plaisir mais aussi de faire des beaux trucs et qui marquent les gens. Si je peins pour les UB90, c'est aussi pour rendre fier mon groupe et montrer aussi aux 280 autres groupes ultras de France que les UB sont en place. Cela étant, je peins pour moi pour être avec les copains et j'essaye d'être fier de moi en faisant quelque chose de beau. J'ai plus de satisfaction à tirer en posant pour l'association ou en groupe parce qu'il y a les feedbacks des gens.

285 **Emilie : Qu'est-ce que vous recherchez quand vous allez peindre ? Quelles sont vos motivations personnelles ?**

CELUL : la visibilité.

JBEG : être visible. C'est vraiment ça. On veut que quand quelqu'un remarque notre passage et se dise « ah oui il était ici mais aussi partout ».

290 CNAK : On a envie de marquer les visiteurs dans notre ville de la même manière qu'on peut être marqué quand on visite une autre ville. L'étape suivante pour marquer les gens, c'est d'aller poser ailleurs que chez nous. Pour moi la pièce la plus marquante sera dans un endroit inattendu. Imagine une départementale au fin fond de l'Auvergne ou de l'Ardèche, sans l'ombre d'un tag depuis trois heures de route et d'un seul coup tu vois une pièce. Celle-là elle marque bien plus qu'une autre noyée au milieu des autres à un endroit où il y en a déjà pleins.

Emilie : Est-ce que dans cette recherche de visibilité vous apportez beaucoup d'importance à la documentation et à la publication qui en découle ?

CNAK : ça fait toujours plaisir d'être publié par un spotteur sur Instagram. Ça permet d'avoir une photo de ta pièce de jour.

300 JBEG : ça permet également de montrer aux non strasbourgeois qu'on est chaud !

CNAK : après il faut prendre du recul. Parfois on voit un blase qui est partout sur un compte de spotteur puis quand tu arrives dans sa ville tu le vois nulle part. Surement parce que le mec derrière le compte c'est son pote ou lui-même.

305 **Emilie : Quels sont les formats de publication que vous utilisez le plus ? Est-ce que ce sont des comptes Insta ? Est-ce que ce sont des fanzines ?**

CELUL : Je ne publie rien sur les réseaux mais je prends mes photos et je les montre aux copains.

Emilie : Et si vous voulez consulter ?

310 CNAK : Je pense qu'Instagram c'est le réseau social où la population est plus fondée sur le graffiti.

Instagram il y a aussi des pages à la con mais surtout sur Facebook. Je pense à « ça gâche Strasbourg », un groupe Facebook du vieux aigris de Strasbourg qui postent des photos de poubelles dans la rue, de tags sur les boîtes aux lettres. A ce moment-là tu réaliseras que les plus grands fans de graffiti, c'est ceux qui détestent ça. Et finalement, c'est pour eux qu'on le fait. Les gens indifférents ils ne nous remarquent pas.

315 Une fois je discute avec des connaissances et je leur parle de peinture. Deux semaines après, je les revois et ils me racontent à quel point ils n'avaient jamais réalisé qu'il y a des trucs sur l'autoroute. Avant de commencer à m'y intéresser, je n'avais jamais vraiment fait attention à ça non plus. Même mes parents, ils étaient choqués quand je leur ai montré qu'il y a autant de truc sur l'autoroute.

Emilie : Est-ce que votre pratique est bien acceptée dans vos entourages ?

320 CNAK : Ça va mais tout le monde ne le sait pas dans ma famille. Mes grands-parents par exemple, l'accepteraient moyennement. Alors que ma sœur et mes parents ne comprennent pas spécialement mais ils s'en fichent, du moment que je ne meurs pas électrocuté par un câble de voie ferrée ou tapé par un camion lancé sur l'autoroute. Même si je finis en garde à vue, c'est mon problème selon eux.

JBEG : C'est pareil de mon côté. Ils ne comprennent pas trop pourquoi on fait ça mais l'acceptent tant que ça nous fait kiffer.

330 **Emilie : est-ce une pratique que vous avez tendance à revendiquer ou pas ?**

CELUL : Ça ne se dit pas forcément à tout le monde en vrai.

335 CNAK : C'est assez frustrant. C'est une partie à part entière de notre existence, une passion quand même, et c'est dur de le cacher parce que c'est quelque chose dont on ne peut pas parler à tout le monde. On a envie d'en parler parce qu'on est fier de ce qu'on fait mais on ne peut pas en parler à tout le monde. Avant d'aller au travail je dois me frotter les mains pour être sûr de pas me faire cramer.

JBEG : C'est beau aussi cette part de mystère, d'ombre sur les acteurs. On voit un blase partout en se demandant qui est la personne derrière mais on peut savoir. Si ça se trouve on l'a même déjà croisé. On mène une double vie.

340 Emilie : Ce n'est pas un peu paradoxal d'avoir cette motivation d'être visible, mais en même temps de garder le mystère sur l'identité ?

JBEG : Il y a le nous, et le nous vandale. C'est comme Batman. On aime bien que notre blase soit vu mais pas nous...

345 CNAK : On n'a pas le droit de le faire et on prend des risques en le faisant. Donc effectivement on ne peut pas mettre tout le monde au courant. Imagine on parle à un mec random en soirée et deux minutes plus tard il sort sa plaque de police. C'est relou.

JBEG : Sauf au fat.

350 CNAK : oui après il y a des endroits, comme le Fat, où on monte sur les tabourets au milieu des gens pour poser des tags au plafond, et les serveurs nous incitent. On leurs a demandé pourquoi ils ont repeint, ils nous répondent « comme ça, les mecs peuvent se lâcher. Il y a de nouveau de la place. »

Emilie : Est-ce qu'il y a d'autres lieux comme ça qui jouent sur les graffitis et les tags pour faire leur identité ?

355 CNAK : Les toilettes de bar. Il y a un bar sur deux à Strasbourg qui est carton dans les chiottes.

JBEG : Je me suis fait connaître par certains comme ça.

360 CNAK : Il y a des gens aussi tu les vois que dans les toilettes, nulle part ailleurs. C'est drôle d'arriver dans un bar sans savoir si c'est toléré mais maintenant on connaît les bars où aller. Par exemple ici c'est pas du tout toléré, même si on les avait carton cet hiver, et ils repeignent souvent quand ce n'est pas discret. C'est comme ça dans absolument toutes les grandes villes de France.

365 JBEG : Quand on part en vacances aussi. Par exemple dans les stations de ski c'est les stickers qui sont importants. (Me montre ses sticks) Il y a pleins de manières d'être visible sans faire une autoroute. Les tags, le graff, les sticks, les tags dans les toilettes, le papier à poncer sur les vitres du train ou du tram... Tu peux vraiment toucher à tout pour être le plus visible possible.

370 CNAK : Il faut tout faire. J'entends et j'adore les beaux discours sur le côté artistique sur le graffiti mais finalement on fait tous et toutes ça pour être vu et pour l'adrénaline. Si tu veux être vu sans l'adrénaline y'a pleins d'autres moyens d'exprimer son art. Si tu veux uniquement de l'adrénaline et il y a aussi plein de moyens de s'en procurer beaucoup plus et pas forcément des moyens illégaux. Un saut en parachute, c'est de l'adrénaline. C'est le cumul des deux qui t'amènent à la peinture : c'est être vu ET l'adrénaline.

375 **Emilie : Dans tous ces moyens différents de poser son blase pour la visibilité, lequel vous amuse le plus ?**

JBEG : L'autoroute, avec le silence de l'autoroute.

Emilie : Y a beaucoup de silence sur l'autoroute ?

CNAK : Tout le monde passe à 130km/h mais nous on s'est arrêté là où personne ne s'arrête jamais. A part ceux qui ont construit l'autoroute ou un gars qui ait fait un accident exactement à cet endroit-là mais ce n'est jamais volontaire.

JBEG : personne n'a marché à l'endroit où on a marché. Sauf les biches. Franchement, de nuit avec un bon ciel étoilé en été sur l'autoroute, c'est trop agréable. Il y a peu de passage, et quand des voitures passent c'est hyper brut et puis le calme plat.

380 CNAK : Quand tu habites en ville tu ne vois pas les étoiles. Alors quand tu sors et que d'un coup tu les revois tu te rends compte que tu les avais presque oubliés

Emilie à PERCU : Comment est-ce que tu pourrais qualifier ta pratique de la peinture en ce moment ?

385 PERCU : Je ne tague jamais. Il faut savoir que moi je suis assez borné sur les tags, je n'en vois pas l'utilité. Je me dis que tu prends plus de risque pour un tag que pour une vraie peinture donc je ne me prends pas la tête et je ne fais quasiment pas tag. Je faisais ça quand je commençais mais Je n'ai jamais été un grand tagueur du genre à me balader avec des marqueurs sur moi et qui va faire des sorties dans toute la ville. Ce n'est vraiment pas mon délire. Je suis plutôt avare des spots d'autoroutes et des voies ferrées. Je veux faire des pièces, je signe mes pièces évidemment mais pas dans la rue. Et par rapport à 390 la récurrence, j'essaye de peindre le maximum possible en fonction de mon envie, de la motivation, de si les potes sortent. On se tient toujours au courant quand on fait un truc et j'ai des objectifs donc quand il y a une occasion en or qui se présente, je fonce tête baissée.

400 Par exemple quand les agriculteurs ont fermé une portion de l'autoroute, c'était l'occasion de faire un spot très tendu. On s'est motivé avec CNAK et on a tapé le truc. On était super content parce que dans d'autres conditions ça aurait plus compliqué. On a sauté sur l'occasion et on est très fière de l'avoir fait. On est les seuls à en avoir profité. Je trouve ça honteux qu'on ait été les seuls ce soir-là.

405 CNAK : Sur la sortie qui avait été fermée pendant une semaine. On a profité, toute la terre en a profité. Elle s'est fait retourner en long en large et en travers. Il n'y avait pas eu de travaux, juste elle a été fermée pendant une semaine. Et tout le monde y est passé. Le premier soir, on y est avec NESS et FONCE, on entend de la musique sur la piste cyclable en dessous. On se dit c'est quoi cette histoire ? On regarde, c'est moral. C'est un pote à nous. Et il venait pour poser aussi.

410 PERCU : J'ai bcp de responsabilités dans ma vie et dans l'asso. Je ne pourrai jamais être le plus actif mais je répondrai toujours présent pour les grosses occasions et je sais me chauffer quand le jeu en vaut la chandelle.

415 **Emilie : Quelle importance est-ce que vous consacrez au groupe, au crew, dans votre pratique ?**

CNAK : Un crew, c'est se regrouper sous une même bannière entre potes.

JBEG : C'est une famille à part.

CNAK : Les gens qui ont vécu des mêmes galères en même temps.

JBEG : Et les mêmes moments fous. Ton premier train ou ta première coursade...

420 CELUL : moi je pratique plutôt du solo. La personne avec qui je peins le plus, c'est mon copain. Qui fait aussi partie de LES JEUNES.

CNAK : C'est trop bien d'avoir un groupe avec qui aller peindre. En plus ton groupe, il a un nom, du coup, plus ou moins souvent, en fonction des gens et de la façon de voir les choses, tu vas plus ou moins souvent poser le nom de ton groupe plutôt que le tiens. C'est aussi représenter pas que soi, mais tes potes, les gens avec qui tu as commencé ou les gens qui t'ont appris comment ça fonctionne.

CELUL : C'est le sentiment d'appartenance.

PERCU : Le crew a une place très centrale. C'est ce qui m'a fait débuter, ce qui m'a initié et certainement ce qui me fera perdurer.

430 **Emilie : Du coup, vous préférez aller peindre en gros groupe ou y aller tout seul, même si vous posez le blase du groupe ?**

JBEG : Non, je préfère en groupe.

CNAK : Tout seul, je l'ai déjà fait, c'est très différent. Quand t'es avec tes potes le stress est réparti sur tout le monde. Il y en a un qui va être stressé et l'autre qui ne va pas l'être du tout et rassurer les autres. Ça va équilibrer les choses et éviter des paranos et de ne pas terminer. C'est aussi une sortie entre potes comme une autre où on déliре, mais la peinture en plus. Être tout seul, face à un mur, je vois plus ça comme un défonzo. Faut en avoir envie.

Emilie : Toi, tu es dans quel état d'esprit quand tu vas peindre seule ?

440 CELUL : Comme CNAK, c'est un défonzo, un carnage. Pour compléter, quand tu poses seul, c'est vraiment que tu as envie. Parce qu'il n'y a personne d'autre pour te motiver, c'est toi et toi-même avec ta propre conscience, ta fatigue et tout le reste.

445 CNAK : Souvent quand tu vas sortir tu sors tard. Avant, tu es dans ton lit bien au chaud, avec ta clope et ta série et d'un seul coup, il faut s'habiller, il faut sortir, il faut faire plein de route, il faut escalader des trucs tout seul, c'est vrai qu'il faut être motivé.

Emilie : est-ce que par exemple, le tag en ville tout seul c'est plus facile ?

CNAK : Bien sûr. Quand je sors du travail à deux heures du matin, il suffit d'avoir un marqueur en poche et les supports sont sur le trajet.

450 Le tag en ville avec des potes c'est encore autre chose. Avec deux, trois copains, tout le monde a des marqueurs, tout le monde court dans des coins, tout le monde pose les blasés de tout le monde, chacun est plus fou l'un que l'autre. Enfin tu quittes la rue, elle est atroce, elle ne ressemble plus à rien. Une fois sur deux, ça se passe quand tu sors du bar avec quelques grammes, ça dégouline, c'est atroce. C'est ça qui est bon en vrai. En repassant le lendemain de jour, tu sors et tu te dis « oh merde... On a abusé. »

455

RETRANSCRIPTION ENTRETIEN 29/09/25

Emilie : J'ai beaucoup aimé ta série de photos *Voix Rapides*, parce que c'est le genre d'image auquel je m'intéresse beaucoup. En essayant moi-même de les prendre en photo je me suis rendu compte de la difficulté de documenter ces espaces, ces productions artistiques dessus, et toute la vie finalement qui est sur ces infrastructures, même si on dirait qu'elles ne peuvent pas être vivantes. Donc j'étais beaucoup touchée par tes photos.

Dans un premier temps, comment es-tu venu à t'intéresser aux routes, à leurs infrastructures et celles que tu as choisi de publier qui sont habitées par le graffiti ?

Antoine Séguin : J'ai grandi à la campagne, je voyageais vachement avec mes parents, on passait des étés en caravane, donc on faisait pas mal de routes... mais je pense que tout ça s'est vraiment mis en marche quand j'ai commencé mes études supérieures. Donc du coup, j'habitais à la campagne en Seine-et-Marne, et j'ai fait mes études supérieures à Créteil dans le Val-de-Marne. Le graffiti, c'est venu quand j'avais 15 ans, et j'en ai 38 maintenant, je ne sais même pas trop comment c'est venu mais c'était forcément avec le skate quand j'étais petit. Parce que dans le skate-park indoor, il y avait pas mal de graffiti à l'époque, j'étais influencé par tout ça. J'ai toujours eu cette appétence pour les couleurs, et le graffiti qui va s'afficher à des endroits où on ne l'attend pas, parce que de toute façon, il s'impose à nous. Comme la publicité.

En fait les routes que j'ai photographiée ce sont des routes que j'ai pas mal pratiquées et que je continue de pratiquer aujourd'hui. C'est entre chez mes parents et chez moi, et maintenant j'habite à Paris dans le 20e, et j'ai mon atelier qui est dans la banlieue est de Paris. Tout cela fait que je bouge vachement à vélo, et je bouge beaucoup par ma profession, je suis photographe, et j'ai souvent l'occasion de me retrouver dans des entre-deux. C'est comme ça, d'un bout à l'autre, que j'ai un listé dans un premier temps tous les spots que j'aimais bien. Je travaille au moyen format argentique, un Mamiya RZ67. C'est un gros bébé qu'il faut se trimballer avec le trépied et tout. Ce ne sont pas des photos que j'ai prises à la volée, c'est un projet que j'ai murement réfléchi et fait sur le très long terme : je crois que c'est 2016 ou 2017 que j'ai pris la première photo et le livre est sorti en 2024, ça a pris du temps. Il y en a des endroits que je connaissais par cœur, il y en a que je connaissais moins, il y en a que je ne connaissais qu'en voiture et je ne me rendais pas compte de la difficulté des accès.

E : Est-ce que c'était une démarche spontanée ou était-ce des sorties planifiées ?

AS : Quand tu feuillettes le livre, il y a une homogénéité des lumières, tout est très gris, c'est déprimant.

35 Je suis en architecture, je gagne ma vie en prenant des photos de projets d'architecture. Et je sais que quand la lumière est très grise, il y a une uniformité d'éclairage, même une façade exposée au nord, normalement dans l'ombre quand il y a du soleil.

Aussi, j'ai tout photographié en hiver pour la simple et bonne raison que les graffiti sont très colorés et que pour les mettre en valeur, rien de tel que tout soit très gris et qu'il n'y ait aucune végétation autour. On le voit très bien quand on est au bord des routes, il y a des graffitis qui disparaissent entièrement derrière la végétation, qui parfois grimpe c'est vraiment incroyable, d'où le choix de l'hiver.

La démarche est spontanée mais travaillée également.

40 **E :** A quoi ressemblent tes sorties ? au vu du matériel que tu as mentionné et la difficulté des accès, comment est-ce que ça se passe sur le terrain ?

AS : Je pense avoir la même démarche que celles et ceux qui viennent faire des graffitis, je trouve les accès, je pense que je prends les mêmes chemins qu'eux, et être aussi chargé qu'eux avec leurs bombes, leur peinture et leurs échelles. C'est un jeu de recherche, c'est intéressant de se dire « comment on peut arriver là ? » Parce qu'il y a pleins d'endroits où je passe en voiture et après j'y arrive à vélo et je me dis qu'il n'y a pas d'accès, mais ça correspond à l'endroit où je pense que c'est, donc je tourne un peu autour... De toute façon, il y a toujours des accès.

45 Ce qui est assez intéressant aussi, c'est que ces lieux-là sont souvent en lien avec des lieux où les gens vivent. Du coup, on tombe souvent sur des camps qui existent, qui sont habités ou qui ont été habités, qui ont été évacués... On peut aussi être confronté à la violence de tout ça. J'ai d'autres photos que j'ai faites à peu près dans ces mêmes moments, mais qui racontent tout autre chose, ça peut être à double lecture. Tous les accès sont faits autant par des gens nécessiteux de trouver des abris, parce que souvent sous les ponts et des choses comme ça. Toutes ces infrastructures servent à une seule chose théorique, mais ça touche à beaucoup de choses.

50 **E :** Justement, c'est le détournement qu'on peut en faire, qui m'intéresse dans ce mémoire. Finalement, la créativité aujourd'hui c'est celle des graffeurs qu'on voit le plus, mais est-ce qu'il n'y aurait pas aussi d'autres moyens de détourner ces gros blocs de béton.

Quel-est le message que tu voulais faire passer avec cette série de photos et sa publication ?

55 **AS :** Je pense que le message que j'ai voulu faire passer, c'est celui que les gens comprendront. C'est comme les gens qui vont faire des graffitis, ils font des choses, et après chacun interprète. De toute façon, le livre existe parce que j'ai montré mes photos à un pote de pote de pote, qui s'en est emparé pour faire la publication. Sinon, ça allait rester dans mes archives comme beaucoup de mes projets.

E : Ce n'était pas du tout le but de le publier ?

AS : Pas du tout. En fait j'aurais pu continuer.

E : Est-ce que ça t'arrive encore aujourd'hui de partir à la chasse au graff avec ton vélo et ton appareil photo ? Ou bien la publication a vraiment marqué la fin de cette série ?

- 75 **AS :** Ça m'arrive de temps en temps. Par exemple, j'ai fait un projet sur les tours mercuriales à l'Est de Paris et je suis retrouvé sur une autoroute à prendre des photos de graffiti. Une fois j'étais en commande à Toulouse, et vers le canal du Midi il y a une bretelle d'autoroute qu'on voit depuis le canal, et à un endroit il y a un graffiti que j'adore fait à l'extincteur. Mais ce qui le rend intéressant c'est qu'il est sur un mur anti-bruit tout neuf avec du grillage devant qui vient faire comme une cage, justement pour empêcher les gens de graffer sur le mur. Mais à l'extincteur, tu prends un peu de recul et tu peux badigeonner tout ça. Ce qui m'intéresse vachement [dans le graffiti], c'est cette énergie infinie des gens pour écrire. J'aime beaucoup.

- 85 **E :** J'ai une question peut-être un peu plus personnelle, mais est-ce que tu pratiques le graffiti ?

AS : Je l'ai fait quand j'étais plus jeune, mais je me suis dit que ce n'était peut-être pas là que j'avais quelque chose à faire.

- 90 Mais pour continuer sur mes raisons de faire cette série, c'est pour mettre en valeur cet usage des infrastructures routières. Pour montrer que ça peut être beau ... même s'il y a le street art qui m'a toujours fait rire... Si on part là-dedans, je pense que les autoroutes parisiennes, et françaises sont le plus grand musée d'art à ciel ouvert.

J'ai envoyé mes images à Antoine afin qu'on en discute ensemble.

E : Moi-même, je me lance dans la production d'images dans le cadre du mémoire.

- 95 Du fait de la difficulté d'aller documenter directement sur site, j'ai choisi de m'aider de l'outil de Google Maps Street View et j'aiarpenté l'autoroute en suivant les relevés. Mes images de base ne sont pas les miennes, mais j'essaie de les retravailler de manière qu'elles soient un peu plus parlantes. Est-ce que tu aurais des conseils à me donner pour les retouches ?

- 100 **AS :** Je pense que l'homogénéité est importante dans une série. Il ne faut pas hésiter à faire impasse sur des images si elles ne rentrent pas dans ta série.

Je peux t'envoyer les photos aussi, j'ai 130 images il y a de quoi faire.

E : Je suis en train d'expérimenter autour de l'effacement, la mise en valeur, essayer de faire ressortir les questions qu'on peut se poser par rapport à ce qu'on voit, la quantité de graff dont on n'a pas forcément conscience quand on traverse juste une autoroute.

- 105 **AS :** C'est cool le truc de l'effacement, j'aime bien les quatre. Tu pourrais même pousser à faire un négatif, de mettre uniquement le graffiti. C'est cool ton truc, les ponts c'est sûr que ça marche.

Après, quand tu fais ton relevé et quand tu vas voir les autres dates, tu trouves vraiment des différences ?

- 110 **E :** à Strasbourg c'est assez frappant et ça peut marcher dans les deux sens, pour l'apparition et pour la disparition des pièces.

AS : ça peut être assez cool de montrer les différentes dates aussi.

- Je sais que à Lyon et/ou à Marseille ils ont déjà donné des tronçons entiers à des graffeurs en répondant à un appel à candidature pour faire une fresque autorisée. Il y a des trucs assez marrants qui sont en contradiction avec le graff à certains moments mais pas seulement.

- 115 *Sur la piste des derniers hommes sauvages* c'était aussi un projet sur l'infrastructure routière et c'était sur les traces humaines laissées dans ces lieux qui sont à 100% conçus et pensés pour la voiture, qui malgré tout ils laissent transparaître des marques de passage et d'usage. En plus des photos des infrastructures routières il y a des extraits de cartes fait par des potes.