

Dans le métro, la fête du graffiti touche à sa fin

A Paris, la RATP entend dissuader les graffeurs qui ont pris les rames de la ligne 6 pour terrain de jeu

STREET ART

C'était il y a un mois, à la mi-mai. Ce vendredi-là, peu avant 14 heures, un métro vient d'arriver à Charles-de-Gaulle-Etoile, le terminus de la ligne 6, et un individu fend la foule des usagers qui en descendent. Au bout du quai, il pousse la pancarte « Passage interdit », puis disparaît dans le tunnel qui serpente jusqu'à la station suivante, Kléber. Personne ne se doute qu'il s'agit d'un tagueur, Roxer (le nom a été changé, car il ne souhaite pas s'exprimer sous le « blase » par lequel il est connu). Il n'a que 20 ans, mais déjà un sang-froid à toute épreuve et des réflexes de vieux routier du graffiti. Avant de s'engouffrer le long des rails, il a passé dix bonnes minutes à inspecter les couloirs de la station pour s'assurer qu'il n'y avait pas d'agent de sécurité dans les parages.

Frôlant le mur du tunnel, il accélère le pas vers les rames qui dorment dans l'obscurité. Sans se précipiter toutefois, car, ici, la chute peut être mortelle : le troisième rail foudroie à 750 volts. « Je ne cours que si les flics arrivent », murmure-t-il. Le voici désormais qui longe une rame garée à l'entrée d'une bifurcation. Presque toutes les voitures sont recouvertes de graffs, sauf la dernière, sur laquelle il trace avec une bombe de peinture rouge les contours d'un « Marie ». « C'est pour ma grand-mère qui a la Covid », glisse-t-il. Il lui faut moins d'un quart d'heure pour remplir les cinq lettres avec du bleu, du jaune et du rouge. Il remonte sur le quai, pousse la porte de sortie, et s'évapore dans la nuée de passants des Champs-Élysées. Mission accomplie.

«New York sur Seine !»

C'est la quatrième fois qu'il descend, ce mois-ci. Parmi ceux qu'il a déjà emmenés, il y a des « anciens » comme « Rice », un tagueur de 45 ans qui n'était pas descendu graffer sur un métro depuis une vingtaine d'années. « Je ne voulais pas rater ça ! C'est incroyable ce qui se passe sur la 6. Cette période restera gravée dans l'histoire du graffiti », assure alors ce vétéran du tag parisien.

Comme lui, de nombreux aficionados estiment qu'on n'avait pas vu autant de métros graffés depuis l'âge d'or du Subway Art, à New York, dans les années 1970

Avec Instagram, « la caisse de résonance est énorme, on peut tout suivre, même depuis l'étranger »

KARIM BOUKERCHA
spécialiste du graffiti

et 1980. Sur Instagram, les commentaires « New York sur Seine ! » ou encore « Paris South Bronx » reviennent en boucle depuis plus de trois ans sous les photos des « panels », ces graffs peints au-dessous des fenêtres, entre deux portes d'un wagon. Postés chaque jour, ces clichés sont de redoutables objets viraux, qui n'ont pas échappé aux graffeurs de New York, Berlin, Rome ou Barcelone. Nombre d'entre eux viennent à Paris juste pour « taper la 6 » et décrocher le Graal : prendre la photo de son graff sur un métro avec la tour Eiffel en arrière-plan.

« Ce qui est particulier avec la ligne 6 actuellement, c'est la circulation exceptionnelle des rames peintes. C'est un phénomène intéressant à observer », relève Karim Boukercha, auteur de *Descente interdite. Graffiti dans le métro parisien* (Alternatives, 2011). Il y a une dizaine d'années, la ligne 3 était assez saturée aussi, mais c'était avant l'ère Instagram. Là, la caisse de résonance est énorme, on peut tout voir et suivre, même depuis l'étranger. » En matière de style défilent « du graffiti classique, mais aussi quelques expérimentations un peu plus abstraites, avec une influence du street art, ce qui est inhabituel sur des rames », analyse l'archiviste.

Conscients des amendes et des sanctions pénales qu'ils risquent (de 3750 à 30 000 euros, du travail d'intérêt général et jusqu'à deux ans de prison), la plupart des graffeurs évitent de faire la promotion de leurs œuvres sur les réseaux sociaux, laissant cette tâche aux « spotters » – des passionnés qui attendent parfois des heures sur les quais pour photographier ou filmer les métros graffés. Dans *Spotter, une année derrière le métro parisien* (Death Valley, 2020), Cyanurz explique comment il a pris connaissance du phénomène à l'été 2019 : « Par le biais d'Internet



Une rame de métro graffée sur la ligne 6, à Paris, le 18 avril. THOMAS ALEXANDER/VONNITICH

et de rumeurs, je comprends, un peu tard, que la ligne 6 est dans une autre dimension. Je vais voir ça de mes yeux. C'est la claque : plus de la moitié des rames sont peintes, il y a tellement de panels sur une rame que je n'arrive pas à tout prendre lors d'un passage ! »

Reprise en main

Pourquoi une telle prise d'assaut ? « Ce qui pose problème aujourd'hui sur la ligne 6, ce sont nos capacités à faire face aux attaques », explique Patrice Chasserieu, directeur de la maintenance du matériel roulant à la RATP. Le dépôt de la ligne 6, situé au niveau de la place d'Italie (13^e), est en travaux depuis plusieurs années en vue du remplacement du matériel roulant à partir d'avril 2022. Garées dans des espaces moins sécurisés, les rames sont plus exposées. Surtout, l'accès à l'atelier de dégraffage était jusqu'ici limité à la seule nuit du vendredi, au cours de laquelle ne pouvaient être traités qu'un ou deux trains.

Mais la reprise en main est en cours. Depuis quelques semaines circulent des rames entièrement repelliculées (c'est-à-dire recouvertes d'une pellicule adhésive blanche). « Il y a d'abord eu un renfort des moyens, avec l'envoi de rames dans les ateliers de la ligne 1 », détaille Patrice Chasserieu. Cela a un prix, en matière de logistique et de prestataires à mobiliser, et Ile-de-France Mobilités (ex-STIF) a débloqué un financement exceptionnel pour la ligne 6 de 60 000 euros par mois pour avril, mai et juin – qui viennent s'ajouter aux 20 millions par an que coûte le dégraffage à la RATP, entre surveillance vidéo et gardiennage, effaçage et repelliculage.

« Cette année, sur les 44 trains du parc de la ligne 6, 19 ont été repelliculés en janvier, et 17 en février. On met le paquet ! Ça coûte très cher, mais c'est plus facile à nettoyer derrière », résume le directeur de la maintenance. En complément, la RATP vient

« Sur les 44 trains de la ligne 6, 19 ont été repelliculés en janvier, et 17 en février. Ça coûte très cher »

PATRICE CHASSERIEU
directeur de la maintenance à la RATP

tout juste d'adopter un nouveau produit de dégraffage, moins irritant à l'emploi, qui permet, depuis quelques jours, d'étendre les plages de nettoyage à cinq nuits par semaine.

Est-ce donc la fin de la récréation ? Dans le milieu du graffiti, où les rumeurs vont bon train, on pense que si la ligne 6 est devenue un terrain de jeu aussi facile, c'est aussi parce que la brigade antitag, chargée d'enquêter, côté police,

serait en sous-effectif depuis les attentats de 2015. Information prise, il n'existe plus, actuellement, de cellule spécialisée au sein de la police des transports. Ce qui n'empêche pas les dépôts de plainte systématiques de la part de la RATP, photos à l'appui.

Depuis que des procès ont mis fin à la carrière de certains graffeurs – comme celui du puriste Azyle, en 2015 –, le mouvement n'a cessé de s'adapter pour passer à travers les gouttes de la répression. Désormais, les tagueurs comme Roxer sont nombreux à utiliser des « blases mythos », des faux noms, pour brouiller les pistes. S'ils inscrivent à chaque fois un nom différent, les façons de peindre, autrement dit les styles, sont reconnaissables par leurs pairs. « La prudence reste de mise pour les graffeurs », estime Karim Boukercha. On sait d'expérience que chaque fête se termine, et se termine mal. » ■

ANTOINE FLANDRIN
ET EMMANUELLE JARDONNET