

## Les pierrots du bidonville Peintres de *matatu* à Nairobi, Kenya<sup>1</sup>

François Grignon \*

Nairobi, autrefois surnommée par ses habitants « la verte cité sous le soleil », semble avoir perdu un matin d'août 1982 le maquillage de prospérité consciencieusement bâti depuis l'indépendance. Ce jour-là, le fard desséché s'est définitivement craquelé, le masque est tombé. Cette grande balafre coloniale, creusée par le chemin de fer sur le visage kényan, aux confins des hauts plateaux, toute proche de l'une des lèvres de la vallée du rift, a violemment révélé la profondeur de ses cicatrices et la permanence de ses plaies jamais refermées. Pendant les quelques heures de vide politique qui ont suivi la tentative ratée d'un coup d'État contre le président Daniel arap Moi, des dizaines de milliers d'anonymes et de silencieux, venus des bidonvilles de Mathare, de Korogocho ou de Kangemi, ont déferlé sur le *city centre*, pillant ses boutiques et ses vitrines. Pour la première fois depuis l'indépendance, tous ceux qui n'avaient jamais pu jouir des fruits de l'ouverture du pays au capitalisme occidental, mais qui en payaient les conséquences, prenaient d'assaut la scène politique nationale, montrant leur existence, leur haine et leur volonté de s'appropriier, eux aussi, les signes extérieurs de cette société de consommation s'affichant quotidiennement devant leurs yeux [Dauch, Martin, 1986 : 189-191].

L'émeute, le pillage et la petite criminalité ont souvent pris, depuis ces journées d'août 1982, le sens de la résistance de toute une population d'exclus à la logique de domination violente imposée par le pouvoir autoritaire. Venue des bidonvilles, cette violence quotidienne, qui contraint la population expatriée à se barricader dans ses maisons et ses voitures de luxe, est cependant le plus souvent contenue aux marges des quartiers résidentiels et du centre-ville. Ses victimes privilégiées sont les populations salariées, forcées de traverser quotidiennement toute la ville pour rejoindre leur lieu de travail. Elles payent ainsi un peu, elles aussi, le prix des choix de l'indépendance, enfermées le soir dans leurs lotissements-prisons, que les sociétés de gardiennage et les tessons de bouteilles cimentés en haut des murs protègent bien mal de la convoitise des bandes organisées

---

\* Université Montesquieu-Bordeaux IV.

1. L'auteur a été allocataire de recherche à l'Institut français de recherche en Afrique (IFRA) à Nairobi entre 1993 et 1995. Trois années de vie quotidienne dans une ville mènent bien sûr le chercheur à vouloir comprendre son environnement. Je tiens à remercier tout particulièrement Deyssi Rodriguez-Torres et son ami Calvin Kangethe, dont la connaissance intime de Nairobi fut un guide irremplaçable et sans qui cette courte étude sur le milieu si difficile d'accès des *matatu* tous aurait été pour moi quasi impossible.

[Rodriguez-Torres, 1994, 1995 et 1996]. Archétype d'une ville coloniale où les ségrégations raciales et sociales n'ont jamais cessé de se reproduire depuis l'indépendance, Nairobi paraîtra ainsi bien grise au visiteur souvent pris d'assaut par une réalité bien lointaine des panoramas ensoleillés des cartes postales. Pourtant, la violence urbaine n'est pas la seule manifestation des battements de cœur du bidonville. Une illustration de la créativité dont ses habitants sont capables jaillit même quotidiennement des rues défoncées du centre-ville, sur les véhicules bigarrés assurant une partie des transports publics. En effet, certains *matatu*, c'est le nom donné à ces engins de facture parfois aussi inédite qu'incertaine, portent comme en flambeau des couleurs et des dessins qui semblent rappeler avec hargne que les bas-fonds de Nairobi participent aussi du village planétaire et qu'ils ont eux aussi le droit d'exister, de créer.

Il serait prétentieux d'avancer néanmoins que les peintures des *matatu* de Nairobi constituent un art de la rue à part entière, une expression d'esthétique populaire constituée, établie, dotée d'un style et d'un savoir-faire particulier. Comme nous allons le voir, les aspirations créatives des peintres sont systématiquement bridées par les nécessités de la survie, et les moyens matériels, comme les techniques mises en œuvre, restent très limités. Cependant, le jaillissement créatif est indéniable et attire dès lors plus particulièrement l'attention du chercheur sur toutes les procédures, voies de traverse et chemins détournés qui lui ont permis de s'affirmer sur des tôles qui ne sont le plus souvent que barbouillées. Plutôt que d'insister sur les différentes dimensions sémiologiques des symboles et représentations stylisées qu'arborent les *matatu*, nous nous proposons ainsi d'analyser en priorité les conditions de production et les difficultés rencontrées par ces peintres ne pratiquant souvent qu'occasionnellement ce qu'ils appellent leur art. De fait, plusieurs caractéristiques du contexte socio-économique et politique dans lequel s'expriment les peintres expliquent en partie la fragilité des projets esthétiques, dernière manifestation de l'informel dans une activité marquée par sa transformation progressive en véritable industrie du transport urbain.

### Les *matatu*, entre course à l'accumulation et luttes politiques

L'industrie kényane du transport public s'est révélée depuis le milieu des années soixante-dix comme un secteur hautement lucratif et donc hautement politisé<sup>2</sup>. En effet, la croissance importante de la capitale, que les recensements officiels situent en moyenne à 5 % par an entre 1969 et 1989, soit un triplement en vingt ans [Stren, Halfani, Malombe, 1994 : 176]<sup>3</sup>, a démultiplié les besoins en transports publics qui, dès la fin des années soixante, s'organisaient de façon

2. La seule enquête d'envergure existant sur ce mode de transport urbain a été réalisée en octobre 1982 par le *Mazingira Institute*, une organisation non gouvernementale s'intéressant au problèmes de l'environnement dans les villes kényanes. Les données déjà anciennes que cette enquête apporte valent moins pour l'information totalement dépassée sur l'état de ce secteur d'activité que comme révélateur de la rapidité des changements qu'il a connus ces quinze dernières années. On en trouvera l'essentiel résumé dans Lee-Smith D., 1989.

3. D'après le recensement de 1989, Nairobi comptait à l'époque 1 346 000 habitants. Cependant, ce nombre semble largement sous-estimé, Nairobi atteignant entre 2,5 et 3 millions d'habitants aujourd'hui, soit une population multipliée par six depuis la fin des années soixante.

informelle et illégale. À l'époque, le prix d'une course interurbaine était de trente cents, « mang'otore matatu » en kikuyu, tarif crié à tue-tête dans les rues de Nairobi et qui donna son nom à ce mode de déplacement bon marché. Les premiers véhicules étaient surtout des 504 Peugeot break, des pick-up à l'arrière desquels étaient alignés deux bancs et des « mini-van » Ford. Le *Kenya Bus Service*, une compagnie privée tenue à 75 % par une multinationale anglaise (*United Transport Overseas Services*) et à 25 % par le conseil municipal, voyait ainsi son monopole, conféré depuis 1932, concurrencé par des petites entreprises familiales, mettant minibus et voitures particulières au service permanent des usagers contre une faible rémunération. L'ampleur du phénomène et sa rentabilité attira cependant, dès le début des années soixante-dix, l'attention d'entrepreneurs plus importants, qui obtinrent même en 1973 un décret présidentiel leur permettant d'opérer sans assurance et sans se conformer aux contrôles techniques habituels pour les véhicules destinés au transport public (*Public Service Vehicle*, PSV). De l'anarchie bon enfant des premières années, on passa ainsi à une organisation stricte d'un secteur dont il fallait préserver la haute rentabilité. À partir de 1979, chaque ligne ou route fut gérée par une association de propriétaires membres de la *Matatu Vehicle Owners Association* (MVOA), limitant le plus possible les nouvelles entrées et contrôlant jalousement les stations urbaines qui leur étaient réservées [Lee-Smith, 1989 : 285-286]. L'industrie des *matatu* était ainsi devenue, au début des années quatre-vingt, un secteur pilier de l'accumulation urbaine des élites kikuyu, le groupe ethnique du président Jomo Kenyatta occupant la province centrale voisine et contrôlant depuis l'indépendance le *Nairobi City Council*. Le *Mazingira Institute* pouvait recenser 2 000 véhicules en 1982, s'attribuant 42 % du marché du transport public urbain, soit cinq fois plus qu'en 1973. La moitié des véhicules appartenait à des chauffeurs propriétaires, l'autre moitié faisait partie de flottes en comptant au moins trois [Lee-Smith, 1989 : 289].

Certains de ces premiers modèles de *matatu* sillonnent toujours la ville, mais la grande majorité des véhicules sont aujourd'hui des minibus Nissan et de larges coupés Isuzu. Ces derniers sont produits localement. Ils se multiplièrent à partir de 1984 lorsque la *General Motors* décida d'installer au Kenya une usine de montage pour les moteurs de sa filiale japonaise. Les carrosseries, les sièges et les cabines furent sous-traités localement, donnant naissance à un style de véhicule proprement kényan. Cette évolution des modèles utilisés va susciter l'apparition de peintres professionnels chargés d'en décorer les carrosseries, mais illustre surtout l'évolution d'une activité nécessitant de plus en plus de capital. Aujourd'hui, la durée de vie d'une carrosserie est de deux ans. Les propriétaires doivent ainsi avoir une assise financière suffisamment solide pour engager environ Ksh 2,3 millions<sup>4</sup> tous les deux ans, afin de remettre chaque véhicule en état, le coût d'une carrosserie neuve étant d'environ Ksh 800 000 et celui de l'habitacle Ksh 1,5 million. Six *matatu* environ sont ainsi refaits tous les mois à Nairobi chez les trois carrossiers spécialisés dans cette activité. Cette transformation du secteur a limité le nombre de véhicules, ils ne sont plus que 800 en 1988 selon les autorités de la ville [Stren, Halfani, Malombe, 1985 : 292], mais elle a surtout provoqué une concentration progressive

4. Au 1<sup>er</sup> avril 1996, 1 FF = 11 Ksh.

du nombre des opérateurs, donnant à quelques mains un pouvoir politique de plus en plus gênant pour le nouveau président Daniel arap Moi, se révélant de plus ouvertement hostile aux élites kikuyu après la tentative de coup de 1982.

Or, à Nairobi, ce sont bien les élites kikuyu qui monopolisent le secteur du transport public urbain. Seules deux routes du centre-ville leur échappent : la ligne 8, partant du centre des affaires vers le bidonville de Kibera et la ligne 9, menant au quartier plus résidentiel d'Eastleigh. La première est contrôlée par la minorité nubi d'origine soudanaise, vivant à Kibera depuis le début du siècle, et la seconde est entre les mains des commerçants somali, entretenant leurs affaires avec la province du Nord-Est et Mogadiscio depuis leur quartier général kényan d'Eastleigh. Cependant, même ces propriétaires non kikuyu sont obligés d'employer des chauffeurs et des collecteurs de cette origine. La population « *touts* », recrutée parmi les jeunes hommes de Kiambu et de Murang'a, deux districts kikuyu de la Province centrale, auxquels viennent s'ajouter les enfants du bidonville, ne tolérerait pas d'intrus sur un marché du travail qui doit rester captif. Le métier de *tout*, « *makanga* » en kikuyu, est très recherché car il rapporte beaucoup.

Les *matatu* sont sur la route une quinzaine d'heures par jours, les propriétaires exigeant une recette journalière fixe, laissant le chauffeur, le rabatteur et l'encaisseur, se payer avec les excédents. Sur la ligne 9 menant vers Eastleigh, le propriétaire d'un *matatu* Isuzu d'une quarantaine de places, joliment décoré et diffusant de la bonne musique, exige une recette journalière allant de Ksh 5 000 à 6 000. En travaillant de cinq heures le matin à sept heures le soir, les *touts* réussissent généralement à collecter entre Ksh 8 000 et 10 000, soit un bénéfice net quotidien de Ksh 3 000 à 4 000 qu'ils doivent se partager en trois. Le chauffeur prend généralement la moitié de la recette tandis que le rabatteur et l'encaisseur se partagent chacun le quart, soit entre Ksh 700 et Ksh 1 000 par jour, un revenu considérable pour un jeune déscolarisé, dans une ville où les diplômés de l'université peuvent à peine prétendre à la moitié de cette somme quand ils trouvent un emploi salarié. Regroupant une classe d'âge violente, de jeunes entre vingt et trente ans disposant d'un revenu qu'ils n'auront probablement plus par la suite, les *touts*, encaisseurs ou rabatteurs, pendus le nez au vent à l'extérieur de leur véhicule ou chassant les shillings de leurs victimes imprudentes, sont les seigneurs de la rue. Disposant de leur propre langage et de leurs signaux de reconnaissance pour éviter le racket permanent de la police, ils n'hésitent jamais à se battre avec un mauvais payeur, à doubler arbitrairement le tarif des courses pendant la saison des pluies et ou à harceler les jeunes femmes de leur goût. Mais on ne reste pas *tout* très longtemps, un an ou deux. Le travail est dur et les passages à tabac gratuits, infligés par des policiers voyant leur autorité sur la rue contestée, stimulent les reconversions malgré l'appât du gain<sup>5</sup>. Les *touts* sont souvent considérés par les classes moyennes comme des dangers publics responsables des accidents sur les routes et exerçant des violences permanentes sur leurs clients. C'est sur cette mauvaise réputation que le régime de Daniel arap Moi va tenter de légitimer une mise au pas des opérateurs de *matatu* à partir du milieu des années quatre-vingt.

5. Déjà, en 1982, le montant des pots-de-vin payés quotidiennement à la police était évalué comme étant trois fois supérieur à celui des amendes payées au gouvernement [Lee-Smith, 1989 : 287-288].

En 1984, une première loi mit fin à l'exceptionnalité de la situation juridique des propriétaires et imposa aux véhicules assurance et contrôle technique. Le gouvernement tenta parallèlement de réduire ses plus durs opposants en refusant la légalisation du tiers des associations de gestion des soixante-seize lignes du pays. Accusant systématiquement les chauffeurs d'être à l'origine des carnages routiers les plus meurtriers, il tenta en 1986 d'imposer le renouvellement de tous les véhicules. Mobilisés au sein de la MVOA, les propriétaires se mirent en grève et le firent reculer une première fois en paralysant tout le pays. Celui-ci décida alors de lancer sa propre compagnie de transport, la *Nyayo Bus Corporation*, et annonça en juin 1987 que tous les *matatu* devraient disposer d'un limiteur de vitesse, dont le coût devait s'élever à environ la moitié de celui d'un véhicule, les licences d'importation de ces mécanismes étant bien sûr monopolisées par des proches du pouvoir. La MVOA fit à nouveau reculer le gouvernement qui échoua de même un an plus tard à obliger tous les chauffeurs à repasser leur permis de conduire [Widner, 1992 : 181]. Les *matatu tous* furent de même le fer de lance de la contestation politique entre 1990 et 1992, diffusant les chansons « séditionnelles » questionnant la responsabilité du régime dans l'assassinat de l'ancien ministre des Affaires étrangères Robert Ouko, et agitant le culte de la personnalité de Jomo Kenyatta. Ils furent par la suite les principaux organisateurs des émeutes de *Saba-Saba* du 7 juillet 1990 qui firent vaciller pour la première fois depuis 1982 un régime au pouvoir quasi absolu [Barkan, 1992 ; Haugerud, 1995 ; Grignon, 1996 a et b].

La MVOA fut interdite après *Saba-Saba* mais resta bien organisée et se mobilisa un an plus tard en faveur du FORD (*Forum for the Restoration of Democracy*) pour la restauration du pluralisme politique dans le pays, organisant même, au printemps 1992, plusieurs journées « villes mortes » destinées à faire à nouveau plier le régime. Jouant un rôle stratégique lors des élections de décembre pour le transport des électeurs, sa capacité d'imposer sa loi sur Nairobi va de pair avec la victoire écrasante du FORD-Asili de Kenneth Matiba dans la ville et l'humiliation qu'y connut Daniel arap Moi [Barkan, 1993 ; Bourmaud, 1993].

Nairobi, ville kikuyu, est, depuis 1992, une ville rebelle, une ville insoumise que le pouvoir s'est employé à reconquérir systématiquement lors des différentes élections partielles qui se sont tenues depuis quatre ans. Ainsi, depuis l'échec de l'opposition kényane à prendre le pouvoir en 1992, les incertitudes politiques et la multiplication des mesures visant à faire courber l'échine aux *matatu tous* ont en partie tué le feu sacré de la contestation si puissant en 1990. Après leur avoir interdit les haut-parleurs extérieurs en 1992, le gouvernement projetait l'année suivante de forcer tous les véhicules à être repeints conformément aux indications portées sur les cartes grises, limitant le festival de couleurs qui avait symbolisé jusque-là l'éclat de leur action.

### **Mitumba et mayenga, les feux follets de Nairobi la grise**

Les *matatu* de Nairobi sont classés en deux groupes : les *mitumba*, les vieux, les laids, les rouillés, les grinçants, appelés ainsi en référence aux vêtements de deuxième, troisième ou quatrième main importés par containers entiers depuis le port de Mombasa, et les *mayenga*, les bijoux, qui brillent et scintillent sous le

soleil, arborant couleurs de feu et nuages d'étoiles. La décoration des *matatu* laisse ainsi la possibilité de s'exprimer à de vrais artistes de rue, même si ceux-ci dépendent totalement du bon vouloir des propriétaires. Musique et décoration extérieure du véhicule doivent de plus rester étroitement liées. En fonction de la destination vers laquelle ils se rendent, les *matatu* diffusent des types de musiques adaptés à leur clientèle. Des boîtes de nuit spécialisées dans certains styles de musiques produisent les cassettes que l'on retrouvera sur certaines lignes. Pour Thika ou toute autre zone rurale proche de Nairobi, la musique viendra souvent d'une boîte appelée « Wibestar » spécialisée dans la *country* américaine (Dolly Parton, Kenny Rogers, etc.). Pour Dandora, l'un des ghettos ouvriers de Nairobi réputé très violent et surtout peuplé d'une forte communauté rastafarienne, « DJ Cool », du Club Hollywood, prépare des cassettes reggae et afro-reggae. Les chansons de lutte des rastas sud-africains comme Lucky Dube y sont particulièrement appréciées. Pour Eastleigh et ses adolescents plus aisés, avides de séduction, d'intimité et des rythmes « cool » que diffuse quotidiennement le DJ Jimmy Gathu à 18 heures sur KTN, *Kenya Television Network*, la chaîne de télévision privée contrôlée par l'ancien parti unique, il faut de la *soul* ou de la musique *funky* de grande consommation internationale, enregistrée au Florida. Mariah Carey, Boyz'II Men, Soul 4 Real, Janet Jackson sont les vedettes les plus prisées. Les noms de ses chanteurs ou d'une chanson particulièrement à la mode comme *Shy Guy*, de Diana King, ou *Waterfalls*, du groupe TLC en 1995, deviennent les noms donnés aux *matatu* que les peintres devront illustrer sur la carrosserie. Les *matatu* forment ainsi des unités sémiologiques globales dont il est difficile de séparer les éléments. Ce sont des condensés de sens, de signes, axés sur la séduction et l'émotion liant systématiquement la peinture extérieure aux rythmes faisant vibrer l'intérieur des véhicules.

L'insatisfaction des peintres, la faible qualité de leur technique et la fragilité de leurs projets esthétiques viennent de ce qu'ils sont totalement dépendants des choix et des désirs des propriétaires. Suivant leur âge, leurs goûts ou leur aisance financière, ceux-ci vont donner des indications plus ou moins précises aux peintres qui devront ensuite prouver leur talent sans trahir les consignes. De nombreux propriétaires attachent peu d'importance à la décoration extérieure de leur *matatu*. Ils recrutent n'importe quel petit « *signwriter* » et lui donnent la peinture destinée à badigeonner la carrosserie. Pour qu'un *matatu* reste propre, il faut le repeindre tous les six mois et la dépense pourra paraître excessive à certains, d'autant qu'une carrosserie rutilante n'est pas indispensable sur toutes les lignes.

Les plus beaux *matatu* desservent généralement la ligne 9 traversant Eastleigh. Les raisons en sont tant économiques que singulières. Les jeunes des quartiers de classes moyennes traversés par la ligne 9 ont la réputation de ne pas vouloir voyager dans des *mitumba* crasseux et rouillés. Pour séduire cette clientèle privilégiée, il faut donc accorder l'éclat de la carrosserie à la qualité de la musique. De plus, les commerçants somali ont la réputation de laisser la gestion de ce commerce à leurs enfants, qui ont les mêmes préoccupations que les jeunes adultes fréquentant leurs véhicules. Par ailleurs, il est important de noter que ces commerçants somali sont sûrement les seuls propriétaires à valoriser au moins partiellement le mécénat, qui fait partie intégrante de l'éthique de la munificence des

riches musulmans d'Afrique de l'Est. À la différence des propriétaires kikuyu qui réinvestissent en priorité leur capital dans la terre et entretiennent des cultures de rente, l'une des manifestations de la richesse et de l'influence sociale pour ses commerçants somali, sédentarisés et urbanisés depuis plusieurs siècles, pourrait s'apparenter à l'entretien artistique d'un capital économique urbain dont la communauté saura apprécier la qualité. Avant même les *matatu*, les tout premiers véhicules peints étaient vraisemblablement les énormes bus d'une centaine de places faisant quotidiennement le lien entre Nairobi, Mombasa et Malindi, et appartenant dans leur grande majorité à de riches familles swahili. Quelques-uns des peintres de bus les plus fameux vivant toujours derrière la grande gare routière de Kamukunji ont formé les jeunes qui s'expriment aujourd'hui sur les *matatu*. Pour beaucoup d'entre eux, le rêve est donc de voir son talent reconnu par ces propriétaires musulmans qui contrôlent la ligne 9.

### Trajectoires de quelques pierrots

Dillon est l'un des plus anciens peintres de Nairobi. Né en 1958 à Siaya, il a rejoint son père à Nairobi en 1967 pour poursuivre son cursus scolaire. Après avoir fini l'école secondaire, il n'a pas trouvé de travail. Il a donc quitté le quartier de Kaloleni où vivait sa famille pour prendre une petite chambre à Mathare et vivre sa vie. Se sentant doué pour le dessin, il suivit des amis déjà engagés dans le petit commerce de la décoration, du « *signwriting* », et apprit à styliser les inscriptions sur les pancartes, les murs des hôtels ou des bars, dessinant sur des panneaux blancs les modèles de coupes de cheveux que les coiffeurs de rue proposeront à leurs clients. En 1988, un ami reconnut ses dons et l'initia à la peinture au pistolet destinée aux bus et aux *matatu*. Il lui apprit à contrôler le jet, à mélanger les couleurs et à masquer. La technique du masque est la principale méthode utilisée pour peindre les véhicules. Le propriétaire vient généralement chercher le peintre et l'emmène chez le carrossier. En fonction des stocks de peinture et de couleurs disponibles, de leur coût, il lui indique ce qu'il désire.

Le point de départ est souvent le nom donné au véhicule et l'indication de la couleur dominante. Outre les noms de chanteurs ou de chansons précités, les propriétaires affectionnent tout particulièrement les noms des équipes de basket-ball américain dont ils peuvent suivre les matches sur KTN le dimanche après-midi, ou toute allusion à l'actualité sportive et internationale du moment. « Saddam Hussein », « Patriot » étaient courants pendant la guerre du Golfe selon le camp soutenu, et plus récemment « Mike Tyson », « Magic Johnson » ou « Chicago Bulls » se sont révélés très populaires. La vision manichéenne de l'actualité qu'offre la chaîne américaine CNN, retransmise quotidiennement en différé censuré sur KTN, est l'une des sources principales d'inspiration pour nommer son *matatu*. CNN offre une vision du monde planétaire épurée, avec ses gentils et ses méchants, ses combats cathodiques entre le bien et le mal et ses miracles technologiques. L'actualité internationale est alors utilisée pour prendre position dans les débats locaux ou illustrer des aspirations sociales, alors que les références se télescopent dans un tourbillon de sens souvent indéchiffrable pour le non-initié. Si l'affaire Bobbit avait ainsi eu beaucoup de succès pour retraduire les oppositions

de genre dans le langage quotidien de la rue à Nairobi, « to bobbit » étant devenu un verbe de conjugaison très menaçante pour les mâles coupables de harcèlement sexuel. Les matches de basket, les guerres, les grands procès médiatisés offrent une multitude de références, souvent reprises et illustrées dans le langage des couleurs propres aux peintres de *matatu*, pour commenter l'actualité kényane, ou le fait marquant des mois en cours. Dillon peint actuellement « Abiola », développant les couleurs du Nigeria, le noir, le vert et le jaune mais sans illustrer trop précisément le thème des prisonniers politiques. La grande période des « *matatu* politiques » fut 1990-1993. Depuis, il devient de plus en plus dangereux pour un propriétaire d'afficher ses convictions et les thèmes plus neutres ou codés, comme les rencontres sportives et les événements internationaux, sont systématiquement privilégiés. Libre à la rue d'y investir le sens qu'elle y trouvera, d'autant que celle-ci semble elle aussi fatiguée de la politique, après trois années de lutte pour un retour au pluralisme qui n'aura apporté que trois années de déceptions.

À partir d'un nom ou d'un symbole, souvent stylisé de façon très précise avec des lignes tranchantes, à la façon des *comics* américains, les peintres vont dessiner à la suie sur la carrosserie les principales lignes de ruptures et de séparation entre les couleurs. Il est toujours essentiel de donner du mouvement au dessin. Le *matatu* est un feu follet qui avance perpétuellement vers une destination à jamais renouvelée, c'est un véhicule qui a du rythme, qui freine et accélère brusquement et semble danser sur le macadam, slalomant entre les voitures particulières et les nids de poule. Il se déplace vers les arrêts à la vitesse d'un joueur de basket venu dans la raquette pour marquer des points et repart aussitôt. Les dessins tentent souvent d'illustrer ce rythme incessant qui fait brûler les pneus et danser les passagers sur leur siège. Le dessin aura donc une perspective, un axe de déplacement retrouvé de chaque côté de la carrosserie. Chaque couleur est apposée l'une après l'autre en suivant les contours précédemment indiqués alors que leurs voisines sont masquées par du papier journal et du ruban adhésif. Une fois la peinture séchée, entre cinq et trente minutes suivant sa qualité et sa dilution, on la masque et on prépare la suivante, et ainsi de suite. Un *matatu* est peint entre un et trois ou quatre jours, suivant le nombre de lettres et de dessins voulus par le propriétaire. Dillon préfère rester en charge de l'intégralité du travail. Samuel, son jeune confrère qui débute à peine dans le métier, ne s'occupe que de la finition, des lettres et des dessins. On le paye environ Ksh 2 000 pour un *matatu*. La concurrence est telle qu'il ne parvient pas à en survivre. Ni Samuel ni Dillon ne sont garantis d'être recrutés pour pouvoir peindre au moins un *matatu* par mois. Ils voudraient développer leur propre style et améliorer leur technique, mais ne peuvent compter pour survivre que sur leur petit commerce de « *signwriter* » malgré un niveau d'éducation du secondaire.

John est considéré comme étant le roi des peintres de *matatu* à Nairobi. Né en 1969 dans la région de Kigumo du district de Murang'a, il est arrivé à Nairobi après avoir fini l'école secondaire en 1989. Après avoir travaillé comme *tout* pendant un an et demi, il a quitté le métier pour se lancer lui aussi dans le petit commerce de la décoration des pancartes. Reconnu par les propriétaires comme un peintre de talent, il dispose d'une clientèle régulière et peint entre cinq et six *matatu* par mois, qu'il facture entre Ksh 3 000 et 4 000. Son aisance est visible. Il

dispose d'un atelier très bien équipé dans la première avenue d'Eastleigh où s'étalent certains de ses dessins et surtout tous les modèles de styles d'écriture qu'il propose à ses clients désireux de le voir décorer leur bar ou leur échoppe. Le visage tuméfié et la dentition clairsemée en raison de sa passion pour la boxe qu'il pratique tous les soirs dans le quartier d'Eastleigh, John est peu bavard sur l'origine de son inspiration ou son activité de peintre. Il dit peindre comme il boxe, c'est tout. Le propriétaire lui dit ce qu'il faut faire et il le fait. Les propriétaires ont confiance en lui car le travail est toujours soigné et il ne les déçoit jamais. Sa peinture est néanmoins bien plus élaborée que celle de nombreux de ses confrères. ABC, le nom d'un groupe *funky* américain, qu'il vient de terminer sur un *matatu* Isuzu, est présenté selon quatre plans mis en perspectives. Les trois lettres se détachent dans un ciel bleu auquel on a accès à travers une trouée dessinée dans la carlingue du véhicule. Les trois lettres semblent avoir fait craquer un mur derrière lequel se trouve un paradis terrestre, fertile et vallonné. *Another Break in the Wall*, des Pink Floyd, version kényane.

Le problème principal de ces peintres est le manque de reconnaissance de leur art par les propriétaires. Bien souvent, ceux-ci accordent peu d'importance à la qualité de la peinture, à la variété des couleurs ou au choix du dessin. Ils sont prêts à demander à n'importe quel petit « *signwriter* » de prendre le pistolet pour Ksh 500 ou Ksh 1 000. Les vrais peintres, ces pierrots du bidonville qui veulent rendre la misère ambiante plus supportable, réussissent parfois à troquer les *matatu* contre les murs des bars ou des boucheries. Ils s'exercent alors à faire rêver les consommateurs, en dessinant des filles en bikini ou des taureaux bien gras. La carrosserie des *matatu* reste cependant le support préféré. Outre le fait qu'il soit mieux payé, les peintres éprouvent une grande fierté à voir leur travail traverser toute la ville, offert à un public de connaisseurs. Peindre des *matatu* est un travail d'artiste. On y illustre sa connaissance des couleurs et des symboles les plus attractifs et on est reconnu par ses collègues. Chaque vrai peintre dispose de sa signature qu'il appose sur la carrosserie et que ses confrères reconnaissent. Dillon dessine un petit univers, comme pour la maison de production cinématographique Universal, Samuel applique les initiales de sa fiancée sur un soleil, CJ, « his Babe » ; John, plus sobre, se contente du nom de son petit commerce « G.S. Signs ». On sait ainsi qui a peint « Chicago Bulls » ou « Shy Guy » avec autant de talent. L'auteur jouit du respect de ses confrères et de l'admiration des usagers qui, malgré la violence des *touts* et le manque de confort des déplacements, partagent le plaisir de voir ainsi décorées les rues de Nairobi.

\*

Le souci de survie avant de pouvoir déployer tout projet esthétique semble être le principal problème posé aux pierrots de bidonvilles, que sont les peintres de *matatu* à Nairobi. Cette constatation banale renvoie cependant directement à une réflexion sur le mécénat et la consommation artistique des élites du pays. Deux éléments spécifiques nous semblent ainsi limiter l'éclosion et l'établissement d'un art populaire capable d'organiser une production soutenue : la surpolitisation de la société kényane et l'absence de culture urbaine chez ses élites.

L'engagement des *matatu* dans la lutte politique du début des années quatre-vingt-dix a paradoxalement affaibli les peintres alors que leurs messages n'avaient jamais eu autant de force. Depuis 1993, le reflux politique et la volonté progressive des propriétaires de trouver un *modus vivendi* avec le gouvernement ont ainsi annulé toute velléité de laisser s'exprimer des manifestations de contestation politique sur les véhicules, même si *touts* et peintres étaient prêts à poursuivre le combat. De même, la guerre économique qu'a voulu livrer le gouvernement aux propriétaires ne les a pas encouragés aux largesses nécessaires à des peintures originales et travaillées. Ainsi, il se pourrait que ce soient des propriétaires proches du gouvernement, les grands commerçants somali du quartier d'Eastleigh qui aient le plus soutenu l'activité des peintres depuis trois ans et permettent que musique, couleurs et vitesse donnent ainsi au balai incessant des *matatu* un éclat inhabituel dans Nairobi la grise, convoquant les références du village planétaire, où se télescopent les aspirations et les imaginaires de la rue africaine contemporaine.

## BIBLIOGRAPHIE

- BARKAN Joël D. [1992], « The Rise and Fall of a Governance Realm in Kenya », in Goran Hyden, Michael Bratton, *Governance and Politics in Africa*, Boulder and London, Lynne Rienner : 167-192.
- BARKAN Joël [1993], « Kenya : Lessons from a Flawed Election », *Journal of Democracy*, IV (3) : 85-102.
- BOURMAUD Daniel [1993], « Les élections au Kenya : victoire ou répit ? », *Politique africaine*, XLIX : 141-146.
- DAUCH Gene, MARTIN Denis [1985], *L'Héritage de Kenyatta. La transition politique au Kenya (1975-1982)*, L'Harmattan-Presses universitaires d'Aix-Marseille.
- GRIGNON François [1996 a], *La Démocratisation au risque du débat ? Territoires de la critique et imaginaires politiques au Kenya (1990-1995)*, Karthala (à paraître).
- GRIGNON François [1996 b], « Les années *Nyayo* (1978-1995). Racines de l'autoritarisme et graines de démocratie dans le Kenya contemporain », in F. Grignon et G. Prunier, *Le Kenya contemporain*, Karthala (à paraître).
- GRIGNON François, PRUNIER Gérard [1997], *Le Kenya contemporain*, Paris, Karthala (à paraître).
- HAUGERUD Angelique [1995], *The Culture of Politics in Modern Kenya*, Cambridge, Cambridge University Press.
- LEE-SMITH Diana [1989], « Urban Management in Nairobi : a Case Study of the Matatu Mode of Public Transport », in Richard Stren, Rodney White (éds), *African Cities in Crisis. Managing Rapid Urban Growth*, Boulder, Westview Press : 276-304.
- RODRIGUEZ-TORRES Deyssi [1994], « La précarisation des conditions de vie et ses rapports avec la montée de la violence en milieu urbain africain : le cas de Nairobi », *Urban Management and Urban Violence in Africa*, II, IFRA-Ibadan : 391-406.
- RODRIGUEZ-TORRES Deyssi [1995], « Nairobi : le bidonville face à la ville », *Cahiers du CIDEP*, XXIV, 83 p.
- RODRIGUEZ-TORRES Deyssi [1996], « Nairobi, entre Muthaiga et Mathare Valley », in F. Grignon et G. Prunier (à paraître).
- STREN Richard E. [1984], « Urban Policy », in Joël D. Barkan, *Politics and Public Policy in Kenya and Tanzania*, New York, Praeger : 233-264.
- STREN Richard E., HALFANI Mohamed, MALOMBE Joyce [1995], « Coping with Urbanization and Urban Policy », in Joël D. Barkan (éd.), *Beyond Capitalism Versus Socialism in Kenya and Tanzania*, Boulder, Lynne Rienner : 175-200.
- WIDNER Jennifer [1992], « *From Harambee ! to Nyayo !* », *the Rise of a Party-State in Kenya*, Berkeley, University of California Press.