

La « Flone Initiative » : lutter contre les agressions sexistes et sexuelles dans les transports collectifs à Nairobi

Introduction



La Flone Initiative est une association kenyane dont l'objet est de lutter contre les agressions sexistes afin de rendre les transports collectifs de Nairobi - les *matatus*¹ – **plus sûrs et plus accueillants pour les femmes**, qu'elles en soient passagères ou qu'elles y travaillent. Pour cela, l'organisation sensibilise et informe sur **les discriminations et les violences sexistes et sexuelles**, **accompagne les femmes qui souhaitent travailler dans les *matatus*** et **forme les opérateurs des *matatus* à la prévention et à la lutte contre ces violences**.

L'association a été créée en 2011 par cinq amies, alors étudiantes à l'université. Elle a connu un développement et une structuration plus formelle suite à la mobilisation #MyDressMyChoice² en 2015. Cette mobilisation lancée sur les réseaux sociaux en réaction à l'agression d'une jeune femme dans les transports a donné lieu à une grande manifestation contre les violences sexistes et sexuelles au Kenya et a contribué à mettre ce sujet à l'agenda médiatique et politique. L'association est aujourd'hui composée de six employés et deux bénévoles et dispose d'un budget de 500 000 dollars par an, provenant du mécénat d'organisations publiques et privées et de dons individuels. Pour mener ses actions, la Flone Initiative s'associe à de **nombreux acteurs locaux** (associations, coopératives de *matatus*...) pour communiquer et organiser des ateliers, ainsi qu'avec **des acteurs internationaux** pour organiser des conférences et mettre en place des projets de recherches. Une de ses actions phares, un programme de formation et de sensibilisation dédié aux opérateurs masculins des *matatus* a permis de former plus de 700 personnes en cinq ans. Un autre programme qui vise à accompagner les femmes qui souhaitent travailler dans le secteur des transports – baptisé « Women in Transportation » – a vu passer son nombre de participantes de 12 à 150 par an entre 2017 et aujourd'hui.

Méthodologie: La description et l'analyse de cette initiative est basée sur les données et les documents en anglais mis à disposition sur le site de la Flone Initiative et sur des entretiens réalisés avec la directrice de l'association, Naomi Mwaura.

¹ Les *matatus* sont des minibus de 13 à 19 places assurant le transport collectif de façon artisanale. Les circuits et les arrêts ne sont pas formalisés et les véhicules sont très souvent surchargés (Forum Vies Mobiles, [Matatus : le transport artisanal devient-il tendance ?](#), mars 2017)

² [«#MyDressMyChoice: Tackling gender discrimination and violence in Kenya one tweet at a time»](#), mars 2015

Nairobi, une métropole aux mobilités informelles

Géographie et démographie

- **Superficie** : 704 km² (7 fois la surface de Paris)
- **Nombre d'habitants (2019)** : 4,4 millions (2 fois plus que Paris), une croissance de 1 million d'habitants en dix ans
- **Densité de population** : 6 893 habitants/m² (équivalent à New York)

Economie

- Capitale et plus grande ville du pays, centre commercial et culturel
- La région métropolitaine génère près de 60% du PIB du pays
- Plus de 2/3 de la population active travaille dans l'économie informelle (transports, commerces...)
- Le secteur des transports est l'un des principaux moteurs du développement économique du pays, défini dans le plan de développement national « Kenya 2030 » comme un des piliers de la croissance économique, notamment par le développement des infrastructures

Gouvernance

- **Gouverneure** : Anne Kananu depuis janvier 2021 (soutenue par le Jubilee Party, parti de droite libérale conservatrice)
- **Nairobi City County** : la ville est fusionnée administrativement avec le comté et est composée de 17 circonscriptions dont les représentants siègent à la Nairobi City County Assembly
- **Nairobi Metropolitan Region** : créée en 2008, composée de 5 comtés

Politiques et mobilisations sociales contre les violences et discriminations sexistes dans les transports

- **Politique nationale des transports (2009)** : reconnaît les inégalités dont sont victimes les femmes en matière de mobilité et d'accessibilité des ressources et des services
- **Constitution nationale (2010)** : intègre la dimension de genre dans la définition de l'égalité et en fait un objectif national
- **La mobilisation sociale #MyDressMyChoice (2015)** : mobilisation en ligne et manifestations rassemblant plusieurs dizaines de milliers de personnes pour dénoncer une agression sexuelle dans les transports et le sexisme de la société kenyane, à l'origine aussi d'une polarisation du débat avec l'émergence du contre mouvement masculiniste #YourNudityIsNotMyChoice
- **Loi contre le déshabillage forcé (« stripping ») (2015)**, passible de 10 ans de prison
- **Condamnation à la prison à perpétuité des trois hommes** responsables de l'agression qui a déclenché la mobilisation #MyDressMyChoice (2017)

Services de transports et pratiques de mobilité

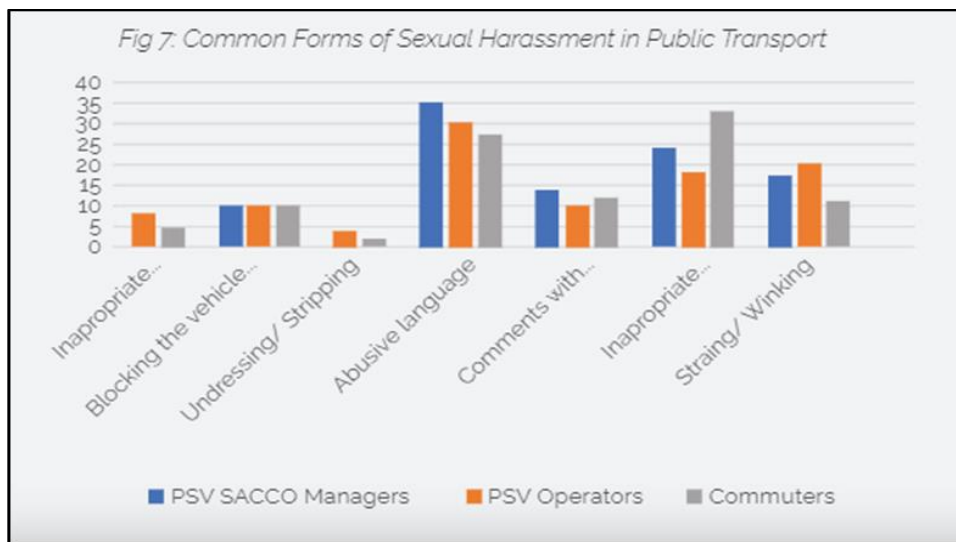
- **Marche** : mode de déplacement le plus important avec une part modale de **37,9%**, plus importante chez les femmes (45% de part modale) que chez les hommes (31%)
- **Matatus** :
 - **28.4%** des déplacements réalisés à Nairobi le sont par ce service.
 - Entre 8000 et 10 000 minibus privatisés, appartenant au secteur semi-informel : les *matatus* sont, à l'origine, des « taxis pirates » apparus pour compenser les insuffisances du service public de bus, qui ont progressivement été régulés par la puissance publique et par les premiers opérateurs de *matatus* eux même pour gérer l'arrivée des nombreux concurrents sur le marché.
 - Les *matatus* opèrent 135 lignes déshéritées du système de transport public. Les opérateurs peuvent toutefois créer de nouveaux itinéraires dès qu'un besoin est identifié ou lorsqu'il s'agit d'éviter les embouteillages ou la police. Les *matatus* se caractérisent par leur flexibilité et leur réactivité à la demande, avec la possibilité d'ajuster les horaires et les arrêts. Les véhicules sont souvent surchargés par rapport à leur capacité officielle.
 - Ils sont regroupés en coopératives d'opérateurs (appelées Savings and Credit Cooperatives, désignées par l'acronyme « SACCOs ») qui adhèrent à un code de conduite approuvé par la National Transport and Safety Authority et qui peut imposer des sanctions. Toutefois, ces codes de conduite ne précisent pas de consignes particulières concernant les violences sexistes et sexuelles
 - Le secteur des *matatus* emploie près de 160 000 personnes au niveau national, principalement les chauffeurs et les conducteurs, dont le rôle est d'assister les chauffeurs en vendant les tickets et leur faisant signe lorsque des passagers veulent descendre.
- **Bus** : le réseau comprend 300 bus et 1200 employés, est opéré par Kenya Bus Service Management depuis 2006 et représente **12,2%** des déplacements réalisés à Nairobi.
- **Moto taxis (bodas bodas)** : officiellement interdites à Nairobi mais continuent de circuler, avec une part modale de **4%**
- **Taxis et voitures individuelles** : part modale de **12,6%**, utilisés surtout par les plus riches
- **Train** : réseau opéré par Kenya Railways Corporation, seul mode formel et régulé qui offre 4 lignes à Nairobi fréquentées par 13 000 passagers par jour seulement, avec une part modale de **0.2%**
- Projet de BRT (Bus Rapid Transit) en cours, porté par la puissance publique

Une initiative d'étudiantes féministes

- La prise de conscience de l'invisibilisation des agressions que subissent les femmes dans les transports

L'association est née en 2011, à l'initiative de Naomi Mwaura - aujourd'hui directrice de l'association - et de ses amies, qui étudiaient alors à l'United States International University de Nairobi. La vie de Naomi Mwaura est intimement liée à l'industrie des *matatus* : ses oncles exploitaient un minibus et faisaient vivre sa famille grâce à cette activité. Pourtant, elle n'avait jamais utilisé ce mode de transport avant son arrivée à l'université. C'est à cette époque qu'elle a découvert l'ampleur des agressions des femmes et qu'elle en a elle-même été victime.³ Les constats de départ de ses fondatrices, qui les ont poussés à créer une association étudiante, sont les suivants :

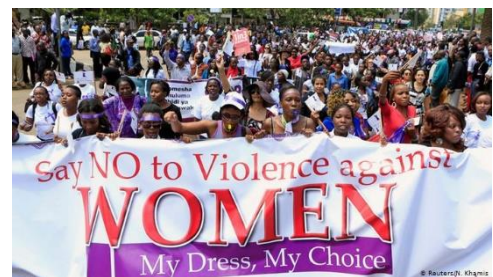
- Le secteur professionnel des transports est **majoritairement masculin**, privant les femmes d'opportunités économiques⁴ et renforçant un contexte favorisant les agressions envers les femmes
- L'ampleur des violences sexistes et sexuelles dans les transports **n'est pas assez documentée et médiatisée**
- Il n'existe pas de **réponse politique** aux violences que subissent les femmes dans les transports



Formes de harcèlement sexuel observés dans les transports publics à Nairobi selon le statut des répondants
 Source: "Violence against Women and Girls in Public Road Transport and Connected Spaces in Nairobi County, Kenya". Flone Initiative. 2018

- La grande mobilisation « #MyDressMyChoice » : un accélérateur pour développer les premières actions de l'association

Après quelques années en tant que simple association étudiante, la première grande action de l'association a été d'organiser une manifestation en 2014, autour du mot d'ordre « #MyDressmyChoice », pour dénoncer une agression filmée de « déshabillage forcé » (« *stripping* ») qui a eu lieu dans la ville de Nyeri, au nord de Nairobi. Les fondatrices ont profité de l'engouement autour de la mobilisation, qui a retenu l'attention des médias, pour proposer un **plan de formation** dédié aux opérateurs masculins des transports collectifs afin de les sensibiliser et les informer sur les violences sexistes et sexuelles dans les transports. La mise à l'agenda de ce sujet dans les médias et les discours politiques leur a permis d'obtenir des financements de l'organisation pan-africaine et féministe FEMNET⁵ et d'engager ainsi un développement plus formel de l'association.



³ Entretien avec Naomi Mwaura, le 22 juin 2021

⁴ Ibid.

⁵ FEMNET, The African Women's Development and Communications Network : <https://femnet.org/>

I

Un objectif, plusieurs programmes d'actions

L'association fait le constat de problèmes structurels propres à l'industrie des *matatus* qui créent un contexte favorable aux violences sexistes envers les femmes (secteur très masculin, rapport de pouvoirs et de compétition, faible contrôle de la puissance publique,...). Toutefois, sa position n'est pas de demander leur interdiction ou leur intégration au système de transport public⁶ : « Au lieu de nous débarrasser des *matatus*, comprenons les habitudes de déplacements, formons-nous sur la façon d'améliorer l'expérience des navetteurs, changeons les comportements, formons et adoptons des politiques de lutte contre le harcèlement sexuel, embauchons une main-d'œuvre plus diversifiée pour faire des transports publics le mode de transport préféré⁷ ».

L'association fait ainsi la promotion du concept-méthode du « gender mainstreaming »⁸ (l'approche intégrée de l'égalité entre les femmes et les hommes). Cette méthode, proposée pour la première fois lors de la troisième conférence mondiale des Nations unies sur les femmes à Nairobi en 1985, implique que les actions en faveur de l'égalité femmes-hommes doivent être **transversales à toutes les politiques publiques**. Chaque politique publique doit ainsi prendre en compte les situations spécifiques des femmes et des hommes avant de mettre en place une action à destination de tous. Ce critère doit aussi être pris en compte dans l'évaluation des politiques publiques. Or, la fondatrice et directrice de l'association, Naomi Mwaura souligne que le gouvernement porte un intérêt croissant pour le secteur des transports mais ne se focalise que sur **l'investissement dans les infrastructures routières** et ne considère pas assez les facteurs socio-économiques déterminant la **demande de transport, et en particulier le facteur de genre**.⁹

Les **deux principaux éléments** qui influencent la mobilité de façon différenciée selon le genre sont les suivants :

- **Les normes sociales et les rôles associés au genre** : ces normes et ses rôles impliquent par exemple des motifs de déplacements propres aux femmes, qui sont davantage concernées par les activités de « care » (de soin pour la famille, les personnes âgées...). Elles disposent aussi de moins de temps pour se déplacer pour d'autres motifs (loisirs, travail...)
- **Les violences sexistes et sexuelles** : les femmes étant plus souvent victimes d'agressions et de harcèlement que les hommes, leur expérience des transports est plus difficile et négative, et peut limiter leur mobilité¹⁰.

Ce positionnement a ainsi mené l'équipe à développer une série de programmes **pour transformer de l'intérieur le système** des *matatus*, en visant deux grands objectifs : (1) Développer et partager les connaissances sur les violences sexistes et sexuelles, (2) Accompagner les changements de comportements et de représentations.

1) Développer et partager des connaissances sur les violences sexistes et sexuelles

- **Des rapports de recherches quantitatives et qualitatives pour mieux appréhender le phénomène des violences sexuelles**

Un premier état des lieux des violences à l'encontre des femmes dans les transports collectifs et les espaces de connexions a été réalisé en 2017, et est considéré comme une évaluation de référence par les autorités publiques. Dans ce rapport, la Flone Initiative dresse un constat de la fréquence et de la nature des agressions sexistes dans les transports, ainsi que du type de réponses apportées par les témoins de ces agressions (réactions, défense, ignorance...) et par les autorités publiques (enquêtes, sanctions...). Cette étude est basée sur des questionnaires réalisés auprès de gérants de coopératives de *matatus*, de conducteurs et de passagers hommes et femmes.

L'étude a notamment révélé que :

- 88% des usagers ont déjà été témoins d'un fait d'agression ou de harcèlement
- 70% des usagers déclarent que les violences se déroulent le plus souvent aux arrêts de bus
- 36% des usagers déclarent ne pas réagir lorsqu'ils sont témoins de ce type de violences

⁶ Entretien avec Naomi Mwaura, le 22 juin 2021

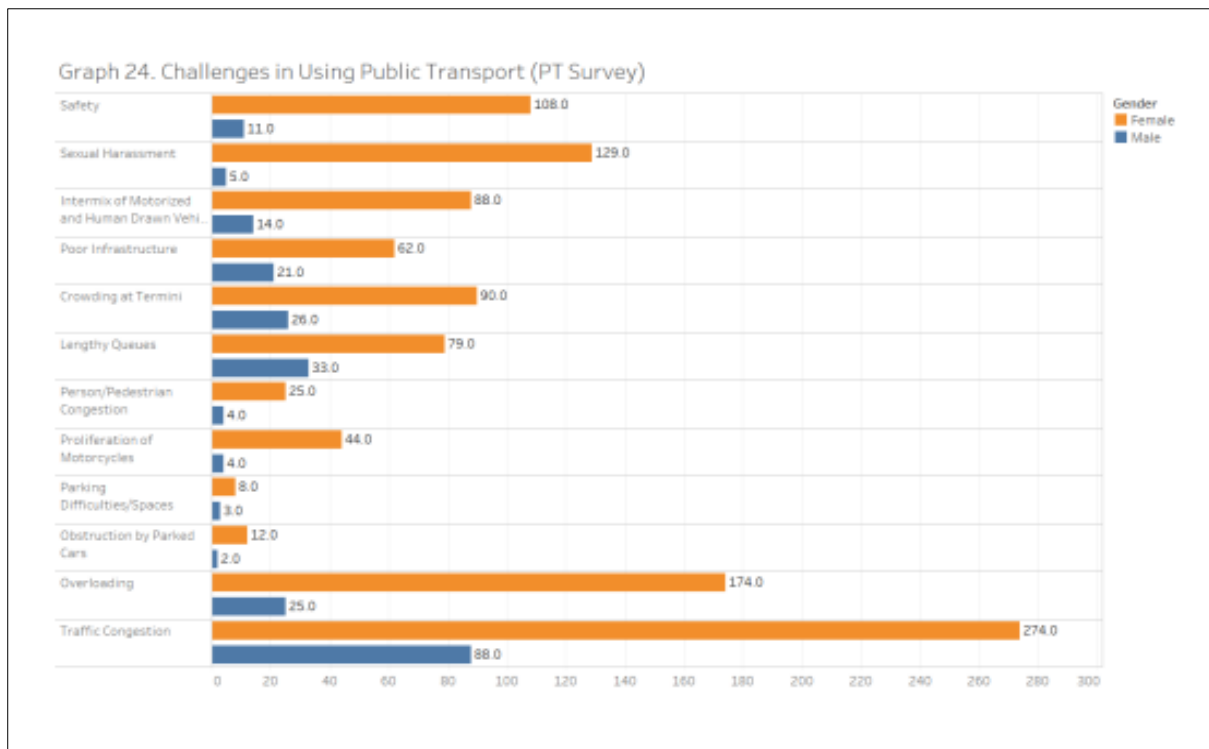
⁷ Mwaura, N., "A feminist re-imagining of Kenya's public transport", Ted Talk, 9 juin 2021
https://www.youtube.com/watch?v=RUYmYE7Zl_E

⁸ Dauphin, S. et Senac, R., "Gender mainstreaming : analyse des enjeux d'un 'concept-méthode', Cahiers du Genre, n°44, p.5-16, 2008

⁹ Entretien avec Naomi Mwaura, le 22 juin 2021

¹⁰ "Gender in Urban Transport in Nairobi, Kenya : Volume 1 – Mobility", World Bank, 2020

(Rapport « Violence Against Women and Girls in Public Road Transport and Connected Spaces in Nairobi County », 2017)



Difficultés rencontrées par les usagers des transports publics à Nairobi, selon le genre. Source : "Violence against Women and Girls in Public Road Transport and Connected Spaces in Nairobi County, Kenya", Flone Initiative, 2018

Une seconde étude a été réalisée en 2018 grâce au financement de l'UN Habitat, portant cette fois sur les discriminations de genre au sein du secteur professionnel des *matatus*. Cette étude, basé notamment sur plus d'une centaine d'entretiens avec des responsables de coopératives de *matatus* visait à réaliser un état des lieux des difficultés que rencontrent les femmes dans le secteur en tant que professionnelles et les freins à l'intégration de celles qui souhaiteraient y travailler. En particulier, elle révèle que les gérants des coopératives sont exclusivement des hommes, et que ceux-ci, bien qu'ils reconnaissent que les femmes peuvent être de « bons employés », privilégient systématiquement l'embauche d'hommes en raison d'un certain nombre de stéréotypes de genre. L'étude montre aussi qu'ils n'existent aucune politiques internes de lutte contre les violences sexistes et sexuelles envers les employées des *matatus*. (Rapport « Report on Gender Equity Assessment of Nairobi's Public Minibus Transport Services », 2018)

Un rapport a été réalisé sur **les spécificités de la « mobilité du *care* »** - c'est-à-dire la mobilité liée au soin du foyer, des enfants ou encore des personnes âgées - à partir d'entretiens avec 450 femmes habituées des *matatus*. Ces entretiens ont permis de faire apparaître les habitudes de voyages de ces femmes et les difficultés qu'elles rencontrent au cours de ces déplacements spécifiques : transports de charges, d'enfants etc.

Un rapport sur la sûreté des déplacements du point de vue des femmes a été réalisé en 2019, à partir de l'analyse des données fournies par l'application « My Safetipin », qui est utilisée par les femmes de Mombasa (deuxième ville du pays) pour évaluer le niveau de sûreté de leurs trajets, à partir d'une dizaine de paramètres (luminosité, présence humaine, visibilité, sentiment d'aisance...). Ce diagnostic participatif a permis ensuite à l'association de formuler des recommandations pour améliorer les lieux identifiés comme les points les moins sûrs : par exemple, améliorer l'éclairage d'une rue, élargir des trottoirs, encourager le développement de commerces ambulants, dont la présence crée une surveillance naturelle etc... (« Mombasa Safety Report », 2019)

Une étude sur l'impact du Covid 19 sur les salariées du secteur des *matatus* à Nairobi a été publiée en 2020 et a notamment montré que 52% d'entre elles n'avait plus d'emploi à cause de la crise (« Implications of Covid 19 on Women Professionals in the Public Transport Industry »¹¹)

¹¹ Site officiel de Flone Initiative, <http://floneinitiative.org/index.php/home/>

- **La plateforme de cartographie participative « Report It, Stop It »**

- La cartographie participative (*crowdmapping*) consiste à recenser des informations de localisation en ligne de façon collective.
- La plateforme « Report It, Stop it » permet de localiser et de donner des informations sur des faits d'agression ou de harcèlement (nature des faits, nombre de personnes impliquées...) dans les transports et l'espace public. L'objectif de cet outil est d'accumuler des données sur l'ampleur des violences dans les transports et les espaces de connexions (arrêts de bus...) au Kenya d'objectiver et documenter l'ampleur des agressions sexistes et sexuelles pour sensibiliser l'opinion et les pouvoirs publics. L'outil permet aussi d'identifier les lieux particulièrement à risque, où le plus d'incidents ont été reportés, afin d'orienter l'action des services de police et de sécurité. Toutefois, l'objectif n'est pas de fournir une aide médicale d'urgence ou de contacter la police en direct.
- Les publics cibles sont donc les victimes et témoins d'agressions ou de harcèlements, mais aussi les autorités publiques et les opérateurs de transport qui peuvent faire un état des lieux des violences et répondre aux besoins de sûreté des usagers des transports.
- Cette plateforme a été mise en place en partenariat avec l'entreprise à but non lucratif Ushahidi, qui a mis à disposition gratuitement son logiciel libre de cartographie participative. Plusieurs associations locales et étudiantes ont aidé Flone Initiative à sensibiliser des étudiants de l'université à l'utilisation de la plateforme, pour les inciter à recenser des incidents.

Des échanges au niveau international, pour partager les connaissances et les expériences

- L'association est à l'initiative d'une **conférence internationale « Women and Transport Africa »**, dont la 4ème édition s'est tenue en décembre 2021. Cette conférence internationale vise à rassembler les travailleurs, décideurs, chercheurs et autres acteurs clés du domaine souhaitant s'engager sur le sujet des discriminations et violences que subissent les femmes dans les transports. L'événement est soutenu par une dizaine d'organisations internationales, dont la Banque Mondiale et UN Habitat¹².
- Le 9 juin 2021, Naomi Mwaura a été invitée à présenter son association lors des conférences internationales américaines Ted Talk, « A feminist reimagining of Kenya's public transport », dont la vidéo a été visionnée près de 108 000 fois sur la plateforme Youtube¹³.

1. Accompagner les changements de comportements et de représentations



Une femme travaillant dans un *matatu*.
Source : Annual Report 2019

Un programme de formation pour les femmes qui souhaitent travailler dans le secteur des transports « Women in Transport (WIT) » :

- Il s'agit du programme phare de l'association, dont le but est de promouvoir et de préserver la présence de femmes dans le secteur professionnel des transports, en leur apportant des savoir-faire et du soutien collectif.
- La formation consiste en un suivi régulier des membres, d'ateliers professionnels mensuels, de réunions de partage d'expériences...
- Deux groupes locaux existent à ce jour : à Nairobi et à Mumbasa¹⁴

¹² Site officiel de Flone Initiative, <http://floneinitiative.org/index.php/home/>

¹³ Mwaura, N., "A feminist re-imagining of Kenya's public transport", Ted Talk, 9 juin 2021 https://www.youtube.com/watch?v=RUYmYE7Zl_E

¹⁴ Site officiel de Flone Initiative, <http://floneinitiative.org/index.php/home/>



Atelier organisé par Flone Initiative avec les opérateurs. Source : site officiel de Flone Initiative.

Un programme de sensibilisation et de prévention à destination des hommes qui travaillent dans les *matatus*, « *Usalama Wa Uma* » :

- Ce programme forme les prestataires de transport public (principalement les responsables, les chauffeurs et les conducteurs de *matatus*) à la **prévention des agressions et du harcèlement sexuel**.
- Ce programme est constitué d'ateliers pour former les hommes aux questions de genre, les sensibiliser aux enjeux de qualité de service, leur proposer des notions de développement personnel et professionnel. L'objectif de l'association est que la formation devienne obligatoire pour obtenir le permis de conduire professionnel au Kenya.
- Il est mis en place en collaboration avec certaines coopératives de *matatus* et cible en priorité les quartiers identifiés comme des lieux récurrents d'agressions et de harcèlement à l'égard des femmes.

Le guide pratique de recommandations pour mettre en place des services de transports plus sûrs et accessibles pour les femmes (« Gender Sensitive Minibus Services and Transport Infrastructure for African Cities : A Practical Toolkit»¹⁵, en collaboration avec UN Habitat, 2018

- Ce document recense des directives et des outils pratiques à mettre en place pour créer des systèmes de transports plus sûrs et accessibles.
- Il s'adresse aux décideurs et aux acteurs de la société civile, ainsi qu'aux opérateurs de transports
- L'association a mis en place des ateliers participatifs avec des responsables de *matatus* pour co-construire ces recommandations et réfléchir avec eux à comment les mettre en place. Un atelier sur le concept de « gender-mainstreaming » (approche intégrée de l'égalité entre les hommes et les femmes) a notamment réuni 100 professionnels du secteur des *matatus* (responsables, conducteurs, représentants syndicaux...) en juin 2021.

Des campagnes numériques et artistiques pour communiquer et sensibiliser sur les réseaux sociaux et dans l'espace public

- La création de vidéos animées pour inciter à l'utilisation de l'application « Report It, Stop It », conçues par une entreprise de production de Nairobi (Mau Mau Arts).
- La production d'un long métrage pour présenter les histoires de femmes travaillant dans le secteur des transports et sensibiliser aux violences et aux discriminations genrées (« Muspa Nganya », en collaboration avec HIVOS Global, Mau Mau Arts et Turning Tables Kenya).
- L'affichage dans les véhicules et dans les bureaux des coopératives de *matatus* de supports de communication et de sensibilisation (affiches, brochures...).

¹⁵ "Gender Sensitive Mini Bus Services and Transport Infrastructure for African Cities : A Practical Toolkit", Flone Initiative, 2019

- Diverses interventions culturelles, à travers le théâtre et les graffitis par exemple ¹⁶



¹⁶ Ibid

Les moyens financiers et humains

Le budget annuel de l'association est de 500 000 euros.

Ce budget provient dans sa quasi-totalité des mécènes¹⁷ :

- Des organisations internationales, comme UN Habitat (qui finance aussi ponctuellement des études en complément)
- Des ONG et des fondations : The Global Fund for Women, Ashoka, Voice, Hivos, The Harnisch Fondation ...
- L'entreprise Google

Ces donations sont complétées par les frais d'adhésion à l'association qui sont de 2 dollars/mois.

Pour déployer ses programmes, l'association Flone Initiative emploie six personnes à temps plein :

- La fondatrice et directrice générale, Naomi Mwaura
- Une responsable de la communication
- Une responsable des programmes
- Une responsable de la recherche et des politiques publiques
- Une responsable financière
- Une stagiaire

L'équipe est aussi complétée par deux bénévoles : une rédactrice des publications et une contrôleuse des finances¹⁸.

¹⁷ Site officiel de Flone Initiative, <http://floneinitiative.org/index.php/home/>

¹⁸ Entretien avec Naomi Mwaura, le 22 juin 2021

L'impact de l'initiative : un nombre de participants en croissance, des programmes novateurs et soutenus par des acteurs variés

L'association Flone Initiative a fêté ses dix ans en 2021. Toutefois, leurs premières études quantitatives et qualitatives sur les discriminations et les violences à l'encontre des femmes dans les transports datent de 2018. Le faible recul temporel rend difficile à évaluer statistiquement l'impact de leurs actions, toutefois, plusieurs constats peuvent être faits d'un point de vue extérieur :

1. Le nombre de projets développés localement est significatif et le nombre de participants est en croissance

Les programmes de formation mise en place par l'association attirent de plus en plus de femmes et de professionnels du secteur. Le programme Women in Transport ne concernait que 12 femmes à sa création en 2017 et en rassemble aujourd'hui près de 150. D'après Naomi Mwaura, il s'agit du projet le plus abouti et le seul qui concerne également une autre ville que Nairobi, Mumbasa. S'il est difficile d'objectiver un lien de causalité entre le développement de ce programme et le nombre de femmes qui travaillent dans le domaine des transports, la fondatrice revendique une évolution des représentations concernant le travail des femmes¹⁹. Avec près de **700 travailleurs masculins formés en 2019, le programme Usalama Wa Uma** lancé en 2017 fait aussi ses preuves : Naomi Mwaura témoigne de l'apprentissage des travailleurs et des réactions positives lorsque l'association propose aux opérateurs de bénéficier de la formation. Enfin, les recommandations du guide pratique ont pu être mises en place grâce à l'expérimentation au sein de deux coopératives de *matatus* : ces deux premières coopératives ont conçu une politique interne anti-harcèlement et mis en place leurs propres formations pour les opérateurs. Près de 60 travailleurs (chauffeurs et conducteurs) et 6 responsables au total ont été formés par ce biais²⁰.

2. L'association est une source de référence sur les violences sexistes et sexuelles au Kenya

Avec ces rapports quantitatifs et qualitatifs et sa plateforme de cartographie participative, l'association documente de façon inédite l'ampleur des violences sexistes et sexuelles dans les transports. Elle s'est ainsi imposée comme un acteur de référence sur cette thématique, mobilisé par les acteurs publics et les professionnels du secteur.

3. La communication de l'association a une portée nationale et internationale

Si les actions concrètes de l'association se concentrent principalement à Nairobi à ce stade, la diffusion des informations, de la sensibilisation et du partage d'expérience se réalisent à des échelles nationales et internationales. En témoignent les quatre éditions de la conférence internationale « Women and Transport Africa », qui ont rassemblé chaque fois environ 950 participants, et le soutien important des organisations internationales (Banque Mondiale, UN Habitat, The Global Fund for Women...).

Chiffres clés

- **Nombre de membres de l'association** : 6 employés et 2 bénévoles
- **Taux de femmes employées** dans le secteur du transport au niveau national : 10%
- **Nombre de femmes participant au programme Women In Transport** : de 12 femmes membres en 2017 à plus de 150 femmes aujourd'hui
- **Nombre d'ateliers Women in Transport par an (2018)** : 6
- **Nombre de travailleurs du secteur ayant reçu une formation Usalama Wa Uma** : 700
- **Nombre de coopératives de *matatus* ayant mis en œuvre les recommandations du Gender Sensitive Toolkit** : 2, ayant abouti à la formation de 60 travailleurs et 6 responsables
- **Nombre de travailleurs du secteur participant aux ateliers pour la mise en œuvre du Toolkit** : 86
- **Nombre de participants à la conférence de 2020 Women and Transport Africa** : plus de 950

¹⁹ Entretien avec Naomi Mwaura, le 22 juin 2021

²⁰ Annual Report 2019, Flone Initiative, 2019

Conditions du succès du déploiement, d'après la fondatrice et directrice

Les actions de l'association Flone Initiative se multiplient et sont bien accueillies par les publics ciblés, principalement pour trois raisons, d'après l'analyse de la fondatrice et directrice :

1. Une initiative « bottom up » (ascendante) qui agit au plus près des communautés et des acteurs professionnels

D'abord, l'association est l'initiative de personnes directement concernées par le phénomène qu'il s'agit de traiter, ce qui permet de mettre en place des actions adaptées, au plus proche de la réalité du terrain. Ensuite, les membres de l'association ont noué des liens de proximité avec les communautés dans lesquelles ils interviennent (secteur professionnel, quartiers, groupes de femmes...). La directrice Naomi Mwaura explique par exemple que pour préparer les formations, son équipe se renseigne sur les caractéristiques et les besoins spécifiques de la communauté ciblée en échangeant avec ses membres de façon informelle. Cela permet d'identifier les problèmes propres à certaines lignes de *matatus*, qui sont par exemple plus touchées que d'autres par les violences policières, par les confrontations entre cartels ou par des problèmes entre les employés et leur hiérarchie. Lors des formations dédiées aux femmes, la non-mixité permet d'instaurer un cadre bienveillant et un sentiment d'appartenance au groupe, ce qui conduit à libérer la parole et à partager des expériences et informations sur les conditions de vie quotidienne des femmes²¹. Les informations sur le nombre de faits de harcèlement ou d'agressions sur les lignes de *matatus* leur proviennent également directement des citoyens, via la plateforme de cartographie participative et par une veille sur les groupes Facebook spécifiques à des quartiers ou à des communautés. Ces remontées d'informations du terrain permettent d'agir au plus près des besoins et de cibler les priorités. Par exemple, pendant la crise du Covid-19, l'association a pu mettre en place des actions adaptées aux besoins des femmes qui travaillaient dans les transports ou qui ont perdu leur emploi à cause de la crise, et a ainsi servi d'intermédiaire avec les services de l'Etat pour leur apporter des réponses (aides financières et matérielles, gardes d'enfants...).

2. De nombreux partenariats avec des acteurs locaux, adaptés à chaque projet

Si l'association Flone Initiative est une initiative citoyenne directement en contact avec les communautés et les acteurs locaux, elle assure son bon fonctionnement en mettant en place des partenariats pour tous ses projets. Les rapports de recherche et les conférences sont par exemple activement soutenus par de grandes organisations internationales, mais les projets de sensibilisation (notamment à travers l'expression artistique) impliquent aussi de plus petites entreprises locales²² (du numérique, de la production vidéo,...).

3. Une démarche pédagogique et constructive, à la fois pour les femmes et pour les opérateurs des *matatus*

L'association fait le choix de la pédagogie pour sensibiliser et contribuer aux changements de représentations, en se basant sur une approche pragmatique et peu revendicative. Cette stratégie vise à désamorcer les conflits, dans un contexte encore hostile aux droits des femmes, comme en témoigne notamment la contre-manifestation masculiniste en 2015 « #YourNudityIsNotMyChoice ». Dans les formations pour les travailleurs des *matatus*, certains ateliers consistent par exemple à décrire la journée d'une femme qui prend les transports en commun, afin de montrer la réalité de l'expérience négative et provoquer l'empathie des opérateurs. Les femmes sont présentées avant tout comme des clientes des *matatus* dont l'expérience du service doit être améliorée pour les fidéliser et qu'elles utilisent plus souvent ce moyen de transport.

Les leviers de développement, d'après la fondatrice et directrice

1. Augmenter le budget pour pouvoir se déployer à une échelle nationale

Naomi Mwaura souhaiterait voir augmenter le volume des dons et des subventions que reçoit l'association, car le budget de 500 000 euros par an n'est pas, selon elle, à la hauteur du problème des violences sexuelles au Kenya. Les femmes représentent 51,9% de la population et, en 2014, 49% des femmes âgées de 15 à 49 ans indiquaient avoir été victimes de violence²³. De plus, l'association est à la seule à ce jour à œuvrer dans le pays pour lutter contre ces violences dans les transports. Le contexte de la crise sanitaire incite actuellement les donateurs à se focaliser davantage sur les enjeux de santé publique que sur les conditions des femmes dans les transports : l'une des activités principales de la directrice est d'organiser

²¹ Ibid

²² Site officiel de Flone Initiative, <http://floneinitiative.org/index.php/home/>

²³ Kenya Demographic and Health Survey (KDHS 2008-2009)

la collecte des fonds et de répondre à des appels à projets, ce qui nécessite énormément de temps. Il n'y a par ailleurs pour l'instant qu'une seule personne en charge de tous les programmes. Augmenter le budget lui permettrait d'embaucher afin de développer les formations et de créer différentes branches locales pour déployer les actions dans tout le pays.

2. Développer les programmes pédagogiques auprès des opérateurs masculins des *matatus*

Le secteur des *matatus* étant en pleine croissance, l'association éprouve des difficultés à trouver les ressources pour pouvoir former suffisamment d'opérateurs à la prévention des violences sexistes. Le besoin est d'autant plus important que la résistance culturelle des hommes est forte : il existe un écart significatif entre ce que les hommes considèrent comme du harcèlement ou une agression et ce qu'en dit la loi. Malgré toutes ces actions de sensibilisation et de formation, les femmes du secteur des transports continuent de devoir faire face à la réalité sexiste et violente de ce milieu professionnel. De ce fait, même prévenues et informées grâce au programme Women in Transport, elles n'ont pas pu toutes rester y travailler aussi longtemps qu'elles l'auraient souhaité, à cause d'agressions régulières.²⁴ Dans cette perspective, des interventions éducatives auprès des enfants scolarisés pourraient s'avérer utiles pour prévenir les violences et déconstruire les stéréotypes liés au genre dès le plus jeune âge.

3. Communiquer plus largement sur la plateforme de cartographie participative et mettre en place un partenariat avec les pouvoirs publics locaux de façon à susciter une plus grande participation

Malgré des interventions à l'université pour sensibiliser les étudiants à l'utilisation de la plateforme et une communication importante sur les réseaux sociaux, celle-ci n'a recensé depuis sa création qu'un peu plus de 300 faits de harcèlements ou d'agressions par des victimes ou des témoins²⁵. Ce nombre paraît très faible lorsqu'on le compare à l'étude réalisée par l'association en 2018, selon laquelle 88% des usagers des *matatus*, qui sont des centaines de milliers par jour, ont été témoins ou victimes de violences sur leur ligne²⁶. Ainsi, on constate que si la plateforme de cartographie participative est fonctionnelle, le volume d'utilisateurs est lui insuffisant. Il s'agirait donc de communiquer plus largement sur les réseaux sociaux sur son existence, de mener des campagnes d'information auprès des jeunes et de la faire tester pour s'assurer de sa facilité d'utilisation. Pour encourager les femmes à l'utiliser, les campagnes devront aussi insister sur la protection de leurs données personnelles. Un partenariat financier avec les pouvoirs publics locaux pourrait être gagnant-gagnant : un meilleur calibrage des politiques publiques de prévention et de sécurité pourrait être permis par l'éclairage apporté par les données de l'application. Un point d'attention apparaît toutefois sur les effets pervers éventuels de cet outil, qui pourrait conduire à créer des « No Go Zones », autrement dit des endroits déconseillés aux femmes sous peine de les rendre responsables des agressions dont elles pourraient y être victimes si elles n'avaient pas tenu compte de l'avertissement.

²⁵ "Inspirational interview : Naomi Mwaura, founder of Flone initiative - part 1", The Pixel Project, 29 juillet 2018"

<https://www.thepixelproject.net/2018/07/29/inspirational-interview-naomi-mwaura-founder-of-flone-initiative-part-i/>

²⁶ "Gender Sensitive Mini Bus Services and Transport Infrastructure for African Cities : A Practical Toolkit", Flone Initiative, 2019

Sources

Entretien avec Naomi Mwaura, le 22 juin 2021

Dauphin, S. et Senac, R., "Gender mainstreaming : analyse des enjeux d'un 'concept-méthode', Cahiers du Genre, n°44, p.5-16, 2008

Heinze, R., "A Nairobi, comment les matatus ont pris le contrôle de la rue", Le Monde, 30 avril 2019
https://www.lemonde.fr/afrique/article/2019/04/30/a-nairobi-comment-les-matatus-ont-pris-le-contrôle-de-la-rue_5456839_3212.html

Flone Initiative, "Gender Sensitive Mini Bus Services and Transport Infrastructure for African Cities : A Practical Toolkit", 2019

Flone Initiative, "Violence against Women and Girls in Public Road Transport and Connected Spaces in Nairobi County, Kenya", 2018

Flone Initiative, Annual Report 2019, 2019

Flone Initiative official website , <http://floneinitiative.org/index.php/home/>

Deutsche Welle, [#MyDressMyChoice: Kenyans hold rally to support woman beaten for wearing miniskirt](#)", 17 novembre 2014

World Bank, "Gender in Urban Transport in Nairobi, Kenya : Volume 1 - Mobility", 2020

"Gender in Urban Transport in Nairobi, Kenya : Volume 2 - Employment", World Bank, 2020