UCLouvain

PSAD
ÉCOLE DES SCIENCES
POLITIQUES ET SOCIALES

Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de communication
École des sciences politiques et sociales (PSAD)

Angles morts institutionnels face aux accidents de la route en Asie du Sud et du Sud-Est :

Une enquête qualitative auprès d'experts en sécurité routière.

Auteur : Nathan Pham-Schall
Promoteur : Bruno Masquelier
Lecteur : Valentin Bope
Année académique : 2025-2026
Master en sciences de la population et du développement (SPED2M/DV)

Déclaration de déontologie

« Je déclare sur l'honneur que ce mémoire a été écrit de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (idées, phrases, graphes, cartes, tableaux, …) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Conformément au point 4 de la note du bureau de la Faculté ESPO du 1er juillet 2024, je déclare que mon usage de l'intelligence artificielle et des assistants conversationnels, dont entre autres Claude (Anthropic), en tant qu'appui méthodologique et critique tout au long de la réalisation de ce mémoire, ainsi que des outils LanguageTool et DeepL pour la correction orthographique et l'aide à la formulation, est conforme à cette note. Ces usages relèvent d'un accompagnement et non d'une génération de texte repris tel quel : l'ensemble du mémoire a été rédigé personnellement. Je me tiens à disposition du jury pour en préciser les modalités lors de la soutenance.

Je déclare avoir pris connaissance et adhérer au Code de déontologie pour les étudiant(e)s en matière d'emprunts, de citations et d'exploitation de sources diverses en ce compris l'usage des outils d'intelligence artificielle générative et savoir qu'un plagiat ou que toute autre forme d'irrégularité est une faute grave et est susceptible de donner lieu aux procédures et sanctions prévues aux articles 107 à 114 du RGEE (Règlement général des études et des examens). »



Avant-propos

Ce mémoire trouve son origine dans un constat fait presque par hasard en 2024, lors de la rédaction de mon travail de fin de bachelor en relations internationales consacré à la transition épidémiologique du Vietnam : j'ai été frappé par la place qu'occupaient les accidents de la route, notamment chez les jeunes, dans les données de mortalité. Ce constat est resté avec moi lors d'un voyage en Asie du Sud-Est, ce qui m'a poussé, pour mon mémoire de master, à approfondir ce sujet à une échelle plus large.

Je tiens à remercier mon promoteur, Bruno Masquelier, pour son accompagnement tout au long de ce travail, ainsi que Valentin Bope pour son rôle de lecteur. Je remercie également les six experts qui ont accepté de m'accorder leur temps pour un entretien. Dans un domaine où les chercheurs sont sollicités de toutes parts, leur disponibilité pour un étudiant de master n'allait pas de soi et je leur en suis reconnaissant. Merci aussi à mon professeur de démographie à Genève qui a déclenché l'étincelle me poussant à faire cette recherche, et à mon maître de stage, qui a su m'orienter au moment où j'étais le plus perdu. Enfin, mes remerciements les plus sincères vont à ma maman, d'un soutien sans faille, qui me permet de poursuivre des études qui me plaisent (merci aussi pour tes sempiternelles relectures), ainsi qu'à mon entourage proche : ils se reconnaîtront s'ils lisent ce passage, merci d'être là pour moi.

Table des matières

Introduction 4

Chapitre 1 : Revue de littérature 9

1.1. La construction des accidents de la route comme problème de santé publique mondial : une mise à l'agenda progressive 9

1.2. Un système défaillant : déterminants structurels et profil épidémiologique des pays à faible et moyen revenu 11

1.3. Des modèles importés aux réalités locales : les limites des politiques internationales de sécurité routière 14

1.4. Problématique et hypothèse de recherche 18

Chapitre 2 : Méthodologie et récolte de données 19

2.1. Positionnement épistémologique et données 19

2.2. Entretiens semi-directifs (justification, échantillon et conduite) 20

2.3. Posture du chercheur et réflexivité 23

2.4. Méthode d'analyse des entretiens 24

Chapitre 3 : Résultats 28

3.1. Invisibilité structurelle et angles morts du problème 28

3.2. Profil de risque des usagers et inadaptation des infrastructures 33

3.3. Écarts entre engagements formels et capacité réelle 39

3.4. Sujets émergents : commuting safety, agenda colonial 45

Chapitre 4 : Discussion et liens avec la littérature 49

4.1. Retour sur la question de recherche et les hypothèses 49

4.2. Le profil de risque face aux cadres classiques 50

4.3. Modèle voyageur et capacité étatique face à l'écart de mise en œuvre 51

4.4. L'invisibilité des données comme obstacle à l'évaluation des politiques 53

4.5. Limites et prolongement de la recherche 55

Conclusion 57

Bibliographie 60

Index 67

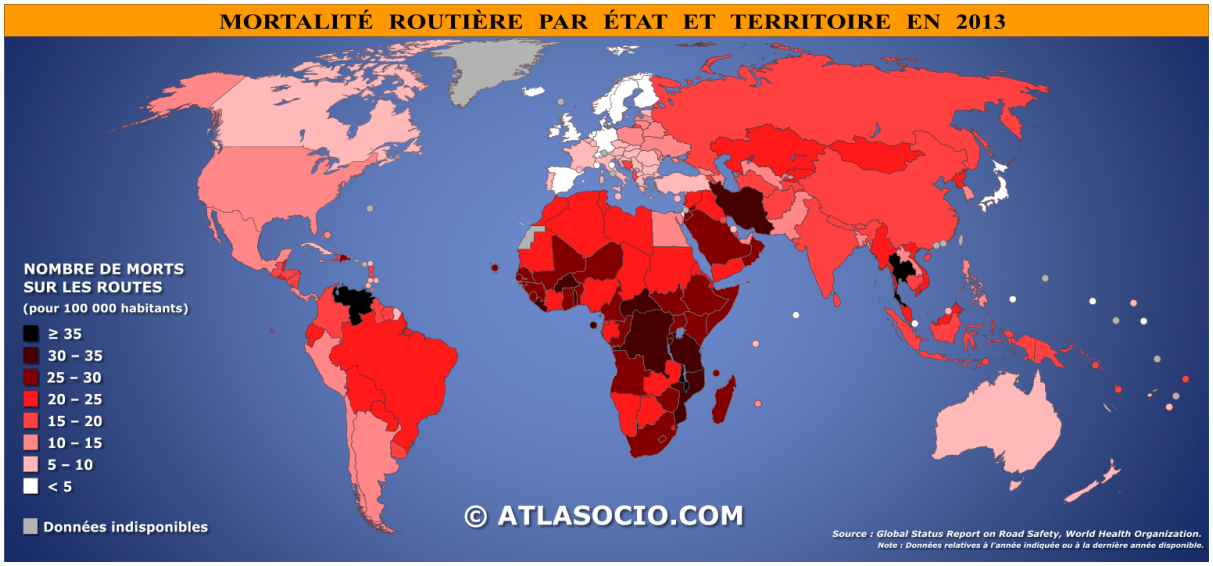
Introduction

« *Few people would dream of hiring a contractor to build them a house and expect it to be built to a safe standard only 85 percent of the time; similarly, few people would want to eat out in a restaurant where only 85 percent of the meals were safe to eat. Why then do we accept such sloppiness in road safety, where a situation in which 85 percent of drivers going the speed limit is deemed to be good enough?* » Neil Arason, 2014.

Chaque année, environ 1,19 million de personnes meurent dans des accidents de la route, soit un taux de mortalité routière mondial de 15 pour 100 000 habitants. Il s'agit de la première cause de décès chez les enfants et jeunes adultes de 5 à 29 ans dans le monde et de la 12e cause toutes classes d'âge confondues (GSRRS, 2023). Ce chiffre global masque cependant une disparité importante : 92 pour cent de ces décès surviennent dans des pays à faible ou moyen revenu (PFMR), alors même que ces pays ne possèdent qu'environ 60 pour cent du parc automobile mondial (GSRRS, 2023). Les écarts se creusent si l'on isole les pays à faible revenu : le risque de décès par accident de la route y est trois fois plus élevé par rapport aux pays à haut revenu, alors même que les pays à faible revenu possèdent moins de 1 pour cent des véhicules mondiaux. Cette asymétrie constitue le point de départ de ce mémoire.

Comme l'illustre la carte ci-dessous, la mortalité routière demeure présente dans l'ensemble des régions du monde. Son intensité, en revanche, varie fortement selon les pays, avec des taux particulièrement élevés en Afrique subsaharienne et dans certaines régions d'Asie. Si l'Afrique apparaît comme la région la plus touchée, plusieurs pays d'Asie du Sud et du Sud-Est présentent également des niveaux élevés de mortalité routière. On remarque de fortes disparités dans ces régions, justifiant un intérêt particulier pour cette région dans le cadre de cette recherche.

Carte 1 : Mortalité routière par pays en 2013



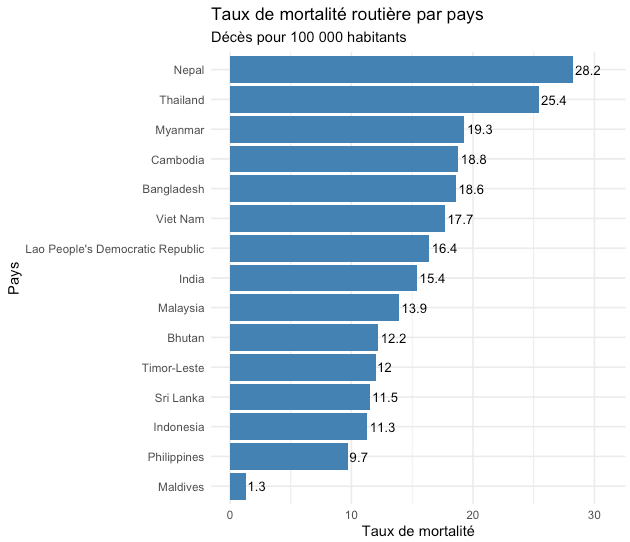
Source : Global Status on Road Safety 2013, World Health Organization, Atlasocio.com

Au sein même des pays à revenu faible et intermédiaire, l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est concentrent une part disproportionnée de ce fardeau. Selon l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), la région South-East Asia Region (SEAR) concentre 28 pour cent des décès mondiaux pour une population qui représente un quart de la population mondiale. On y observe par ailleurs des écarts importants entre pays voisins présentant des niveaux de développement économique comparables. En effet, au-delà de leur appartenance quasi-commune à la catégorie des pays à revenu faible ou intermédiaire, les États d'Asie du Sud et du Sud-Est présentent des profils de sécurité routière très hétérogènes.

Encadré 1 : Données quantitatives mobilisées

Ce mémoire s'appuie, pour son volet quantitatif, sur le *Global Status Report on Road Safety* (GSRRS) 2023 de l'OMS. Cette base de données internationale fait référence en matière de sécurité routière. Sa construction et ses limites sont détaillées dans le chapitre 2, section 2.1. Les analyses descriptives présentées dans ce travail (taux de mortalité par pays, répartition par type d'usager, écarts entre données déclarées et estimées) ont été produites via le logiciel R à partir des données brutes du GSRRS 2023, disponibles en libre accès sur le site de l'OMS. Ces données quantitatives ne constituent pas un volet d'analyse autonome et sont mobilisées uniquement dans l'introduction : elles servent à documenter l'ampleur et les contours du phénomène étudié, la partie explicative du mémoire reposant principalement sur l'analyse qualitative du corpus d'entretiens (Chapitre 3).

Figure 1 : Taux de mortalité routière par pays d'Asie du Sud et du Sud-Est



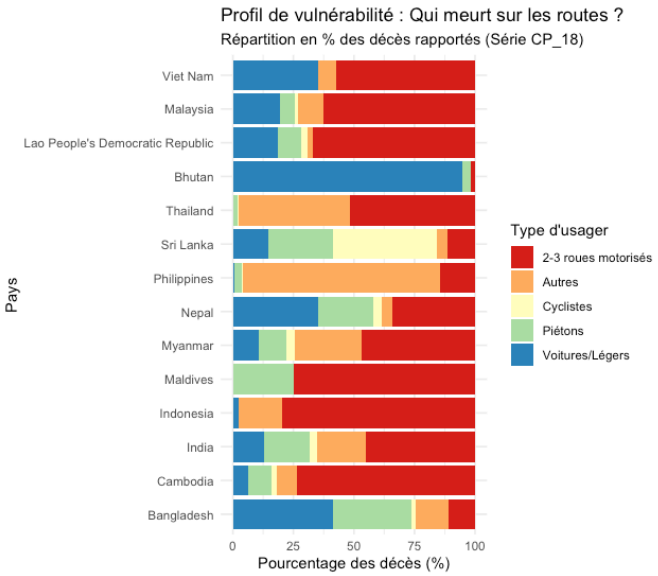
Source : Calculs de l'auteur, à partir des données GSRRS 2023

La figure 1 met en évidence des écarts substantiels de mortalité routière, allant par exemple de 1,3 décès pour 100 000 habitants aux Maldives à 28,2 au Népal (GSRRS, 2023). Des écarts comparables peuvent être observés entre d'autres pays de la région, y compris entre États partageant les mêmes caractéristiques économiques et géographiques. Ces écarts pointent vers un ensemble de facteurs institutionnels, réglementaire et infrastructurels qui s'ajoute au niveau de revenu pour expliquer la mortalité routière. Comprendre ces spécificités constitue l'un des enjeux principaux de cette recherche.

Si la région SEAR telle que définie par l'OMS constitue un point de départ statistique, elle ne recouvre pas exactement le périmètre retenu dans ce mémoire. La classification et le découpage par l'OMS répartissent les pays d'Asie entre plusieurs régions administratives : la région SEAR regroupe le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde, l'Indonésie, les Maldives, le Myanmar, le Népal, le Sri Lanka, la Thaïlande et le Timor-Leste, tandis que le Cambodge, le Laos, la Malaisie, les Philippines et le Vietnam relèvent de la Western Pacific Region (WPR). Cette partition répond à une logique administrative propre à l'OMS. Reprendre cette répartition et cette cohérence géographique spécifique conduirait à exclure de l'analyse des pays pourtant directement comparables à ceux de la région SEAR en termes de niveau de développement, de profil de motorisation ou de défis de sécurité routière. Ainsi, pour ce mémoire, nous retiendrons un périmètre géographique élargi de quinze pays d'Asie du Sud et d'Asie du Sud-Est : Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Inde, Indonésie, Laos, Malaisie, Maldives, Myanmar,

Népal, Philippines, Sri Lanka, Thaïlande, Timor-Leste et Vietnam. Tous ces pays sont classés dans la catégorie des pays à faible et moyen revenu.

Figure 2 : Profil de vulnérabilité selon le type d'usager de la route (% de décès rapportés)



Note : le Timor-Leste ne dispose pas de données par type d'usager dans le GSRRS 2023 et n'apparaît donc pas dans cette figure.

Source : Calculs de l'auteur, à partir des données GSRRS 2023

La littérature scientifique propose plusieurs grilles de lecture pour expliquer les disparités observées entre pays à faible et moyen revenu et pays à haut revenu (Bayraktar et al., 2025; Christie, Jones et O'Toole, 2025; Grimm et Treibich, 2010) : le profil de motorisation, la structure démographique des populations, ou encore les capacités institutionnelles de mise en œuvre des politiques publiques. Ces cadres, mobilisés isolément, peinent à rendre compte de la diversité des trajectoires nationales. C'est cet écart entre des modèles explicatifs globaux et des réalités nationales hétérogènes que ce mémoire se propose d'éclairer, en s'appuyant sur un corpus d'entretiens semi-directifs menés auprès de chercheurs et de praticiens spécialisés en sécurité routière, les données de l'OMS mobilisées ci-dessus permettant d'en circonscrire l'ampleur et les contours.

Ce travail s'attache ainsi à répondre à la question suivante : ***Comment expliquer la concentration des décès par accidents de la route en Asie du Sud et en Asie du Sud-Est ?*** Pour y répondre, le mémoire s'organise en quatre temps. Le premier chapitre propose une revue de la littérature scientifique et institutionnelle sur la sécurité routière, centrée spécifiquement sur les pays à faible et moyen revenu. Il aboutit à la formulation d'une problématique et

d’hypothèses de recherche. Le deuxième chapitre détaille le positionnement épistémologique, les données mobilisées et la méthode de constitution et d’analyse du corpus d’entretiens. Le troisième chapitre présente les résultats de cette analyse qualitative. Le quatrième chapitre, enfin, met ces résultats en perspective avec la littérature mobilisée en première partie, afin de discuter leur portée et leurs limites.

Chapitre 1 : Revue de littérature

Ce chapitre retrace d'abord la manière dont les accidents de la route se sont progressivement imposés comme un problème de santé publique mondial (1.1), avant d'examiner les déterminants et le profil épidémiologique propres aux pays à faible et moyen revenu (1.2). Il montre ensuite comment les grands paradigmes internationaux de sécurité routière, conçus pour répondre à des réalités différentes, peinent à s'adapter à ces contextes (1.3). Cette tension entre cadres explicatifs globaux et spécificités locales constitue le socle sur lequel se construisent la problématique et les hypothèses de ce mémoire (1.4).

1.1. La construction des accidents de la route comme problème de santé publique mondial : une mise à l'agenda progressive

Les accidents de la route figurent parmi les problèmes de santé publique les plus prégnants dans nos sociétés contemporaines, et parmi les plus sous-estimés (Safarpour et al., 2020), en raison notamment d'une normalisation sociale du risque qui a longtemps retardé leur mise à l'agenda politique. Les accidents de la route sont des tragédies, une cause de décès révélatrice de multiples inégalités ; inégalités en termes d'âge, inégalités de genre, inégalités géographiques et bien d'autres. Malgré cela, on constate une certaine apathie sociale, relevée par Wegman en 1996 dans un Rapport technique international produit par le Comité Sécurité Routière de l'Association mondiale de la Route (AIPCR/PIARC). À cette époque, la réduction du nombre de victimes n'était pas toujours une priorité dans les politiques publiques. Ces incidents sont pourtant largement évitables. Wegman argumente que l'insécurité de la route amène un nombre élevé « d'années de vie perdues » et qu'aucun autre système technologique, tel que le transport par rail, maritime ou aérien, n'amène autant de décès que le système de transport routier (Wegman, 1996). Toutefois, le grand public reste marqué par les incidents plus spectaculaires qui caractérisent les catastrophes aériennes ou maritimes. Il y a une sorte de normalisation sociale du risque associé au trafic routier.

Le problème constitue pourtant un enjeu public majeur, touchant de manière disproportionnée les jeunes de la fin de l'adolescence au début de la vingtaine (Kitamura, Hayashi et Yagi, 2018) et les hommes (Dobson et al., 1999). Ces accidents induisent aussi un coût économique élevé

(Rosen et al., 2025). L'analyse réalisée par Gu, Ou et Liu en 2025, et dont les graphiques ci-dessous sont issus, s'appuie sur les données du Global Burden of Disease (GBD) 2021. Ces derniers nous montrent que les jeunes âgés de 20 à 24 ans sont particulièrement touchés par les accidents de la route, avec un risque plus élevé d'être impliqués dans des accidents liés à des véhicules à moteur et à des deux-roues (Gu et al., 2025).

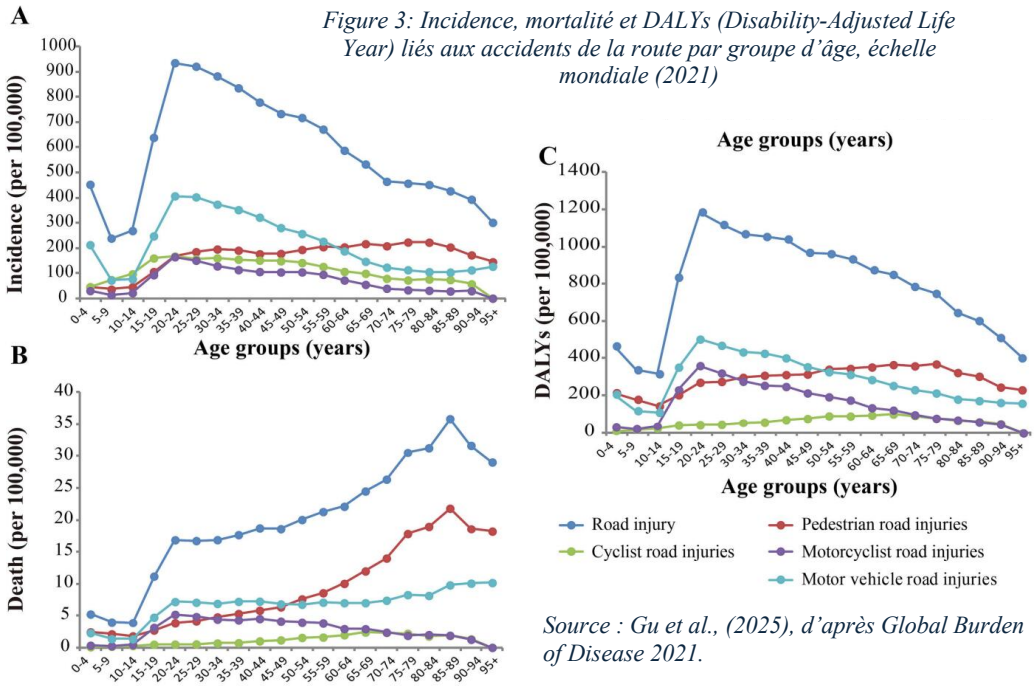


Figure 3: Incidence, mortalité et DALYs (Disability-Adjusted Life Year) liés aux accidents de la route par groupe d'âge, échelle mondiale (2021)

Source : Gu et al., (2025), d'après Global Burden of Disease 2021.

La prise de conscience et les lois internationales autour de la sécurité sont relativement récentes et progressives. Par exemple, la Convention de Genève sur la circulation routière date de 1949 et est considérée comme le fondement de l'approche moderne de la sécurité routière, consistant à harmoniser les règles entre les pays et à promouvoir des réseaux routiers plus sûrs à l'échelle mondiale (Melnykova, 2024). En 1996, une première publication du GBD met en évidence la charge mondiale des accidents et contribue à les faire reconnaitre comme une priorité de santé publique (Ladeira et al., 2017). En 2004, lors du World Health Day, l'OMS lance le World Report on Road Traffic Injury Prevention, où sont mises en avant les inquiétudes quant au fait que l'insécurité routière nuit gravement à la santé publique et au développement à l'échelle mondiale. Le rapport pointe aussi le fait que le nombre d'accidents de la route est évitable et inacceptable (Peden, 2004). À la suite de ce rapport de 2004, le premier Global Status Report on Road Safety est publié en 2009, puis en 2011 est lancée la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 (*Decade of Action for Road Safety 2011-2020*), avec un objectif ambitieux de réduction de 50 pour cent du nombre total de morts par accident de la route. Cet objectif est resté non atteint, puisque la mortalité mondiale a stagné en même temps que la population et

le parc automobile augmentaient (Hyder et al., 2017). Depuis 2021, nous sommes entrés dans la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 (*Decade of Action for Road Safety 2021-2030*) avec un objectif toujours ambitieux de réduire de moitié les décès accidentels d'ici 2030. Cet objectif entre par ailleurs dans les Objectifs de Développement Durable des Nations Unies (ODD cible 3.6).

Ce passage de l'accident comme fatalité individuelle au problème de santé publique mondial constitue le point de départ des grandes politiques internationales de sécurité routière. Il soulève toutefois une question de fond : si le problème est reconnu comme mondial, ses déterminants et les capacités à y répondre sont, eux, profondément inégaux selon les contextes nationaux.

1.2. Un système défaillant : déterminants structurels et profil épidémiologique des pays à faible et moyen revenu

Pour comprendre comment cette inégalité de moyens se traduit concrètement, il convient d'abord de revenir sur les cadres qui permettent d'analyser les déterminants des accidents de la route, à commencer par la matrice de Haddon. Dans les années 1970, William Haddon développe une matrice analytique qui constitue une rupture dans la manière d'appréhender les accidents de la route (Chianebeng, 2025). Elle croise trois facteurs (usager, véhicule, environnement) à travers trois phases (pré-accident, accident, post-accident) (Barnett et al., 2005). Au-delà des causes des accidents, la matrice permet de cartographier les domaines d'action pour en réduire les effets. Ce déplacement, de la recherche de responsabilité vers l'identification de leviers d'action systémiques, constitue la contribution principale de Haddon dans le domaine de la sécurité routière. Cette approche implique que la prévention ne peut se limiter à modifier le comportement des usagers. D'une part, il est nécessaire d'aller plus loin parce que la mobilité est perçue socialement et politiquement comme une liberté fondamentale, difficile à restreindre par voie législative (Wegman, 1996). D'autre part, une attention limitée aux comportements ne suffit pas, parce qu'agir sur le seul comportement individuel laisse intactes les défaillances du véhicule, de l'infrastructure et de la prise en charge post-accident. La matrice de Haddon impose donc une intervention simultanée sur l'ensemble de ces dimensions.

Tableau 1 : Exemple d'application de la matrice de Haddon

	Human	Vehicle	Environment
Pre-event	Increase awareness about helmet, drunken driving, seat belts, safe driving, etc.	Increase visibility of vehicle.	Implement safety features on roads.
Event	Early transfer to hospital and required care.	Better braking systems of two wheelers.	Crash protective roadside stationary objects.
Post-event	Rehabilitate and improve health care services.	Improve safety technologies and components.	Facilities for early rescue of injured persons.

Source : Haddon (1968)

Dans le contexte des pays à faible et moyen revenu, cette grille de lecture est particulièrement éclairante : plusieurs cases de la matrice y sont simultanément défaillantes, créant un effet de cumul des risques qui pourrait expliquer en partie la surmortalité observée dans ces pays.

En effet, comme nous l'évoquions dans l'introduction, selon les données de l'OMS reprises par le Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes (UNDRR), 92 pour cent des décès sur les routes dans le monde surviennent dans les PFMR, bien que ces pays possèdent seulement environ 60 pour cent du parc automobile mondial (GSRRS, 2023). Ce paradoxe qui veut que, des pays où vit une grande part de la population possèdent moins de véhicules mais concentrent presque tous les décès, illustre ce que la matrice de Haddon met en évidence : c'est l'ensemble du système, et non le seul volume de trafic, qui déterminerait la mortalité.

Cette surmortalité révèle un profil épidémiologique particulier. Alors que dans les pays à haut revenu les victimes sont majoritairement des occupants de véhicules, les PFMR voient une surreprésentation des usagers vulnérables : piétons, cyclistes et surtout conducteurs de deux-roues motorisés (Hill et al., 2009). S'y ajoutent des inégalités d'âge que nous évoquions plus tôt, les accidents de la route touchant historiquement de manière disproportionnée les jeunes hommes (Dobson et al., 1999) et constituant la première cause de décès chez les 5-29 ans à l'échelle mondiale. Le préjudice sur le capital humain est particulièrement lourd dans les pays

avec une structure de la population jeune. Toujours d'après l'OMS, les accidents de la route représentent une perte de 2 à 7 pour cent du PIB dans les PFMR (GSRRS, 2023). Ce cumul de défaillances contraste avec les pays à revenu élevé où les interventions politiques ont progressivement sécurisé chacune de ces dimensions.

La théorie de la transition épidémiologique d'Omran (1971) nous offre un cadre utile pour comprendre le fardeau de la maladie et des décès supporté par ces pays. Cette dernière décrit le passage progressif, au sein d'une population, d'une mortalité dominée par les maladies infectieuses et transmissibles vers une mortalité dominée par les maladies chroniques et non transmissibles. Si cette théorie ne traite pas prioritairement des accidents de la route, plusieurs auteurs (Omran, 1998; Santosa et al., 2014) l'ont étendue aux causes externes de décès, dont les traumatismes routiers, pour rendre compte d'une troisième phase de transition dans laquelle les sociétés en développement rapide voient émerger de nouvelles causes de mortalité liées à la motorisation. Dans les pays d'Asie du Sud et du Sud-Est, cette dynamique prend la forme d'une transition double : la persistance des maladies infectieuses se combine à une augmentation rapide des risques liés à la motorisation.

Cette dynamique s'articule avec ce que Kopits et Cropper (2005) ont formalisé en appliquant à la mortalité routière la logique de la courbe environnementale de Kuznets. Formulée initialement pour décrire la relation entre développement économique et inégalités de revenus, puis mobilisée pour la pollution environnementale, cette courbe en U inversé postule qu'une variable de dégradation, ici la mortalité routière, s'aggrave dans les premières phases de développement économique avant de décroître une fois franchi un certain seuil de revenu. L'analyse empirique de Kopits et Cropper (2005) sur 88 pays situe ce seuil à partir de 8600$ (dollars internationaux de 1985) de PIB par habitant. Plusieurs pays de la zone d'étude se situent dans cette zone de pic, où la motorisation progresse plus vite que les capacités institutionnelles et infrastructurelles à la réguler.

Toutefois, cette lecture déterministe comporte un risque : celui de naturaliser une surmortalité qui résulte aussi de choix politiques. En présentant la dégradation comme une étape inévitable du développement, la courbe de Kuznets appliquée aux accidents peut être interprétée à tort comme une loi universelle qui dédouane les gouvernements de leur responsabilité et décourage les interventions. Or, certains pays à revenu intermédiaire ont démontré qu'il est possible

d'infléchir la courbe avant d'atteindre le seuil théorique, par des politiques volontaristes. La courbe en U inversé décrit une tendance statistique, non pas une fatalité.

Les déterminants des accidents de la route dans les PFMR forment un système où motorisation accélérée, infrastructures inadaptées, profil épidémiologique vulnérable et capacités médicales limitées se renforcent mutuellement. Reste à savoir quelles politiques peuvent agir sur un système aussi complexe; c'est l'objet de la section suivante.

1.3. Des modèles importés aux réalités locales : les limites des politiques internationales de sécurité routière

Si ces déterminants sont aujourd'hui bien identifiés, encore faut-il que les politiques censées y répondre soient adaptées aux contextes locaux. C'est cette question de l'adéquation entre modèles internationaux et réalités locales que nous examinons à présent. Deux paradigmes ont successivement structuré la pensée en matière de sécurité routière. Le premier, dominant des années 1950 aux années 1980, est *comportementaliste* : il met l'accent sur les accidents comme produits de l'erreur humaine, et donne lieu à des campagnes de sensibilisation, d'éducation et de sanction. Le second, davantage *systémique*, émerge avec les travaux de Haddon et déplace la responsabilité de l'individu vers le système dans son ensemble. Cette rupture ouvre la voie aux grandes philosophies internationales de sécurité routière que sont *Vision Zero* et le *Safe System*, détaillées plus bas.

Dans les PFMR, l'approche comportementaliste conserve une certaine pertinence dans la mesure où les campagnes de sensibilisation et le renforcement de l'application des lois constituent des leviers immédiatement mobilisables, à moindre coût et sans nécessiter de refonte profonde des infrastructures. Ses limites tiennent à ce qu'elle laisse en suspens des infrastructures inadaptées, des véhicules non homologués et une absence de prise en charge post-accident. Agir sur le seul comportement des usagers, sans corriger ces défaillances, produit alors des effets limités et non durables. C'est pour dépasser ces limites qu'émerge en 1997 en Suède le projet Vision Zero. Le principe éthique fondateur est relativement simple ; aucun décès n'est acceptable, le système doit être conçu de telle manière que l'erreur humaine ne soit pas fatale. Vision Zero est une philosophie selon quatre principes : des principes

éthiques, une responsabilité partagée, une philosophie de sécurité et des mécanismes de changement (Safarpour et al., 2020).

Le Safe System découle de Vision Zero, structuré autour de cinq piliers : routes sûres, vitesses sûres, véhicules sûrs, usagers sûrs, soins post-accident (Job, Truong et Sakashita, 2022). Safe System et Vision Zero représentent une rupture politique et épistémologique, en transférant la responsabilité de l'usager vers les concepteurs du système, ingénieurs, urbanistes, législateurs. Cette logique suppose des institutions capables de concevoir, financer et maintenir un système sûr, ce qui soulève la question de leur applicabilité dans des pays à faible et moyen revenu. Les résultats dans les pays pionniers sont importants et bien documentés. En Suède, le nombre de décès routiers a été divisé par deux et la mortalité chez les usagers de voiture a diminué de 60 pour cent entre 2000 et 2010 (Kristianssen et al., 2018). Ce pays figure parmi les plus sûrs du monde, avec 3 décès par accident de la route pour 100 000 personnes. Ces performances ont été atteintes au terme de plusieurs décennies d'investissements massifs dans l'infrastructure, d'une forte capacité institutionnelle de coordination intersectorielle et de systèmes de données robustes (Passmore, Yon et Mikkelsen, 2019). Ces conditions semblent rarement réunies dans les pays à faible et moyen revenu, ce que ce mémoire se propose de documenter plus finement pour l'Asie du Sud et du Sud-Est.

Au-delà des institutions onusiennes, des acteurs non étatiques jouent un rôle croissant dans le financement et la diffusion des normes de sécurité routière dans les pays à faible et moyen revenu. Par exemple, l'organisation internationale Youth for Road Safety (YOURS)[1], basée aux Pays-Bas, mobilise les jeunes comme acteurs du changement face au fardeau que représentent les accidents de la route en Asie, en Afrique et en Amérique latine. La FIA Foundation[2], fondée par la Fédération Internationale de l'Automobile et basée à Londres, finance quant à elle des programmes de sécurité routière et de mobilité durable dans les pays à revenu faible et intermédiaire. L'organisation Bloomberg Philanthropies[3] a également financé entre 2007 et 2022 un programme mondial de sécurité routière ciblant une dizaine de PFMR. Ces acteurs contribuent au financement et à la visibilité de l'enjeu, ils participent aussi à la diffusion de normes élaborées dans des contextes très différents de là où elles s'appliquent.

[1] https://youthforroadsafety.org
[2] https://www.fiafoundation.org
[3] https://www.bloomberg.org/public-health/improving-road-safety/

Cette diffusion soulève la question de comment s'assurer que les interventions ainsi promues produisent réellement les effets attendus une fois transposées localement.

C'est précisément ce que permet de mettre en évidence l'évaluation de programme guidée par la théorie (*theory-driven program evaluation*), une approche d'évaluation des politiques publiques qui ne se limite pas à la sécurité routière. Entre une intervention et les résultats observés s'intercalent souvent une série de mécanismes causaux et de mise en œuvre qui doivent être explicités pour comprendre comment et dans quelles circonstances le changement attendu est censé se produire. Cette approche ouvre ainsi la boîte noire située entre l'action publique et ses effets, en accordant autant d'importance aux processus de mise en œuvre qu'aux résultats eux-mêmes (Vingilis, 2016). Elle souligne que la conception de stratégies efficaces ne suffit pas, les trajectoires de changement doivent également être observées, documentées et évaluées. Or c'est cette documentation qui fait souvent défaut dans les pays à faible et moyen revenu, où les données d'évaluation demeurent limitées. Ce déficit d'évaluation limiterait notamment la possibilité de mesurer à quel point les modèles diffusés s'adaptent ou non aux spécificités locales, à commencer par celle qui structure le plus directement les systèmes de transport de la région : la prédominance des deux-roues motorisés.

L'inadéquation entre modèles importés et réalités locales est particulièrement visible dans la question des deux-roues motorisés. Vision Zero et le Safe System ont été conçus pour des systèmes de transport dominés par l'automobile, dans des pays où les deux-roues représentent une minorité des usagers. Or en Asie du Sud et du Sud-Est, les deux-roues motorisés constituent le mode de transport majoritaire et la principale catégorie de victimes (Hill et al., 2009). Ceci a été illustré dans la figure 2. Appliquer sans adaptation des normes pensées pour l'automobile (standards de sécurité des véhicules, conception des infrastructures, règles de priorité) à des contextes où le deux-roues est la norme peut produire un écart entre la politique prescrite et les besoins réels de la population (Muir, 2018). La forte densité de deux-roues pourrait ainsi illustrer l'inadéquation de certains modèles. Ce qui fonctionne en Suède ne fonctionnera pas nécessairement au Bangladesh.

La fragmentation institutionnelle est l'une des défaillances les plus documentées dans la littérature sur la gouvernance de la sécurité routière dans les PFMR (Bliss et Breen, 2013) : la sécurité routière relève simultanément des ministères des Transports, de la Santé, de l'Intérieur et des Finances, sans qu'aucun n'en assume la responsabilité principale. Cette dispersion des

mandats produirait une inertie institutionnelle que les plans d'action internationaux peineraient à surmonter. Si l'on s'appuie sur le concept de *state capacity* tel qu'analysé par Soifer en 2012, la capacité étatique repose sur trois dimensions : sécuritaire (lois, sanctions, contrôles), administrative (coordination, collecte de données) et extractive (financement et projets) (Soifer, 2012). Ces trois dimensions ont des défaillances typiques dans les PFMR : corruption ou faible couverture policière, fragmentation interministérielle, sous-déclaration, dépendance internationale et faibles budgets (Bliss et Breen, 2013).

Pour rendre compte de cet écart structurel entre les modèles internationaux de sécurité routière conçus dans les contextes des pays à revenu élevé, dotés d'infrastructures matures et de capacités institutionnelles fortes, et les réalités institutionnelles, économiques et territoriales des pays à faible et moyen revenu d'Asie du Sud et du Sud-Est, le concept de *modèle voyageur* proposé par l'anthropologue Jean-Pierre Olivier de Sardan (2021) offre un cadre analytique utile. Développé initialement à partir de l'analyse des politiques de santé maternelle en Afrique, ce concept décrit le processus par lequel des modèles de politique publique sont formalisés dans un contexte donné, mis en récit dans des documents standardisés, puis diffusés à travers les réseaux de l'aide et de la coopération internationale, avant d'être transplantés dans des contextes aux logiques institutionnelles, culturelles et économiques très différentes (Olivier de Sardan et Vari-Lavoisier, 2022). Leur diffusion s'accompagne fréquemment d'écarts entre le modèle prescrit et les pratiques effectives, les acteurs locaux réinterprétant, adaptant ou contournant les dispositifs importés selon leurs contraintes institutionnelles et leurs ressources. Appliqué à la sécurité routière, ce cadre permet de lire Vision Zero et le Safe System comme des modèles voyageurs plutôt que comme de simples philosophies d'action ; modèles formalisés en Europe du Nord, diffusés via l'OMS et les Décennies d'action, adoptés formellement par des gouvernements d'Asie du Sud et du Sud-Est, mais se heurtant aux spécificités locales que les sections précédentes ont documentées (domination des deux-roues, fragmentation institutionnelle, sous-déclaration massive, faible capacité d'application des lois).

La littérature met en évidence un écart structurel entre les paradigmes internationaux de sécurité routière et les réalités institutionnelles, économiques et territoriales des pays d'Asie du Sud et du Sud-Est, un écart documenté dans son principe, mais rarement dans le détail de ce que vivent, au quotidien, les acteurs chargés de le combler.

1.4. Problématique et hypothèse de recherche

La revue de littérature qui précède a mis en évidence un décalage persistant entre les modèles internationaux de sécurité routière et les réalités institutionnelles et sociales des pays à faible et moyen revenu. Si les déterminants de la mortalité routière sont relativement bien documentés, les mécanismes précis par lesquels ce décalage se traduit et la manière dont les acteurs spécialisés eux-mêmes en rendent compte demeurent moins évidents pour les pays d'Asie du Sud et du Sud-Est. Ce mémoire cherche ainsi à comprendre comment des acteurs spécialisés de la sécurité routière interprètent les spécificités de la région et quels facteurs ils considèrent comme déterminants dans les niveaux élevés de mortalité routière qui y sont observés, à travers la question suivante : comment expliquer la concentration des décès par accidents de la route en Asie du Sud et en Asie du Sud-Est ? La contribution attendue de ce travail est double : documenter empiriquement, à partir d'un corpus d'entretiens, la manière dont ce décalage se manifeste concrètement dans la région, et mettre à l'épreuve les cadres explicatifs mobilisés dans ce chapitre.

Quatre hypothèses exploratoires découlent directement de ces cadres. La première tient à la place des deux-roues motorisés. Leur prédominance constituerait une spécificité majeure distinguant ces pays des contextes sur lesquels reposent les modèles internationaux de sécurité routière, conçus pour des systèmes de transport dominés par l'automobile (H1). La deuxième porte sur la gouvernance. Les capacités institutionnelles expliqueraient une part importante des écarts observés entre pays de niveau de revenu comparable (H2). La troisième concerne les données elles-mêmes. Les limites des systèmes de collecte et la sous-déclaration massive compliqueraient l'identification des leviers d'action efficaces et l'évaluation de leurs effets (H3). La quatrième, enfin, porte sur la diffusion des modèles. L'efficacité des politiques internationales dépendrait fortement de leur adaptation aux contextes locaux, les modèles diffusés sans adaptation fonctionnant difficilement (H4). Ces quatre hypothèses seront mises à l'épreuve du corpus d'entretiens présenté au chapitre 3.

Chapitre 2 : Méthodologie et récolte de données

Ce chapitre justifie d'abord le recours à une approche qualitative en complément des données quantitatives disponibles (2.1), avant de détailler la constitution du corpus d'entretiens et les conditions de sa réalisation (2.2). Il expose ensuite la posture du chercheur et les biais inhérents à ce type d'enquête (2.3), avant de présenter la méthode d'analyse thématique retenue (2.4).

2.1. Positionnement épistémologique et données

Les statistiques de mortalité routière constituent le point de départ incontournable de toute analyse des accidents de la route. Sans cela, il est impossible de comparer les pays, d'identifier les tendances, ou bien de mesurer l'ampleur du phénomène. La formule suivante est attribuée à Lord William Thomson Kelvin au XIX^{e} siècle : « Si vous ne pouvez pas mesurer un phénomène, vous ne pouvez pas l'améliorer. » Les méthodes quantitatives bénéficient d'une certaine crédibilité scientifique, plus volontiers accordée à ce qui est mesurable qu'à ce qui ne l'est pas. Cependant, les méthodes qualitatives permettent souvent de mieux appréhender le pourquoi et le comment (Lakshman et al., 2000).

Les données agrégées produisent une image du « combien » : combien de morts, dans tel pays, comment ce nombre a évolué dans le temps ? Toutefois, on peut se demander pourquoi deux pays avec un niveau de revenu similaire affichent des taux de mortalité radicalement différents. Ou bien encore qu'est-ce qui explique des taux de mortalité différents au sein d'un même pays comme l'Inde par exemple (Gopalakrishnan, 2012) ? Pourquoi une loi sur le port du casque existe-t-elle sur le papier mais reste inappliquée ? Les chiffres constatent mais n'expliquent pas. Avant même d'interpréter les données, leur fiabilité pose question, particulièrement à cette échelle et dans cette thématique. La sous-déclaration des accidents de la route, en particulier des décès et blessures qui y sont associés, est massive et documentée (Yamamoto, Hashiji et Shankar, 2008), avec des conséquences concrètes sur la mesure du phénomène, particulièrement dans les PFMR. Nous aurons l'occasion d'y revenir avec nos entretiens.

C’est justement face à ces limites qu’intervient le recours à une approche qualitative complémentaire. Comme le rappelle Catherine Rollet, « la démographie apporte son éclairage en privilégiant l’approche quantitative, sans s’enfermer dans l’illusion du chiffre. » (Rollet, 2011). Dans notre cas, les données quantitatives dessinent les contours du problème et l’analyse qualitative en éclaire les mécanismes. Comprendre pourquoi certains pays peinent à traduire leurs engagements législatifs en résultats concrets, ou comment les acteurs institutionnels perçoivent et gèrent la question de la sécurité routière, suppose d’accéder à des discours situés invisibles dans les statistiques. À cet égard, l’entretien semi-directif avec des experts s’impose comme un outil adapté pour explorer cette « boîte noire » que les chiffres laissent opaque, celle des logiques d’acteurs, des contraintes institutionnelles et des écarts entre politiques affichées et réalités de terrain.

2.2. Entretiens semi-directifs (justification, échantillon et conduite)

Les entretiens semi-directifs sont un outil de choix pour l’analyse de politiques publiques (Pin, 2023) parce qu’ils permettent de saisir la pratique derrière le discours institutionnel. L’entretien semi-directif se distingue de l’entretien directif classique par la liberté qu’il laisse à l’interlocuteur de développer sa pensée, tout en restant dans un cadre thématique suffisamment structuré pour rester ancré dans la problématique de recherche. Le choix qui a été fait pour ce mémoire de s’adresser à des experts (chercheurs, praticiens, représentants d’organisations internationales) répond à une logique spécifique. Les experts interrogés demeurent dans une position privilégiée à l’interface entre la production de connaissances, la mise en place et l’élaboration de politiques. Leurs discours synthétisent leur expertise individuelle et condensent des années de recherche et d’observation comparative dans des contextes variés, notamment celui de l’Asie du Sud et du Sud-Est. En ce sens, chaque entretien permet un regard sur des dynamiques institutionnelles et politiques habituellement difficiles d’accès pour une recherche de niveau master. La constitution de cet échantillon a cependant obéi à des contraintes spécifiques qu’il convient d’expliciter.

Pour constituer cet échantillon, il a fallu faire face, nous l’évoquions, à des contraintes pratiques inhérentes à un mémoire de master. Sur une vingtaine de personnes contactées et sélectionnées via divers canaux (sites institutionnels, rapports, articles académiques, LinkedIn, recommandations), sept ont répondu positivement, six entretiens ont été réalisés, dont deux par

effet boule de neige. Il y a eu un mois entre le premier et le dernier entretien. D'autres entretiens ont été envisagés mais les contraintes temporelles et d'analyse ont scellé le nombre final de six entretiens. Concernant les stratégies de contact, deux approches complémentaires ont été mobilisées. La première, davantage formelle, consistait en un mail de sollicitation détaillant le cadre de la recherche, la problématique et les modalités de l'entretien. La seconde, via LinkedIn, reposait sur une prise de contact plus progressive : une invitation succincte suivie d'un pitch plus développé une fois le premier contact accepté. Cette approche a généré un meilleur taux de réponse, probablement parce que la consultation préalable du profil crée une certaine proximité et permet à l'interlocuteur de situer l'étudiant-chercheur avant de s'engager. Ce taux de réponse modeste invite à s'interroger sur le profil des répondants. Les experts ayant accepté de consacrer du temps à un étudiant de master sont vraisemblablement ceux qui accordent une valeur particulière à la transmission et à la formation, ce qui constitue en soi un biais de sélection. Je cite un des experts au moment des remerciements :

« *That's how we give back.* » Enquêté 1

Cette limite ne délégitime pas les données recueillies, mais elle en limite la portée. Si la sélection n'a pas suivi un protocole d'échantillonnage raisonné au sens strict, les six profils retenus couvrent toutefois des angles thématiques et institutionnels complémentaires : estimation des données, politique globale, épidémiologie de terrain, recherche indépendante, société civile et jeunesse, santé au travail. Cette diversité, qui n'a pas été tout à fait planifiée, constitue une forme de triangulation des perspectives qui enrichit l'analyse sans toutefois prétendre à l'exhaustivité. Voici pour faciliter la lecture et la compréhension un tableau des répondants, dont l'anonymat a été volontairement préservé :

Tableau 2 : Liste des experts interrogés dans le cadre de ce mémoire, expertise, date et durée.

Identifiant	**Fonction**	**Type d'organisation**	**Domaine de spécialité**	**Zone d'expertise**	**Date et durée de l'entretien**
Enquêté 1	Professeur associé, chercheur senior	Institut de recherche universitaire	Prévention des blessures et traumatismes routiers	Asie, Afrique, Océanie	31/03/2026 33 minutes
Enquêté 2	Chercheur senior, consultant	ONG (société civile)	Ingénierie des transports, politiques urbaines	Inde, Asie du Sud	06/04/2026 31 minutes

Enquêté 3	Médecin, spécialiste senior	Organisation internationale du Travail	Santé et sécurité au travail, commuting safety	Asie de l'Est, Asie du Sud-Est et Pacifique	14/04/2026 30 minutes
Enquêté 4	Responsable d'ONG	ONG internationale (jeunesse)	Politique jeunesse, plaidoyer et sécurité routière	Asie, Afrique, Amérique Latine	17/04/2026 32 minutes
Enquêté 5	Responsable de programme	Organisation mondiale de la Santé	Gouvernance et politiques de sécurité routière	Global	27/04/2026 30 minutes
Enquêté 6	Statisticien senior	Organisation mondiale de la Santé	Modélisation et estimation des données de mortalité	Global	29/04/2026 23 minutes

Cette anonymisation comporte cependant une limite : certains experts occupent des fonctions suffisamment spécifiques pour qu'un lecteur averti du secteur puisse, malgré la désignation générique retenue, les identifier. Ce choix est assumé, restreindre davantage la description des profils aurait nui à la lisibilité de la diversité des experts mobilisés pour ce travail. Un guide d'entretien thématique, disponible en Annexe 1, a été élaboré au long de la construction du projet de recherche. Il a été structuré autour de plusieurs axes : positionnement de l'Asie du Sud et du Sud-Est en matière de sécurité routière, facteurs explicatifs des disparités nationales, défi de la collecte de données et de l'enregistrement des accidents et décès, mise en œuvre des politiques et priorités d'action. Cette structure commune visait à assurer une cohérence thématique entre chaque entretien, tout en laissant une marge suffisante pour explorer les spécificités de chaque profil. En pratique, le guide a été ajusté au fur et à mesure des entretiens et de l'expertise du répondant. Par exemple, les échanges avec le statisticien se sont concentrés sur les enjeux de collecte et d'estimation des données, tandis que les entretiens avec des acteurs de terrain ou de la société civile ont davantage exploré les dimensions institutionnelles et comportementales. Cette flexibilité correspond à ce que permet l'entretien semi-directif par rapport à un questionnaire standardisé. Les questions ont été transmises à l'avance à un seul interlocuteur, à sa demande. Si cette pratique peut induire un discours plus préparé et donc potentiellement plus contrôlé, elle a surtout permis de fluidifier l'échange et d'optimiser le temps disponible, ce dernier étant une contrainte réelle dans le cadre d'entretiens avec des experts très sollicités. L'ensemble des entretiens a été conduit à distance via Zoom, en anglais, pour une durée de trente minutes en moyenne. Ce format s'est imposé naturellement compte tenu de la dispersion géographique des interlocuteurs : Bangkok, Genève, Sydney, Madrid, New Delhi, Séoul. La durée volontairement contenue facilitait l'obtention d'un accord de

principe tout en se révélant suffisante pour des échanges substantiels avec des experts habitués à synthétiser leur pensée. Les entretiens ont été planifiés en tenant compte des décalages horaires importants entre la France et les pays de résidence des interlocuteurs, ce qui a parfois contraint les créneaux disponibles à des horaires inhabituels, tôt le matin ou tard le soir. Cette contrainte logistique, bien que mineure, témoigne de la complexité pratique d'une recherche mobilisant des experts répartis sur plusieurs fuseaux horaires. Les entretiens ont été enregistrés avec l'accord explicite des interlocuteurs, puis retranscrits automatiquement à l'aide d'un outil de transcription vocale et vérifiés manuellement, une étape chronophage mais nécessaire pour garantir la fidélité des propos. La retranscription des six entretiens est disponible en Annexe 2.

2.3. Posture du chercheur et réflexivité

Au-delà des conditions matérielles de leur réalisation, ces entretiens engagent aussi la position du chercheur lui-même dans le rapport à ses interlocuteurs. La sécurité routière constitue un objet d'étude particulièrement complexe à appréhender, précisément parce qu'il n'appartient à aucune discipline en propre. L'ingénierie des transports, l'épidémiologie et la santé publique, le droit, la sociologie, les sciences politiques, l'économie du développement, ou encore la démographie sont concernés, parmi bien d'autres. Chacune de ces disciplines éclaire une facette du phénomène. Comme le soulignent James et al. (2020), si la mortalité due aux accidents de la route s'est améliorée au cours des dernières décennies, les taux d'incidence s'aggravent et l'hétérogénéité géographique à l'échelle mondiale demeure importante. Selon eux, il est important de mener davantage de recherches pour mieux comprendre comment prévenir les accidents de la route. C'est sous le prisme des sciences sociales à la frontière de ces différentes disciplines que cette recherche vise à saisir les logiques d'acteurs, les dynamiques institutionnelles et les écarts entre politique affichée et réalité de terrain.

Se positionner dans ce champ suppose une réflexion honnête sur la place occupée par le chercheur. Si l'on reprend les notions *d'Insider* et *d'Outsider* développées par Mercer (2007), il est possible d'envisager cette position comme mixte. *Outsider disciplinaire* tout d'abord, car cette recherche ne relevant ni de la médecine, ni de l'ingénierie, ni du droit, mais intégrant des experts dans ces domaines respectifs, elle s'inscrit dans une posture de sciences sociales distante vis-à-vis des débats techniques internes à ces champs. *Outsider institutionnel* ensuite, n'appartenant à aucune des organisations des interlocuteurs, de sorte que le statut d'une

recherche étudiante indépendante préserve une liberté de questionnement que n'aurait pas nécessairement un évaluateur ou un pair. *Insider académique* enfin, au sens où plusieurs experts ont spontanément reconnu dans cet échange une forme de continuité avec leur propre trajectoire de recherche, facilitant ainsi une parole plus ouverte et moins formatée institutionnellement (Mercer, 2007).

Cette position mixte a eu des effets concrets sur la nature des discours recueillis et des entretiens. Face à un interlocuteur perçu comme apprenant plutôt que comme évaluateur, plusieurs experts ont simplifié et synthétisé leur pensée, développé des exemples, voire partagé des observations qu'un cadre plus formel n'aurait probablement pas permis de recueillir. Ce phénomène, loin de constituer une limite, représente une ressource méthodologique à condition d'en être conscient. Comme le rappelle Imbert : « L'accès à un dialogue authentique suppose pour le chercheur d'être à l'écoute, attentif et curieux de l'Autre, afin d'entrer dans son univers de sens tout en gardant la juste distance » (Imbert, 2010). Cette juste distance a été facilitée ici par le statut même de l'enquêteur, suffisamment informé pour poser des questions pertinentes, suffisamment extérieur pour ne pas menacer les interlocuteurs. Un expert a d'ailleurs résumé cette dynamique avec une formule directe :

« *I'm glad that you are looking into road injury, not many people do that.* » Enquêté 1

Toute enquête qualitative produit des données situées, et celle-ci ne fait pas exception. Le biais de désirabilité pédagogique découle de ce que nous venons d'évoquer. Confrontés à un étudiant de master, certains experts ont pu adapter leur discours pour le rendre accessible, simplifiant des nuances importantes ou valorisant certaines positions au détriment d'autres. Le biais de confirmation ensuite, car le guide d'entretien était issu d'une revue de littérature préalable et portait nécessairement les traces d'hypothèses implicites. Certaines relances ont pu inconsciemment orienter les échanges vers leur validation plutôt que leur mise à l'épreuve. Ces biais ne disqualifient pas les résultats produits, mais ils en circonscrivent les conditions de production et invitent à une lecture analytique prudente, que nous allons détailler.

2.4. Méthode d'analyse des entretiens

Il existe une pléthore de méthodes d'analyse qualitative (Holloway et Todres, 2003). L'analyse thématique émerge comme particulièrement adaptée à notre corpus et à la question de recherche qui nous intéresse. Dans le domaine, l'article de Braun et Clarke (2006) fait référence. L'analyse thématique est une méthode pour identifier et analyser des patterns et récurrences dans des données. Elle se distingue des autres méthodes qualitatives par sa flexibilité épistémologique et sa capacité à traiter des corpus hétérogènes. Dans notre cas, six entretiens conduits auprès de profils très différents (statisticien, chercheur en santé publique, responsable d'ONG, spécialiste d'organisation internationale) ont produit une richesse qui tient justement à cette hétérogénéité. L'analyse thématique valorise cette diversité en faisant émerger des patterns transversaux. La portée transdisciplinaire de l'analyse thématique dépasse largement son ancrage initial en psychologie (Ahmed et al., 2025), ce qui en fait un cadre analytique pertinent pour des travaux à l'interface des sciences sociales et de la santé publique.

L'analyse thématique peut être conduite de manière purement inductive, en laissant les thèmes émerger librement, ou de manière purement déductive en appliquant une grille de codes préétablie issue de la littérature. Ces deux pôles correspondent à des postures épistémiques distinctes et impliquent des usages différents (Braun et Clarke, 2006). Dans le cadre de ce travail, une posture mixte est privilégiée. Le volet déductif s'ancre dans la revue de littérature et dans la question de recherche : les grands axes thématiques (données et mesure, gouvernance, motorisation, urbanisation, politiques publiques) sont des catégories analytiques préexistantes qui orientent le regard porté sur les entretiens. Cette dimension déductive ne vise pas à construire une théorie nouvelle mais à mettre à l'épreuve et à enrichir des théories et cadres déjà identifiés dans la littérature (notamment la matrice de Haddon, la courbe environnementale de Kuznets, Vision Zero/Safe System, les modèles voyageurs, les capacités étatiques). Le volet inductif vient compléter cette approche en laissant de la place aux éléments inattendus qui émergent du terrain. Avec six entretiens conduits auprès de profils complémentaires, la dimension inductive permet ainsi de capter des thèmes non anticipés tels que la question du commuting safety soulevée par le spécialiste de l'OIT, ou le rôle de la jeunesse comme acteur de changement porté par le responsable d'ONG ; ces deux exemples viennent enrichir l'analyse sans nécessairement se référer aux catégories préexistantes. Cette posture mixte est adaptée à un corpus de taille limitée, pour lequel la saturation théorique au sens strict n'est pas atteignable.

La construction de la grille d'analyse constitue le point d'entrée de la démarche déductive. Cette grille a été élaborée, en amont des entretiens, autour des cadres théoriques mobilisés dans la revue de littérature. Cinq dimensions analytiques ont été retenues : les enjeux de données et de mesure, les caractéristiques du profil de risque spécifique aux PFMR d'Asie, les dynamiques de gouvernance et de politiques publiques, les facteurs explicatifs des disparités entre pays et finalement le rôle et le positionnement des acteurs institutionnels. Ces différentes dimensions ne sont pas cloisonnées mais se recoupent et s'alimentent entre elles.

Le processus d'analyse a suivi les six phases proposées par Braun et Clarke (2006) : (1) familiarisation avec les données, (2) production des codes initiaux, (3) recherche de thèmes, (4) révision des thèmes, (5) définition et dénomination, puis finalement, (6) rédaction. Une fois encore, ces phases ne constituent pas une progression strictement linéaire où il faut « cocher les cases » de chaque étape, si l'on reprend la formulation de l'un de nos enquêtés. Il s'agit d'un mouvement itératif entre les données et les catégories analytiques. La phase de familiarisation a été facilitée par la retranscription intégrale et l'écoute de l'audio issu des entretiens préalablement au codage formel. Dans cette première phase, des esquisses d'analyse, de premières impressions et de récurrence ont pu être identifiées. Le codage a été réalisé à l'aide du logiciel d'analyse qualitative NVivo-15, logiciel permettant d'annoter les extraits significatifs, d'organiser les codes en catégories hiérarchiques et de visualiser les recoupements entre entretiens. Les thèmes ont ensuite été construits par regroupement progressif des codes, en distinguant les thèmes principaux des thèmes émergents. Cette distinction sera maintenue dans la présentation des résultats au chapitre 3, afin de rendre visible la part déductive et la part inductive de l'analyse.

Toute démarche qualitative comporte des limites qu'il convient d'expliciter. La première tient à la taille de l'échantillon : six entretiens relativement courts ne permettent pas d'atteindre la saturation théorique au sens défini par Glaser et Strauss (1967). Les résultats n'ont pas la prétention à une représentativité statistique mais davantage à une profondeur analytique (Hanko, Ngantchou et Ewane, 2021). L'objectif est moins de quantifier que d'identifier les mécanismes et logiques. La seconde limite découle de la posture déductive, le risque de biais de confirmation étant omniprésent lorsque l'on confronte les éléments issus des entretiens aux hypothèses. Il y a donc un risque de faire rentrer les éléments « au chausse-pied » pour confirmer les théories. C'est pourquoi une attention toute particulière est portée aux dissonances et éléments inattendus issus des discours des personnes interrogées. Enfin, la

diversité des profils et des discours recueillis constitue une contrainte analytique. Produits depuis des positions institutionnelles, disciplinaires et géographiques très différentes, ces discours rendent les comparaisons directes délicates. Cette hétérogénéité a été traitée comme une ressource, en cherchant à identifier les convergences et les tensions entre perspectives plutôt qu'à les homogénéiser.

Le chapitre suivant engage l'analyse à proprement parler, en mobilisant la grille construite ici pour explorer les discours recueillis à la lumière de la question de recherche.

Chapitre 3 : Résultats

« *I would see road safety as a very interesting topic to study. It's so important for the society. I think it's a kind of indicator of how the society itself works.* » Enquêté 5

L'idée derrière cette citation, issue du corpus d'entretien, est que la sécurité routière agit comme un révélateur de dynamiques institutionnelles et sociales larges, bien au-delà d'un simple problème technique. Les pays de la région ne manquent pas de lois, de plans, d'initiatives ni d'engagement formel, et pourtant la capacité à rendre ces engagements visibles, adaptés et effectifs fait défaut. Les résultats développés ci-après reposent sur l'analyse thématique des six entretiens selon la grille présentée dans le chapitre précédent. Les quatre sections qui suivent s'enchaînent selon cette logique : la première documente l'invisibilité structurelle du phénomène, la deuxième le profil de risque propre aux PFMR, la troisième l'écart entre engagement formel et capacité réelle de mise en œuvre, et la dernière les éléments émergés du terrain qui n'étaient pas anticipés par le cadre théorique initial.

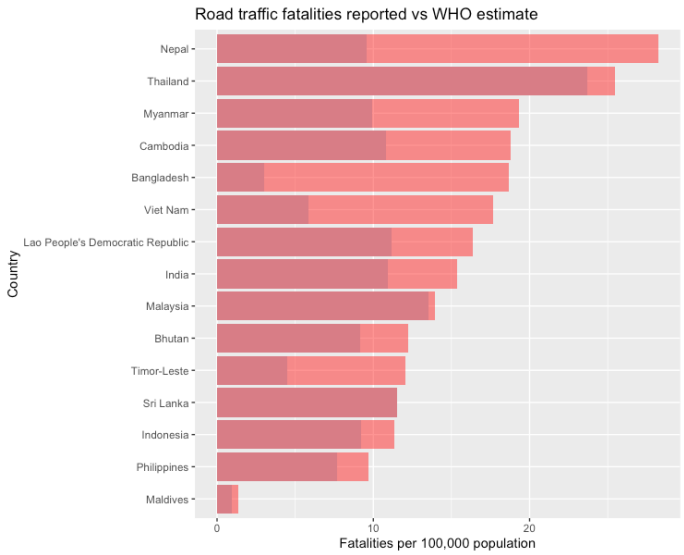
3.1. Invisibilité structurelle et angles morts du problème

Avant même de pouvoir répondre au problème, il faut pouvoir le mesurer. Or, interrogés sur la problématique des données et de leur récolte, les experts convergent vers un constat : dans la région, les accidents de la route et la mortalité routière réelle sont massivement sous-estimés. Ce manque d'information n'est pas anecdotique, il conditionne ce que les pays peuvent savoir sur leur propre mortalité routière.

- La sous-déclaration comme réalité systémique

Le premier constat qui ressort de l'ensemble des entretiens est que les responsables politiques et les organisations des pays de la région ne savent pas exactement combien de personnes meurent sur les routes. La sous-déclaration de la mortalité routière dans les pays à faible et moyen revenu est un fait documenté dans la littérature (Heydari et al., 2019). Ce que les entretiens permettent d'ajouter, c'est une description précise des mécanismes par lesquels cette sous-déclaration se produit.

Figure 4 : Écart entre mortalité routière déclarée par les pays et estimations de l'OMS



Légende : rouge foncé = données déclarées par les pays ; rouge clair = estimations OMS.
Source : Calculs de l'auteur, à partir des données OMS, GSRRS 2023.

Le graphique ci-dessus témoigne de la différence entre les morts par accidents de la route déclarés par les pays et les estimations de l'OMS, dont nous détaillerons le procédé par la suite. L'un des chercheurs interrogés situe le Bangladesh à un ratio de sous-déclaration d'environ six décès réels pour un décès notifié. Selon lui, l'Inde, mieux documentée, présente un écart estimé à deux virgule cinq à trois fois la mortalité officielle. Le Myanmar est qualifié de zone rouge par plusieurs interlocuteurs, sans que des estimations précises puissent être avancées faute de données suffisantes, ce qui est en soi révélateur.

« *Myanmar was definitely a red zone, basically the issue is that we don't know how deep the problem is*. » Enquêté 2

Un autre interlocuteur spécialiste de l'Inde décrit avec précision les mécanismes par lesquels les données disparaissent en Inde. Les accidents de la route doivent en principe être signalés à la police, qui les consigne dans un registre journalier. Mais si le cas ne donne pas lieu à une procédure pénale, ce qui concerne selon lui approximativement 70 pour cent des accidents, l'information ne remonte jamais au niveau national. Le bât blesse dès le premier maillon de la chaîne, les données restant confinées au registre local du poste de police concerné. Similairement, les décès par cause externe font l'objet d'un dossier médico-légal, mais celui-ci ne quitte pas l'infrastructure sanitaire s'il ne débouche pas sur une procédure pénale. À cela

s'ajoute un second phénomène, indépendant de ces mécanismes administratifs : environ 30 pour cent des victimes décèdent sur place ou pendant le transfert vers un hôpital, et 20 à 25 pour cent supplémentaires décèdent après leur sortie d'hôpital. Ce sont donc, d'après notre enquêté, près de 55 pour cent des décès qui échappent à tout enregistrement, même dans les pays disposant des meilleures infrastructures de collecte. Même en supposant un système de santé fonctionnel et une police réactive, il demeure ainsi un nombre non négligeable de décès routiers qui ne laissent pas de traces dans les statistiques officielles. Les gouvernements et pouvoirs locaux ne peuvent dès lors pas dimensionner leurs réponses à un problème dont ils ignorent l'ampleur réelle. Comme le formule l'un des chercheurs :

« *It's kind of systematically obscured.* » Enquêté 2

Si la mortalité est déjà massivement sous-estimée, la situation est encore plus préoccupante pour les blessures. Les experts admettent ne pas disposer d'estimations fiables :

« *It could be 10 times, 20 times, anything.* » Enquêté 2

Plus encore que les accidents létaux, les accidents non mortels, pourtant centraux pour mesurer le fardeau qui pèse sur les systèmes de santé, restent largement terra incognita. L'invisibilité du problème n'est pas neutre politiquement : un gouvernement qui ignore l'ampleur réelle de la mortalité routière n'aurait pas nécessairement les mêmes incitations à agir qu'un gouvernement qui en mesure avec justesse le coût humain et économique.

- La pluralité des sources et leur incompatibilité

La sous-déclaration ne relève pas uniquement de l'absence de données : elle tient aussi à la coexistence de plusieurs systèmes de collecte qui ne communiquent pas toujours entre eux et produisent des chiffres incompatibles. Durant l'un des entretiens, le processus de collecte de l'OMS pour le GSRRS a été décrit en détail par un statisticien de l'organisation responsable des données liées aux traumatismes. Ce processus illustre à la fois les efforts déployés pour harmoniser les données nationales et les limites intrinsèques de cet exercice. Ce dernier se déroule comme suit : une lettre officielle est envoyée aux gouvernements. Ces derniers doivent nommer des coordinateurs nationaux, lesquels doivent remplir un questionnaire de 87 questions, conduire idéalement des réunions interministérielles de validation et fournir des pièces justificatives pour toute déclaration législative. C'est cette dernière exigence qui révèle

les écarts les plus frappants. Les lois sur le port du casque en fournissent un bon exemple ; interrogés sur l'existence d'une telle législation, pratiquement tous les pays répondent par l'affirmative. Mais lorsque l'OMS demande à consulter le texte de loi, une réalité différente apparaît : législation partielle, champ d'application limité, absence de dispositif d'application. Comme le résume le statisticien :

« *Everyone said yes […], but when we asked them to share the legislation, ah, this is the problem.* » Enquêté 6

Si l'on revient un instant sur les données policières, le problème soulevé par l'expert est que ces données sont produites par des agents qui ne sont pas qualifiés pour évaluer la gravité clinique d'une blessure. Seul un diagnostic médical permet de distinguer une blessure légère d'un traumatisme grave. Ainsi, l'utilisation massive des données policières, plus facilement disponibles dans certains pays, pose de nombreux problèmes et tensions concernant l'exploitation et la comparaison entre pays.

Le cas thaïlandais présenté toujours par le même expert illustre ce phénomène. Au moment du GSRRS de 2013, la Thaïlande déclarait 88 000 décès routiers. Or les estimations de l'OMS tablaient sur 24 000. Plutôt que de contester le chiffre, ce qui arrive souvent dans ce genre de cas, la Thaïlande a entrepris un travail de croisement de données entre les chiffres hospitaliers, policiers et d'assurance, en utilisant les noms et identifiants. Ce travail de croisement a abouti à une nouvelle estimation de 21 000 décès. On constate ainsi que les chiffres peuvent être autant sous-estimés que sur-estimés. Ce cas montre également qu'un croisement de plusieurs données est largement plus efficace qu'une source de données unique. La Thaïlande est depuis traitée différemment par l'OMS, selon l'un des experts consultés.

Un dernier élément sur une dimension fréquemment négligée porte sur les compagnies d'assurance qui disposent de données sur les accidents, collectées pour des raisons financières. Pourtant, ces données ne sont pas publiques et ne remontent pas aux autorités compétentes. L'objectif des victimes est d'obtenir une indemnisation, et non de déclarer un accident.

« *People are interested in getting money for treatment. But they don't care about reporting to the authority.* » Enquêté 3

Il en résulte une information dispersée entre acteurs privés, inaccessible aux systèmes de veille publique, alors qu'il s'agit là d'une information relativement complète et de qualité potentiellement élevée car récoltée par souci pécunier. Les données existent, simplement hors des circuits où on les cherche habituellement. L'expert qui évoque cette problématique est laconique :

« *Data is not available, that's the issue.* » Enquêté 3

- Les angles morts : deux-roues, blessures, données désagrégées

D'autres angles morts ressortent du corpus d'entretiens et méritent d'être soulignés. Les lacunes de données ne sont pas aléatoirement distribuées, elles se concentrent sur les catégories les moins visibles dans des systèmes conçus pour d'autres contextes. Les données en matière de deux-roues représentent des lacunes particulièrement importantes. L'expert de l'OMS signale que les catégories de véhicules sont trop souvent agrégées pour être analytiquement utiles : scooter, grosses cylindrées, vélo électrique, trottinette électrique, tuktuk à trois roues. Ces modes de transport variés aux profils de risque distincts sont regroupés sous une même catégorie. La question des vélos et des scooters électriques représente une couche de complexité supplémentaire. En effet, leur cadre législatif est incertain dans la plupart des pays de la région, et il est à noter qu'en Europe également, la réglementation sur ces véhicules n'est pas encore stabilisée. On peut alors légitimement se demander comment produire des données comparables sur une catégorie que le droit lui-même ne parvient pas encore à définir clairement.

Un spécialiste, membre de l'ONG YOURS, signale un angle mort spécifique à sa mission : le GSRRS ne produit pas de données de mortalité désagrégées par âge de façon suffisamment fine pour permettre à des organisations comme YOURS de justifier, cibler et évaluer leurs programmes. Pour obtenir ces données, il faut approcher les pays individuellement. C'est un processus coûteux, lent et qui produit des données non standardisées, difficiles à comparer. Cette lacune n'est pas anodine : si la jeunesse constitue la catégorie la plus touchée par les accidents de la route, l'absence de données désagrégées par âge empêche de mesurer avec précision l'ampleur de cette surexposition et de calibrer les réponses en conséquence.

Finalement, un dernier angle mort évoqué durant les entretiens concerne la qualité des casques. Si l'on évoquait précédemment la qualité des infrastructures et des véhicules, les casques sont une composante non négligeable en matière de sécurité routière, particulièrement dans la région étudiée. Selon nos experts, le Bangladesh illustre une nouvelle fois la distance entre indicateur et réalité. En effet, la population porte des casques, le taux de port est satisfaisant sur le papier[4]. Mais la qualité de ces casques est souvent insuffisante pour assurer une protection réelle. On mesure le port, pas la protection. Cet exemple est révélateur d'un problème plus large, les indicateurs disponibles privilégient ce qui est mesurable au détriment de ce qui est pertinent. Le taux de port du casque est observable ; la qualité protectrice du casque porté ne l'est que difficilement.

Ces lacunes de données ne sont pas indépendantes du profil de risque qu'elles peinent à saisir. Si les deux-roues sont mal documentés, c'est aussi parce que les systèmes de collecte ont été conçus pour des contextes où ils sont marginaux. C'est ce profil de risque spécifique et l'inadéquation des outils disponibles pour y répondre que la section suivante examine.

3.2. Profil de risque des usagers et inadaptation des infrastructures

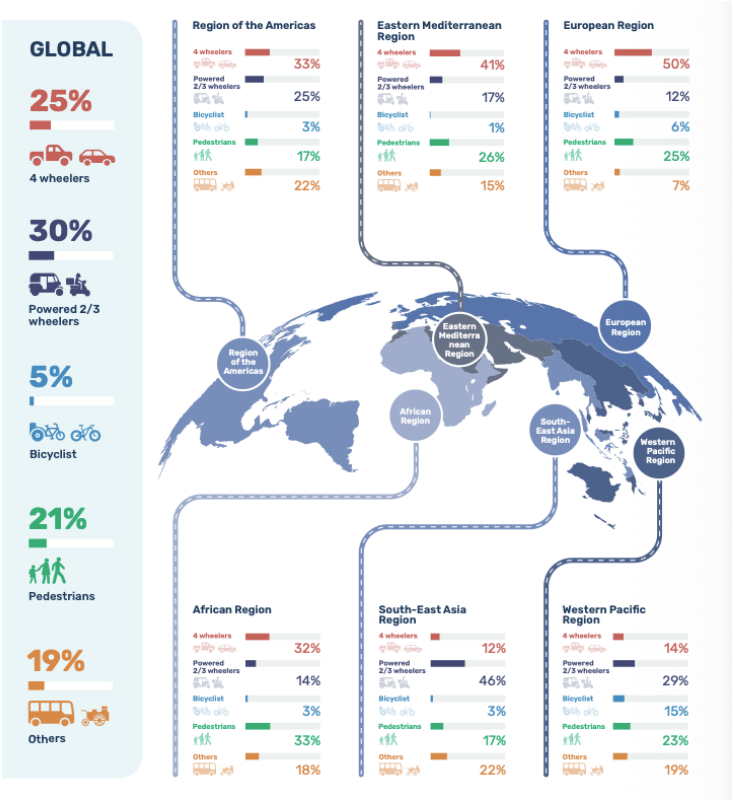
Si les pays d'Asie du Sud et du Sud-Est peinent à mesurer leur mortalité routière, ils peinent tout autant à la combattre avec des outils pensés pour d'autres réalités. Trois dynamiques l'illustrent : la prédominance des deux-roues, l'urbanisation non planifiée et la démographie jeune. Elles dessinent un profil de risque que les modèles internationaux n'ont pas anticipé.

- La prédominance des deux-roues comme spécificité structurelle

Le premier élément qui distingue fondamentalement la région des contextes pour lesquels les politiques internationales ont été conçues est la place centrale qu'y occupent les deux-roues motorisés.

[4] Il est à noter que le taux de port du casque ne se trouve pas dans les données de l'OMS. Cette information engage donc l'expert.

Carte 2 : Répartition des décès routiers déclarés par les pays selon le type d'usager et la région OMS, 2021



Source : OMS, Global Status Report on Road Safety 2023.

Comme en témoigne la visualisation ci-dessus, issue du GSRRS de 2023, dans la région SEAR, 46 pour cent des morts par accident de la route sont des usagers des 2/3 roues motorisés, sachant que, comme nous l'évoquions précédemment, le découpage régional de l'OMS n'inclut pas des pays comme le Cambodge ou le Vietnam, alors que ces pays sont caractérisés par un nombre de deux-roues conséquent (Hill et al., 2009). En Thaïlande, plus de la moitié des décès routiers concernent des motocyclistes, un chiffre confirmé par l'un des chercheurs interrogés qui le situe à plus de 50 pour cent. Cette surreprésentation n'est pas un hasard, elle découle directement de la conception du véhicule. Un deux-roues n'offre par construction aucune protection à son conducteur. Comme le conducteur est sa propre carrosserie, les accidents sont beaucoup plus létaux. L'un des chercheurs interrogés insiste sur la dimension d'équité : posséder un deux-roues n'est pas un choix de mobilité anodin ; c'est souvent la seule option accessible aux classes socioéconomiquement défavorisées.

« *People who are socioeconomically lesser off would probably go for power two-wheeler as compared to having a four-wheeler vehicle.* » Enquêté 1

C'est le mode de transport principal d'une majorité de la population, pas une catégorie secondaire parmi d'autres. La sécurisation est donc primordiale.

Les experts mettent en exergue que cette centralité des deux-roues contraste pourtant avec l'attention que leur portent les dispositifs de sécurité existants. Le *star rating*[5], principal outil d'évaluation de la sécurité des véhicules, est quasi exclusivement développé pour les quatre-roues. Aucun équivalent robuste n'existe pour les deux-roues dans les pays à faible et moyen revenu. Paradoxalement, le véhicule le plus mortel de la région est aussi celui pour lequel les outils d'évaluation de sécurité sont les moins développés. La question des enfants transportés sur des deux-roues a émergé spontanément dans l'un des entretiens. Plusieurs pays promeuvent l'usage de harnais de sécurité pour enfants sur moto, une mesure adoptée sans aucune base de recherche.

« *There is absolutely zero research on it. There is no design, there is no evidence.* »
Enquêté 1

La quasi-totalité de la recherche sur les dispositifs de retenue pour enfants concerne les sièges auto, ce qui pourrait s'expliquer par le fait qu'elle est financée et menée dans des pays à revenu élevé où la voiture domine. Un chercheur qualifie directement cette situation d'enjeu d'équité et d'agenda de recherche colonial :

« *No low and middle income country has invested in research on powered two wheeler vehicule safety. That's from my perspective, an equity and a colonial research agenda issue as well.* » Enquêté 1

Ce décalage s'éclaire à la lumière de la trajectoire historique européenne, telle que la retrace l'un des interlocuteurs ayant participé à la conception de Vision Zero en Europe du Nord. En Europe, les deux-roues étaient également dominants au début de la motorisation, dans les années 1950 et 1960, avant d'être progressivement supplantés par l'automobile à mesure que les revenus augmentaient. C'est après ce remplacement que Vision Zero et le Safe System ont

[5] Il existe deux systèmes de star rating : celui des infrastructures (iRAP), qui évalue dans quelle mesure une route protège l'utilisateur de la mort ou des blessures graves en cas d'accident, et celui des véhicules (NCAP), quasi exclusivement conçu pour les quatre-roues ; c'est à ce dernier que le paragraphe fait référence.

été conçus, pour des systèmes de transport où la voiture est devenue le mode dominant. En Asie du Sud-Est, ce remplacement ne s'est pas produit, ou très partiellement, et les deux-roues restent majoritaires. Les outils disponibles n'ont donc jamais été pensés pour le contexte où ils sont aujourd'hui appliqués.

- Urbanisation non planifiée et dépendance forcée aux motos

La seconde dynamique qui distingue la région concerne la manière dont l'urbanisation rapide y a façonné les pratiques de mobilité, dans des conditions très différentes de la trajectoire européenne ou nord-américaine. L'un des chercheurs distingue deux dynamiques d'urbanisation problématiques observées en Inde, mais représentatives plus largement de la région. La première est la densification non planifiée des périphéries métropolitaines, où la croissance urbaine s'est faite sans accompagnement d'infrastructures de transport. La seconde est ce qu'il appelle l'*urbanisation in situ*, c'est-à-dire des zones rurales qui prennent progressivement un caractère urbain (densité accrue, activité économique en essor), sans bénéficier des aménagements correspondants. Dans les deux cas, le point commun est l'absence de transport public accessible, qui laisse les habitants sans alternative crédible au deux-roues. Il est à noter qu'il y a quelques exceptions dans la zone. L'un des experts basé en Thaïlande nous dit :

« *In Thailand we have a lot of public transport now. It's very developed. However, if you travel to Cambodia and Vietnam, no, there is no public transport available, only the very old type buses.* » Enquêté 3

Un autre constat économique vient renforcer ce que nous évoquions plus tôt. Dans le cadre du transport privé, la moto coûte souvent moins cher que le transport public, en particulier les nouvelles infrastructures de métro orientées vers les classes moyennes urbaines. C'est une inversion complète par rapport aux pays à revenu élevé, où la possession d'un véhicule privé représente une charge financière supérieure à celle de l'utilisation des transports en commun. Le véhicule deux-roues est préféré à la voiture car, comme le souligne un expert :

« *The interest and the appetite is slowly getting reduced because of all these alternative ways. And also, because it is expensive, you know, to own a car. You need to think of a lot of things: insurance, parking, gas, and all those prices are getting more complicated.* » Enquêté 4

Cette inversion transforme la nature même du problème : c'est d'abord une contrainte économique qui pousse vers les deux-roues, bien avant une préférence culturelle, ce qui aurait pour effet de limiter l'efficacité de campagnes de sensibilisation centrées sur le changement d'attitude. Revenons un instant sur la relation entre urbanisation et mortalité routière expliquée par un spécialiste de la région. Il y a quinze ans, en Inde, la mortalité routière était essentiellement un phénomène urbain. Aujourd'hui, elle s'est déplacée vers les grandes routes nationales rurales, où les vitesses sont élevées et la densité faible (Basu et al., 2026). Ce déplacement est contre-intuitif au premier abord, par rapport à la littérature classique et au fait que l'on pourrait s'attendre à ce que l'urbanisation aggrave le risque, mais en zone urbaine dense, la vitesse est naturellement contrainte par la congestion, ce qui limite la gravité des accidents. En zone rurale, les routes à haute vitesse récemment construites pour favoriser le développement économique précèdent souvent les capacités de régulation et de contrôle de la vitesse. Le contrôle de vitesse, par ailleurs, est un autre problème relevé par les experts.

Une dynamique supplémentaire, plus récente, s'ajoute à ce tableau. Il s'agit de l'essor des plateformes de livraison et de transport à la demande qui a démultiplié le nombre de conducteurs de deux-roues professionnels, sans que la réglementation suive ce rythme. Si dans le monde entier des plateformes comme Uber se limitent à une liste de services restreinte, ce n'est pas le cas en Asie du Sud-Est.

« *It's used for pretty much everything. Delivery is not only from commercial factor, but from one house to another house, like who wants to be stuck in New Delhi, Bangalore, Shanghai, Ho Chin Minh traffic? They would rather have a porter who's cheap through this gig economy and have somebody else drive within 10 minutes from A place to B.* » Enquêté 1

Ce phénomène, particulièrement visible dans la région, expose une nouvelle catégorie de travailleurs à un risque accru, sans qu'aucun des cadres internationaux mobilisés dans cette recherche ne semble anticiper explicitement cette dimension.

- La démographie jeune comme vulnérabilité spécifique

La troisième dynamique structurante du profil de risque régional est démographique. La région concentre une proportion de jeunes particulièrement élevée, précisément la catégorie la plus exposée aux accidents de la route. L'expert membre de l'organisation YOURS rappelle

l'ampleur du phénomène à l'échelle mondiale : environ 1,8 milliard de jeunes dans le monde, la génération la plus nombreuse de l'histoire (FNUAP, 2014). L'Asie du Sud et du Sud-Est, comme l'Afrique subsaharienne et l'Amérique latine, bénéficie de ce que l'expert appelle un bonus démographique, c'est-à-dire d'une part de la population jeune supérieure à la moyenne mondiale (Warsito, 2019). C'est pourtant cette population qui est la plus exposée : les accidents de la route constituent la première cause de décès chez les 5-29 ans (OMS, 2023). Pour étayer ce point, l'expert mobilise une étude récente de la Banque mondiale : *Safety of Commercial Motorcycles: Guidelines and Good Practices for Governments and the Private Sector* (Banque Mondiale, 2025). La moto commerciale constitue, dans plusieurs pays de la région, le premier point d'entrée des jeunes sur le marché du travail. Le boom des plateformes de livraison qu'évoquait déjà le premier chercheur cité plus haut prend ici une dimension supplémentaire : non plus seulement un risque pour l'usager occasionnel, mais une exposition professionnelle quotidienne pour une population jeune et précaire. Cette situation place ainsi les jeunes conducteurs à l'intersection de deux vulnérabilités cumulatives.

« *Commercial motorcycles is one of the most concerning threats for older youth.* » Enquêté 4

Un second point de vulnérabilité identifié par nos enquêtés concerne les zones scolaires, dont les infrastructures restent largement inadaptées aux flux de jeunes usagers, enfants et adolescents s'y rendant à pied, à vélo ou déposés en véhicule. L'absence d'aménagements pensés spécifiquement pour ces usagers les plus vulnérables illustre, à une échelle locale, le même décalage entre planification urbaine et réalité des déplacements observé plus largement dans la région.

« *I'm sure if you continue interviewing other people, everyone has someone that has experienced a traffic crash, and we normalize this situation, and it's not normal to die on the road.* » Enquêté 4

La quasi-totalité des personnes a, dans son entourage, une victime d'accident de la route, une proximité qui, plutôt que de générer une demande de changement, produit une forme de résignation face à un risque qui finit par être perçu comme normal. C'est un mécanisme social que nous retrouverons en section 3.3 pour expliquer la faiblesse de la volonté politique.

3.3. Écarts entre engagements formels et capacité réelle

Les pays de la région disposent pour la plupart de lois, d'agences, de plans nationaux ; ce sont les résultats qui restent insuffisants, en raison de l'écart persistant entre ce qui est affiché et ce qui est effectivement mis en œuvre. Les experts interrogés décrivent cet écart à trois niveaux : celui des paradigmes d'action, celui des capacités institutionnelles et celui des obstacles culturels au changement.

- Des paradigmes d'action encore majoritairement comportementalistes

L'un des experts de l'OMS propose une grille de lecture permettant de situer les pays selon leur niveau de maturité en matière de sécurité routière. Il distingue quatre phases paradigmatiques. La première, *réactive*, correspond à des gouvernements qui ne disposent pas de politique structurée et répondent aux accidents graves par des mesures ponctuelles (une campagne, une annonce, etc…) sans impact durable. La deuxième, *comportementaliste*, attribue le problème aux usagers individuels : campagnes de sensibilisation, éducation routière et sanctions constituent l'essentiel de l'arsenal. La troisième, *systémique*, élargit le regard à l'ensemble du système, reprenant la logique de la matrice de Haddon présentée au chapitre 1, qui articule routes, véhicules et comportements, et cherche à identifier et corriger les défaillances dans chacune de ces dimensions. La quatrième enfin, celle du Safe System et de Vision Zero, pose le principe éthique fondateur que nous évoquions au chapitre 1 : aucun décès n'est acceptable, et le système doit être conçu de telle sorte que l'erreur humaine ne soit jamais fatale. Depuis peu, une cinquième dimension s'est vue greffée aux précédentes, elle concerne l'environnement et intègre les dimensions et objectifs de développement durable à la mobilité. Cette grille n'est pas une hiérarchie normative rigide ; certains pays avancent sur plusieurs phases simultanément, d'autres régressent. Mais elle permet de rendre visible un positionnement qui, autrement, resterait difficile à saisir.

« *And hopefully, and that is, the thing from us, then that they [South East Asian countries] can, maybe leapfrogging, and skip some steps.* » Enquêté 5

Sur cette grille, l'expert situe explicitement la majorité des pays d'Asie du Sud et du Sud-Est dans la phase comportementaliste. Les réponses mobilisées restent prioritairement l'éducation routière, les campagnes de sensibilisation et le renforcement de l'application des lois sur les

comportements individuels : port du casque, ceinture, alcool au volant. Cette approche traite les symptômes sans toucher aux défaillances de fond documentées dans les deux sections précédentes : l'infrastructure inadaptée, les véhicules non homologués, l'absence de prise en charge post-accident. L'expert observe que certains pays progressent, mais note également une tendance à l'adoption de labels comme Vision Zero ou Safe System, sans intégration réelle de la logique qui en découle.

« *Most countries haven't really understood Vision Zero, but they put it as a label, it becomes more a slogan.* » Enquêté 5

L'illustration la plus saisissante du paradigme comportementaliste nous est fournie par un autre expert à propos du Bangladesh. Face à une mortalité routière élevée qui touche particulièrement les jeunes, la réponse politique et sociale qui a émergé n'a pas été une demande de réforme du système de transport, ni d'amélioration de l'infrastructure ou bien de renforcement des capacités institutionnelles. C'est bien une demande de peine capitale pour les conducteurs responsables d'accidents mortels qui a été formulée. Cette demande illustre parfaitement le mécanisme que décrit l'expert :

« *It's not the problem that we have poor implementation of a law. It's not the problem that our road infrastructure is unsafe. It's not a problem that we don't have a good public transport system. It's not a problem that our vehicles don't meet the safety standards, or we have terrible implementation of seatbelt use, helmet, et cetera. But it's the user problem.* » Enquêté 1

L'accident est attribué à la faute individuelle, et la réponse est une sanction individuelle, éludant l'ensemble des défaillances qui découlent du système. Ce cas n'est pas isolé. Le même expert observe que cette logique est relayée par les politiques et les médias dans l'ensemble de la région :

« *It is still very much individual responsibility that people and politicians tend to latch to. And so does media.* » Enquêté 1

Ce maintien dans la phase comportementaliste n'est pas anodin. En effet, il oriente les ressources publiques vers des interventions dont l'impact sur la mortalité est limité, tout en

détournant l'attention, le financement et les réformes qui seraient nécessaires. C'est l'un des mécanismes par lesquels l'écart entre engagement formel et résultats réels se reproduit.

- Des agences de coordination formellement existantes mais insuffisamment dotées

La capacité institutionnelle à coordonner les acteurs constitue un facteur explicatif majeur. L'expert de l'OMS est explicite sur ce point :

« *Without a lead agency, nothing will happen.* » Enquêté 5

Ce qui ressort de l'ensemble des entretiens, c'est que la sécurité routière est un domaine multisectoriel par nature : transport, santé, intérieur, finances, éducation. Nonobstant, ces différentes dimensions ne se coordonnent pas spontanément entre ministères. Selon l'expert, la condition préalable à une politique cohérente est l'existence d'une agence chef de file disposant d'autorité, de ressources et d'un mandat clairement défini. Sans quoi, les initiatives demeurent fragmentées, redondantes ou contradictoires.

C'est justement cette dissociation que l'on observe dans la région. L'exemple indien illustre une nouvelle fois, selon notre expert, les conséquences de cette faiblesse. Selon lui, à l'intérieur d'un même pays, avec les mêmes lois fédérales, le taux de port de la ceinture de sécurité varie de 5 pour cent dans l'État le moins performant à 80 pour cent dans le meilleur. Ce n'est donc pas la loi qui fait défaut puisqu'elle est théoriquement la même sur l'ensemble du territoire. C'est la capacité à la mettre en œuvre qui varie, et cette capacité dépend directement de la solidité des institutions chargées de le faire.

Si nous restons sur le cas indien, un autre exemple illustre ce phénomène à l'échelle des États fédérés. Suite aux injonctions de la Cour suprême indienne, l'ensemble des États ont adopté des plans de sécurité routière et créé des agences dédiées. Il y a donc désormais une conformité formelle totale. Pourtant, selon l'un de nos interlocuteurs, cette conformité masque une réalité très différente :

« *States are basically following the guidelines and tick mark, checkbox all sort of a thing, then having the minimum possible things to be in place and not looking at where they are*

going, why they need these institutions in place and how to work it out. It has become very bureaucratic. » Enquêté 2

Il en résulte une bureaucratisation de la sécurité routière : les cases sont cochées, les exigences minimales respectées, mais l'impact sur la mortalité reste à la marge. Pire encore, comme le souligne le même expert, des politiques fondées sur des données erronées et mises en œuvre par des institutions sans substance réelle risquent de produire des effets inverses à ceux recherchés :

« *Maybe they are doing more harm than good.* » Enquêté 2

- Vision Zero comme étiquette sans logique systémique

On l'évoquait plus tôt, certains pays tombent dans l'écueil de faire de Vision Zero ou bien de Safe System un simple label sans vraiment adopter en profondeur les principes éthiques fondateurs.

« *In this step, you try to reduce your risks. But although you are not so explicit about it, you think that there is an optimum of fatalities and serious injuries. […] There is an economic thinking that you can't solve this problem, and you're happy if you can reduce the risk, […] but you are not trying to eliminate your problem. You try to make it better. It's a good step, but it's not the safe system.* » Enquêté 5

La phase systémique qui caractérise les pays de la région (celle qui consiste à améliorer les routes, les véhicules, identifier les points noirs, etc.) est une avancée réelle, mais elle repose sur une logique de réduction du risque qui accepte implicitement qu'il existe un optimum de décès, une sorte d'équilibre coût-bénéfice au-delà duquel il n'est pas rentable d'aller. Le Safe System, lui, part d'un postulat éthique radicalement différent :

« *You don't accept that people get killed in serious injury. You could accept that people are involved in crashes but not if they get fatality.* » Enquêté 5

Le diagnostic de l'un de nos interlocuteurs de l'OMS est sans appel : selon lui, la plupart des pays n'ont pas véritablement intégré le Safe System, se contentant d'en reprendre l'étiquette, qui devient alors un simple slogan. Ainsi reformulé, ce constat éclaire la situation des pays qui,

sur la grille de lecture, se situent encore en phase comportementaliste. Ils adoptent un discours de Safe System sans en avoir les prérequis institutionnels, sans en avoir intégré la logique éthique et sans disposer des systèmes de données permettant d'en évaluer les effets.

« *In many of those countries that we're talking about now, these lead agency management punch is very weak. Basically, they might be there, but they don't have any authority. Enough power, and no resources.* » Enquêté 5

Pour illustrer ce que la qualité de gouvernance produit concrètement, un expert mobilise un contraste entre deux pays africains aux contextes comparables. Au Rwanda et en Tanzanie, la même loi impose le port du casque à moto. Au Rwanda, on constate que pratiquement tous les motocyclistes portent un casque. En Tanzanie, la loi n'est pas respectée. L'expert attribue cet écart non à la loi elle-même, ni à des différences culturelles, mais à la qualité de gouvernance globale, c'est-à-dire à la capacité de l'État à coordonner ses acteurs, à faire appliquer ses décisions et à maintenir une cohérence entre la loi et les pratiques de terrain. Transposé à la région d'étude, ce contraste éclaire les disparités entre pays voisins aux niveaux de revenu comparables, un même engagement formel sur la sécurité routière produisant des résultats très différents selon la solidité des institutions chargées de le mettre en œuvre, comme nous l'avions déjà relevé pour le cas de l'Inde.

L'expert mobilise un parallèle européen : l'adhésion à l'Union européenne (UE) a produit des améliorations rapides en matière de sécurité routière dans des pays initialement peu performants comme l'Italie, la Grèce et les pays baltes. L'adhésion à l'UE a imposé des standards de gouvernance globale qui ont modifié la capacité institutionnelle à mettre en œuvre les lois existantes. C'est ce mécanisme qui fait défaut dans la région d'étude.

« *In Europe, it used to be the North Europe versus the South Europe. Italy, Greece, …they were very low-performance countries. Then they joined the European Union and they started to improve. Same when Lithuania, Estonia joined the European Union, they improved road safety very quickly, because this is part of the whole governance.* » Enquêté 5

- La normalisation sociale comme obstacle culturel au changement

« *In Southeast Asia region, it's at the end of the day, plugged to road user behavior. People still don't accept that it is a system that we need to work through.* » Enquêté 1

La formule évoquée plus tôt sur la normalisation et la proximité des accidents (tout le monde connait quelqu'un de près ou de loin) produit une sorte de résignation face à un risque perçu inhérent à la vie quotidienne. Si les accidents sont perçus comme inévitables, la pression sociale sur les gouvernements pour réformer le système reste faible. Cependant, en ce qui concerne la pression sur les gouvernements, certains interlocuteurs précisent qu'elle peut avoir des effets pervers. Revenons un instant sur le cas du Bangladesh :

« *There are young college kids who die on Bangladesh roads very frequently, and in the past three, four years, there have been massive protests on the road to improve the situation. One of the somewhat naive demand is to demand capital punishment in case of a road crash leading to a death. Which makes no sense.* » Enquêté 1

Même la mobilisation sociale peut rester prisonnière du paradigme comportementaliste quand celui-ci est culturellement dominant.

La normalisation sociale et le paradigme comportementaliste se renforcent mutuellement de façon complémentaire. D'un côté, la proximité avec l'accident quasi-universelle dans les sociétés produit une résignation. De l'autre, un récit dominant construit autour de la vitesse comme indicateur de développement et de la faute individuelle comme explication des accidents laisse peu de place à une demande de réforme systémique. Ces deux logiques se nourrissent l'une l'autre. Si l'accident est normal et si la responsabilité incombe systématiquement au conducteur, pourquoi alors exiger une refonte du système ?

« *Road safety is a very political thing, if you reduce speed limits in a city, that will immediately have effects on the party in power, on voters and things like that. So, government simply need to understand that theses goals goes beyond votes, we are talking about lives, how limits, how standards and everything would save lives and despite of the results of an election.* » Enquêté 4

Les trois sections précédentes ont documenté des dynamiques que la littérature identifie, au moins partiellement : sous-déclaration, inadéquation des modèles, faiblesse institutionnelle. Ce que le corpus révèle en outre, c'est l'existence de deux angles morts que les cadres analytiques disponibles n'ont pas anticipés, et qui constituent des pistes de recherche encore largement inexplorées dans la région.

3.4. Sujets émergents : commuting safety, agenda colonial

L'analyse déductive des entretiens a permis de documenter trois axes relativement bien balisés dans la littérature. Mais deux thèmes secondaires ont émergé de façon inductive, sans avoir été anticipés par le guide d'entretien ni par la revue de littérature : la sécurité des travailleurs-navetteurs (commuting safety) et la structure de l'agenda de recherche mondial sur la sécurité routière. Ces deux dimensions enrichissent l'analyse en pointant des angles morts qui débordent du cadre habituel de la sécurité routière.

- Le commuting safety : une zone grise institutionnelle

Le spécialiste de l'OIT aborde la sécurité routière depuis un angle que les autres experts n'ont pas mobilisé : celui du trajet domicile-travail. Son point de départ est institutionnel. Le Protocole de 2002 relatif à la convention sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 (n° 155)[6], ainsi que le recueil de directives pratiques de l'OIT sur l'enregistrement et la déclaration des accidents du travail qui l'accompagne, recommandent aux États Membres d'inclure les accidents de commuting dans la définition des accidents du travail (OIT, 2002). Mais comme l'interlocuteur souligne :

« *Commuting is not the workplace, the typical occupational health and safety is not applied. However, all workers need to commute toi their workplace. ILO extends a little bit to the commuting safety and health.* » Enquêté 3

Pourtant, cette extension reste fragile juridiquement.

Le premier niveau de défi que l'expert identifie est celui de la responsabilité juridique. Lorsque l'employeur organise le transport (navettes d'usine, véhicule fourni), la chaîne de responsabilité est claire : un accident pendant ce trajet relève de la responsabilité de l'employeur. Mais dans la très grande majorité des cas dans la région, les travailleurs utilisent leur propre véhicule.

[6] https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_fr/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:P155 (consulté le 28 juillet 2026)

« *If the workers use their own bike, or they use the public transport, who is responsible for their health and safety? It's not clear. That is another challenge. It is the grey zone.* »
Enquêté 3

Cette ambiguïté juridique produit une incitation perverse. Sans responsabilité clairement assignée, les employeurs n'ont aucune raison d'investir dans la sécurité d'un trajet qu'ils ne contrôlent pas. Et les États, dont les législations sur la santé au travail ne couvrent pas le commuting, ne sont pas non plus en position d'exiger quoi que ce soit.

Un autre niveau de difficulté concerne les travailleurs eux-mêmes. L'expert souligne l'impossibilité pratique pour un travailleur de distinguer clairement ses trajets selon leur nature :

« *Today I use the bus and train for commuting. Another day just for leisure. The awareness of the workers, it's also very grey. That's the challenge* » Enquêté 3

Cette indistinction fragilise toute tentative de collecte de données ciblée sur les accidents de commuting, et donc toute politique de prévention qui s'appuierait sur ces données.

L'expert illustre son propos avec le programme Better Factories Cambodia[7], déployé par l'OIT depuis 25 ans auprès de 800 entreprises du secteur textile. Ce secteur emploie majoritairement de jeunes femmes qui naviguent quotidiennement à deux-roues entre leur domicile et leur travail. Face à un taux élevé d'accidents sur ces trajets, le programme, co-financé par le Vision Zero Fund et Nike, a développé des outils concrets : guides de sécurité pour navetteurs, formations, programmes de prévention ciblés. Cet exemple montre d'abord que la sécurité du commuting peut être prise en charge par des acteurs privés via des mécanismes de conformité dans la chaîne d'approvisionnement mondiale, là où les politiques nationales restent silencieuses. Il illustre ensuite le rôle que peuvent jouer des marques mondiales (H&M, Uniqlo, Nike) dans l'introduction de standards de sécurité routière dans des pays où l'État n'a pas encore de politique. Cette forme de régulation par le marché est une réponse partielle mais réelle aux défaillances institutionnelles documentées en section 3.3.

[7] https://betterwork.org/cambodia/

- Un agenda de recherche structurellement biaisé

Le second thème émergent est apparu de façon inattendue dans un entretien au moment d'évoquer les standards de sécurité des deux-roues. Un chercheur spécialisé en traumatologie ouvre une réflexion sur les conditions mêmes de production de la connaissance en matière de sécurité routière :

« *In some ways, it's a colonial mindset with respect to research, because there's a lot of child restraint research for cars, because it's driven by high-income countries, whereas no LMIC has invested in research on powered two-wheeler vehicle safety.* » Enquêté 1

Le constat est le suivant : l'agenda de recherche mondial est orienté par les priorités des pays qui le financent, et ces pays n'ont pas les mêmes modes de transport que les populations les plus exposées aux accidents. On l'évoquait plus tôt avec le système de harnais pour les deux-roues où aucune étude sérieuse n'a été menée.

La raison de cette lacune est directement liée à la géographie de la recherche. Les recherches sur les dispositifs de retenue pour enfants concernent quasi exclusivement les sièges automobiles, parce qu'elles sont concentrées dans des pays à revenu élevé où la voiture est le mode de transport familial dominant. La moto avec enfant à bord est pourtant une réalité quotidienne de plusieurs centaines de millions de ménages en Asie du Sud et du Sud-Est mais n'entre pas dans le champ de ces recherches.

Ce biais de l'agenda de recherche a des conséquences directes sur les politiques déployées dans la région. Des interventions sont promues et parfois légiférées sans base de preuve adaptée au contexte. On retrouve ici le même mécanisme que celui documenté sur Vision Zero en section 3.3. Un modèle formalisé dans un contexte particulier est diffusé et appliqué dans des contextes très différents, sans que les conditions de son efficacité aient été vérifiées. Au-delà de l'inadéquation de transfert, c'est l'absence de recherche alternative qui empêche de concevoir des réponses adaptées.

« *Then I think there has to be more research. There has to be more funding. There has to be more understanding off road safety science research. And there has to be more training, capacity building of the people who in the government are involved in this work.* » Enquêté 2

Cette formulation répétitive reflète l'ampleur du déficit. Le même expert souligne qu'il existe très peu de centres ou d'universités travaillant de façon dédiée sur la sécurité routière dans la région, et que les décideurs sont ainsi contraints de s'appuyer sur leur expérience personnelle plutôt que sur des données robustes :

« *Everybody has seen someone in their close context suffering from this issue, and so they had their own personal understandings and biases.* » Enquêté 2

« *Right now, a lot of the signs that people are using to back certain policies, is basically coming from very flawed data.* » Enquêté 2

Face à ce constat, le même expert identifie une réponse partielle : rendre les données existantes publiques.

« *This data set should be sort of open data, so that people can work on it in a more collaborative way.* » Enquêté 2

Si la production de nouvelles connaissances prend du temps et des ressources, ouvrir les données déjà collectées (police, hôpitaux, assurances) permettrait à des chercheurs extérieurs, y compris des universités locales sous-financées, de commencer à travailler sur les patterns qui échappent aux systèmes actuels.

Les quatre sections de ce chapitre ont construit une image cohérente des spécificités de la région en matière de sécurité routière : une invisibilité structurelle qui empêche de mesurer le problème, un profil de risque que les outils disponibles n'ont pas anticipé, une gouvernance formellement engagée mais institutionnellement limitée et des angles morts que ni les politiques ni la recherche n'ont encore comblés. Le tableau qui se dégage de la région étudiée est celui d'un décalage : des modèles forgés ailleurs, appliqués à des réalités qui demandent à être pensées pour elles-mêmes, bien plus qu'un simple manque de ressources ou de volonté politique. C'est ce décalage que le chapitre suivant met en perspective avec la littérature mobilisée en première partie.

Chapitre 4 : Discussion et liens avec la littérature

4.1. Retour sur la question de recherche et les hypothèses

À ce stade, il est utile de revenir sur l'objectif et les hypothèses de cette recherche. Celle-ci visait à comprendre comment des acteurs spécialisés de la sécurité routière interprètent les spécificités des pays d'Asie du Sud et du Sud-Est, et quels facteurs ils considèrent comme déterminants dans la persistance de niveaux élevés de mortalité routière. Cette interrogation s'appuyait sur quatre hypothèses exploratoires, formulées à l'issue de la revue de littérature : la prédominance des deux-roues motorisés comme spécificité distinguant ces pays des contextes sur lesquels reposent les modèles internationaux de sécurité routière (H1) ; le rôle des capacités institutionnelles et de la gouvernance dans l'explication des écarts observés entre pays de niveau de revenu comparable (H2) ; les limites des systèmes de données comme obstacle à l'identification des leviers d'action les plus efficaces (H3) ; et la dépendance de l'efficacité des modèles internationaux à leur adaptation aux contextes locaux (H4). Ce chapitre montre que ces quatre hypothèses, bien que formulées séparément, se rejoignent en réalité dans un même mécanisme explicatif, celui d'un décalage entre modèles conçus ailleurs, capacités inégales à les mettre en œuvre, et incapacité des systèmes de données à objectiver l'un ou l'autre.

Les résultats présentés dans le chapitre précédent tendent à conforter dans l'ensemble la pertinence de ces quatre hypothèses. Les six entretiens ne suffisent évidemment pas à les valider mais précisent les mécanismes, font apparaître et complètent les dynamiques mobilisées dans la revue de littérature. L'omniprésence des deux-roues dans la zone d'étude en est une première illustration. Cette prédominance s'accompagne, selon plusieurs experts, d'un déficit de recherche qu'ils qualifient eux-mêmes de structurel, voire relevant d'une certaine forme d'héritage colonial. Les écarts de gouvernance, de leur côté, ne se limitent pas à une opposition entre pays bien et mal gouvernés : le cas indien suggère qu'ils se rejouent à l'intérieur même d'un pays, entre États soumis pourtant aux mêmes lois fédérales. Quant aux limites des données, les entretiens indiquent qu'elles débordent la contrainte méthodologique propre à ce mémoire, les acteurs de terrain eux-mêmes identifiant ces limites comme un obstacle central à

leur propre capacité d'action, ce qui, on le verra en 4.4, déplace la focale d'un problème de mesure vers un problème politique.

C'est cette tension entre confirmation et déplacement des hypothèses de départ que ce chapitre explore, en relisant l'architecture du chapitre 3 à la lumière des cadres mobilisés au chapitre 1, le profil de risque (4.2), la capacité étatique et les modèles voyageurs (4.3), l'invisibilité des données (4.4), avant de discuter, en 4.5, la manière dont ces trois axes s'articulent entre eux plutôt que de fonctionner isolément.

4.2. Le profil de risque face aux cadres classiques

Le chapitre précédent documentait trois dynamiques structurant le profil de risque de la région : la prédominance des deux-roues motorisés, une urbanisation non planifiée et une démographie jeune particulièrement exposée. Ces résultats trouvent un écho direct dans les cadres théoriques mobilisés au chapitre 1 ; un écho qui cependant invite à être nuancé.

Notre premier point d'ancrage est la matrice de Haddon. Si aucun expert interrogé n'a explicitement cité cette théorie, leur description spontanée des défaillances n'est pas sans rappeler ce cadre analytique. L'absence de dispositif d'évaluation de la sécurité des deux-roues, le star rating, quasi exclusivement développé pour les quatre-roues, relève directement de la case véhicule/pré-accident de la matrice. La construction de routes rurales à haute vitesse précédant les capacités de régulation, décrite par un chercheur, illustre la case environnement/pré-accident. Le taux élevé de décès survenant après la sortie de l'hôpital, estimé à 20-25 pour cent par un expert, documente une défaillance de la case usager/post-accident. Le fait que ces trois défaillances soient rapportées indépendamment par des experts aux profils très différents, sans qu'aucun ne fasse explicitement référence au cadre de Haddon, suggère que celui-ci continue de structurer utilement une réalité que les acteurs de terrain décrivent spontanément, cinquante ans après sa formulation initiale. Le corpus souligne une limite propre à la matrice de Haddon. Celle-ci décrit des défaillances case par case, mais laisse de côté la défaillance transversale des systèmes de données, qui traverse les phases pré-accident, accident et post-accident et rend les autres défaillances largement invisibles. C'est cette limite que développe la section 4.4.

La transition épidémiologique d'Omran ensuite, étendue aux causes externes de décès, trouve elle aussi un ancrage empirique dans le corpus, mais avec une nuance. Le déplacement de la mortalité routière indienne, urbaine il y a quinze ans, aujourd'hui concentrée sur les grandes routes rurales, ne correspond pas à une trajectoire nationale linéaire. Il s'agit plutôt d'une double transition au sein même d'un pays : des zones urbaines denses, où la congestion limite mécaniquement la vitesse et donc la gravité des accidents, et des zones rurales, où des infrastructures récentes à haute vitesse précèdent les capacités de contrôle. Ce résultat invite à complexifier la lecture de la transition épidémiologique dans les pays de grande taille et à forte hétérogénéité territoriale, où plusieurs régimes de risque routier peuvent coexister au sein d'un même espace national.

La courbe de Kuznets appliquée à la mortalité routière est le troisième cadre à l'épreuve du corpus d'entretien. C'est sans doute celui pour lequel l'apport des entretiens est le plus direct. L'expert de l'OMS retrace la trajectoire suédoise : motorisation rapide d'après-guerre, pic de mortalité, puis découplage progressif entre trafic et mortalité à partir des années 1960 grâce à la mise en place d'agences de régulation. Mais il introduit surtout un contre-exemple qui relativise la lecture strictement économique du phénomène : à niveau de revenu comparable, la Suède affiche 3 décès pour 100 000 habitants contre 15 pour les États-Unis. Un autre article documente par ailleurs cette disparité en opposant cette fois l'Australie et les États-Unis (Marshall, 2018). Ce contraste rejoint la mise en garde déjà formulée au chapitre 1 contre une lecture déterministe de la courbe de Kuznets, qui risquerait de naturaliser une surmortalité résultant en réalité de choix politiques. Le même expert évoque par ailleurs la possibilité que les pays d'Asie du Sud et du Sud-Est puissent sauter certaines étapes de cette trajectoire plutôt que de la reproduire intégralement ; une hypothèse de « leapfrogging » qu'il formule cependant avec une prudence certaine, la qualifiant lui-même de problématique.

4.3. Modèle voyageur et capacité étatique face à l'écart de mise en œuvre

La section 3.3 du chapitre précédent relevait un paradoxe : les pays de la région ne manquent pas de lois, ni d'agences ou bien de plans nationaux sur la sécurité routière, et pourtant les résultats sont en deçà des objectifs affichés, comme en témoigne les objectifs non atteints de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. Ce paradoxe en est un si l'on suppose une correspondance directe entre l'existence formelle d'une politique et sa capacité à produire

des effets. Les concepts de capacité étatique (Soifer, 2012) et de modèle voyageur (Olivier de Sardan, 2021) permettent de défaire cette supposition, en distinguant ce qui relève de l'adoption formelle d'un modèle et ce qui relève de sa mise en œuvre effective.

Le premier apport concerne le paradigme comportementaliste/systémique. L'expert de l'OMS nous propose une analyse fine à partir de la trajectoire de la Suède, de la formation de Vision Zero, puis de la diffusion à l'échelle globale. D'une phase réactive où les gouvernements répondent aux accidents graves par des mesures ponctuelles sans effet durable, on passe à une phase comportementaliste, centrée sur l'éducation et la sanction individuelle, puis à une phase systémique, qui élargit le regard à l'ensemble de la matrice de Haddon pour enfin arriver au Safe System, fondé sur le principe qu'aucun décès n'est acceptable. Cette typologie offre une résolution plus fine que la seule opposition binaire du chapitre 1. Il est toutefois pertinent de noter, toujours selon ce même expert, que la majorité des pays d'Asie du Sud et du Sud-Est demeure positionnée dans la phase comportementaliste, avec une tendance à adopter le vocabulaire du Safe System sans en intégrer la logique sous-jacente, ce qu'il résume en observant que le concept devient alors davantage un slogan.

Ce diagnostic peut être éclairé par le concept de state capacity développé par Soifer (2012) dans son analyse de l'État en Amérique latine contemporaine. Bien que son travail ne porte pas sur la sécurité routière, il propose un cadre théorique permettant d'appréhender la capacité des États à mettre en œuvre effectivement leurs politiques publiques à travers l'ensemble de leur territoire. Comme mentionné précédemment, il distingue trois dimensions complémentaires de cette capacité : la sécurité, l'administration et l'extraction des ressources. Les résultats des entretiens permettent de mobiliser cette grille de lecture dans le domaine de la sécurité routière, notamment avec la comparaison introduite par l'expert de l'OMS entre le Rwanda et la Tanzanie. Sur le plan administratif, le même expert est assertif : sans une agence centrale, rien ne changera. Le cas indien documente ce défaut à une autre échelle, celui de l'ensemble des États indiens, avec ce qu'un expert qualifie de bureaucratisation se limitant à cocher des cases. Sur le plan extractif enfin, ce même chercheur souligne le sous-financement chronique de la recherche en sécurité routière dans la région, tandis que le spécialiste de l'OIT illustre, à travers le programme Better Factories Cambodia, comment ce déficit peut être partiellement compensé par des financements privés, en l'occurrence ceux de Nike et du Vision Zero Fund.

Le concept de modèle voyageur, proposé par Olivier de Sardan (2021), permet de lire transversalement l'ensemble de ces observations. Conçu en Europe du Nord, formalisé notamment en Suède, puis diffusé via l'OMS et les Décennies d'action, le Safe System a été adopté formellement par des gouvernements d'Asie du Sud et du Sud-Est sans que les conditions institutionnelles de son efficacité n'y soient nécessairement réunies. S'y ajoute un écart géographique marqué dans le financement de la recherche : la quasi-totalité des travaux est financée dans des pays à revenu élevé où la voiture domine, ce qu'un expert qualifie d'enjeu « colonial ». Dans le cas des deux-roues, ce biais de production de connaissances renforce l'inadéquation entre les modèles diffusés et les réalités locales.

Le rôle croissant d'acteurs non étatiques dans le paysage de la sécurité routière mérite enfin d'être questionné. Aussi bien le membre de l'ONG YOURS que le spécialiste de l'OIT documentent des initiatives portées par des organisations internationales ou des marques privées, visant à combler le vide que l'action publique ne couvre pas, qu'il s'agisse d'engagement citoyen de la jeunesse ou de sécurité des trajets domicile-travail dans les chaînes d'approvisionnement textiles. Cette substitution soulève des questions qui dépassent le cadre de ce travail. Entre autres de la pérennité d'une régulation portée par des intérêts commerciaux ou philanthropiques plutôt que par une capacité étatique.

Ces résultats invitent à nuancer les hypothèses H2 et H4. Les capacités institutionnelles et de gouvernance expliquent bien une part substantielle des écarts observés entre pays de niveau de revenu comparable, mais ces écarts se rejouent aussi à l'intérieur même des frontières nationales, comme le montre le cas indien. Quant à l'adaptation des modèles internationaux aux contextes locaux, elle ne se limite pas à un problème d'ajustement d'un modèle existant. Dans certains cas, documentés notamment autour de la sécurité des deux-roues, c'est l'absence de tout modèle adapté qui fait défaut, ce qui déplace la question de l'adaptation vers celle, plus fondamentale, de la production même de la connaissance.

4.4. L'invisibilité des données comme obstacle à l'évaluation des politiques

Les sections précédentes ont mobilisé des cadres qui interrogent directement les mécanismes de l'action publique : la matrice de Haddon pour le profil de risque, la capacité étatique et le modèle voyageur pour l'écart de mise en œuvre. Un fil conducteur traverse cependant

l'ensemble de ces cadres et du chapitre 3 dans son entier, celui des données elles-mêmes, condition *sine qua non* de toute évaluation. Sans données fiables, ni la capacité étatique, ni l'adéquation avec les modèles théoriques ne peuvent être vérifiées empiriquement. C'est ce que l'évaluation guidée par la théorie de Vingilis permet de formaliser (Vingilis, 2016), et que les entretiens éclairent d'un jour nouveau par rapport à ce que la littérature institutionnelle documente.

Vingilis rappelle qu'une politique publique n'est jamais un lien direct entre une intervention et un résultat, mais une chaîne de mécanismes causaux qui doit être explicitée pour comprendre comment, et dans quelles conditions, un changement est censé se produire. Cette exigence méthodologique se heurte, dans la région étudiée, au problème suivant : l'ampleur même du phénomène à traiter reste incertaine. La littérature institutionnelle (Bliss et Breen, 2013) documente la sous-déclaration comme un fait connu. Les entretiens ajoutent une description des mécanismes qui la produisent, du registre de police non transmis à la donnée d'assurance jamais partagée. Cette précision déplace le problème de l'évaluation avant même l'évaluation en tant que telle. On ne peut mesurer l'écart entre une politique et ses effets si l'on ignore déjà l'ampleur du problème que cette politique est censée résoudre.

Ce déficit a une conséquence directement politique. Les entretiens, on l'a vu, ont l'avantage d'aboutir à des formulations plus frontales et directes que dans la littérature institutionnelle. Un gouvernement qui n'a pas conscience de la mortalité réelle qu'il doit combattre n'a pas non plus les moyens d'évaluer ses actions et leur efficacité. Le cas thaïlandais, déjà mobilisé au chapitre 3, prend ici une interprétation différente : il ne s'agit plus seulement d'un exemple de sous ou sur-déclaration, mais d'une véritable démonstration qu'ouvrir la boîte noire décrite par Vingilis suppose un effort volontariste peu reproductible à l'échelle de la région. Ce constat rejoint et prolonge celui du chapitre 1 sur le déficit d'évaluation des modèles voyageurs. Si l'OMS et les organisations diffusant Vision Zero ou le Safe System manquent avant tout de la matière première statistique nécessaire pour vérifier l'adéquation de ces modèles aux contextes locaux, la volonté institutionnelle, elle ne semble pas faire défaut.

Cette invisibilité touche bien au-delà de la mesure du problème, elle s'étend, comme la section 4.3 l'a montré à propos des dispositifs de retenue pour deux-roues, à la production même des solutions. Le corpus rejoint ainsi une critique plus large de l'agenda de recherche international, déjà esquissée au chapitre 1 à travers la question de l'adéquation des modèles diffusés. Un

chercheur qualifie cette situation d'enjeu de recherche colonial : l'essentiel du savoir disponible est produit dans et pour des contextes dans lesquels l'automobile domine, laissant sans réponse les besoins spécifiques d'une région où le deux-roues est majoritaire, comme le confirme la Carte 2 du chapitre 3. Invisibilité statistique et invisibilité scientifique se renforcent ainsi mutuellement : d'un côté, on ne mesure pas ce que l'on ne cherche pas à savoir ; de l'autre, on ne cherche pas à savoir ce qui demeure invisible et hors des priorités de financement.

Ce constat permet de revenir directement à la problématique de ce mémoire. Celle-ci pointait un décalage entre les modèles internationaux de sécurité routière et les réalités institutionnelles, infrastructurelles et sociales des pays à faible et moyen revenu. Les sections précédentes ont montré que ce décalage découle de l'inadéquation des modèles eux-mêmes ainsi que des capacités institutionnelles inégales à les mettre en œuvre. Cette section ajoute une troisième dimension. Ce décalage est tout aussi invisible pour ceux qui tentent de le corriger. Gouvernements, bailleurs de fonds et organisations internationales agissent sur la base d'une image partielle du problème, ce qui limite leur capacité à ajuster leurs interventions, indépendamment de leur volonté.

L'hypothèse sur le rôle des données s'en trouve confirmée. Les limites des systèmes de données vont bien au-delà de l'identification des leviers d'action. Elles conditionnent la possibilité même de savoir si les leviers déjà activés fonctionnent et pèsent en amont sur la production des connaissances nécessaires à en concevoir de nouveaux.

4.5. Limites et prolongement de la recherche

Les limites méthodologiques de cette recherche ont été discutées en détail dans le chapitre 2, la taille de l'échantillon d'experts, le biais de sélection, les données en elles-mêmes, documentées à la fois par la littérature et par les entretiens. Ces limites ne sont donc pas reprises en détail dans cette partie. Les mécanismes mis en évidence doivent être lus comme des pistes d'interprétation plausibles, à mettre à l'épreuve par des recherches ultérieures mobilisant des corpus plus larges ou des méthodes quantitatives complémentaires.

Deux axes de recherche future se dégagent de ce travail, retenus parce qu'ils ont émergé de manière inductive du corpus sans avoir été anticipés ni par la revue de littérature ni par le guide

d’entretien : (1) la sécurité des trajets domicile-travail, zone grise juridique documentée en section 3.4, et (2) le déséquilibre structurel de l’agenda de recherche mondial sur les deux-roues motorisés. Ces deux axes ne sont pas repris ici dans le détail puisqu’ils ont déjà été développés au chapitre précédent, mais ils méritent d’être distingués comme objets de recherche à part entière, pour lesquels les experts interrogés appellent eux-mêmes explicitement à davantage de financement et d’attention scientifique.

Au-delà de ces deux prolongements empiriques, les trois axes de discussion développés dans ce chapitre — le profil de risque, la capacité étatique et les modèles voyageurs, l’invisibilité des données — ne sont pas indépendants ; ils forment les trois faces d’un même mécanisme plutôt que trois explications parallèles aux hypothèses de départ. C’est ce que nous allons voir dans la conclusion de ce travail.

Conclusion

L'un des experts interrogés dans le cadre de cette recherche définissait la sécurité routière comme un indicateur du fonctionnement d'une société. Au terme de ce travail, cette intuition mérite d'être retournée : si la sécurité routière révèle le fonctionnement d'une société, l'absence de sécurité routière révèle, elle, l'absence de données pour l'établir, l'absence de modèles pensés pour la corriger et l'absence de capacités pour la mettre en œuvre. C'est cette triple absence, plus que chacune de ses composantes prise isolément, que ce mémoire a cherché à documenter à partir du cas de l'Asie du Sud et du Sud-Est.

La question de recherche portait sur les facteurs expliquant la concentration des décès par accidents de la route dans cette région, à partir d'une démarche à deux volets : une rapide analyse descriptive des données du Global Status Report on Road Safety 2023 de l'OMS et une analyse thématique de six entretiens semi-directifs menés auprès d'experts spécialisés en sécurité routière. Quatre hypothèses exploratoires structuraient cette investigation, portant respectivement sur la prédominance des deux-roues motorisés, le rôle des capacités institutionnelles, les limites des systèmes de données et l'adaptation des modèles internationaux aux contextes locaux.

Les résultats présentés aux chapitres 3 et 4 tendent à conforter ces quatre hypothèses, mais leur apport principal ne réside pas dans cette confirmation prise séparément. Il réside dans la mise en évidence d'un mécanisme unique qui les traverse toutes. Les modèles internationaux de sécurité routière, Vision Zero et Safe System, ont été formalisés dans des contextes où l'automobile domine le parc roulant. Leur diffusion vers des pays où le deux-roues constitue le mode de transport majoritaire ne relève donc pas d'un simple problème d'adaptation mais, dans certains cas documentés autour de la sécurité des enfants transportés à moto, de l'absence pure et simple de tout modèle pensé pour ce contexte. Cette diffusion se heurte, ensuite, à des capacités étatiques hétérogènes. Mais ni l'inadéquation des modèles ni l'hétérogénéité des capacités ne peuvent être établies avec certitude, faute de systèmes de données suffisamment robustes pour objectiver l'une comme l'autre. C'est cette dernière dimension qui referme le mécanisme ; la sous-déclaration massive documentée dans la région est autant un obstacle politique qu'une limite technique du dispositif statistique, elle prive les gouvernements des moyens de mesurer l'ampleur du problème qu'ils ont à résoudre et prive les chercheurs comme

les organisations internationales des moyens de distinguer un échec de mise en œuvre d'un échec de mesure.

Dans l'ensemble, ce mémoire conduit à formuler une proposition plus générale que celle formulée initialement : la persistance de la mortalité routière dans les pays à faible et moyen revenu d'Asie du Sud et du Sud-Est tient à la manière dont un déficit de données, de capacités et de modèles adaptés se renforcent mutuellement et tendent à se rendre invisibles, bien plus qu'à l'un ou l'autre de ces déficits pris isolément. Sur le plan théorique, ce constat invite à prolonger deux cadres mobilisés dans ce travail. D'une part, le concept de modèle voyageur d'Olivier de Sardan (2021), initialement développé pour la santé maternelle en Afrique, gagnerait à intégrer la distinction entre un modèle mal adapté à son contexte de destination et l'absence de tout modèle conçu pour ce contexte, une distinction que ce mémoire propose sans prétendre l'avoir pleinement théorisée. D'autre part, la notion de capacité étatique de Soifer (2012) semble davantage opératoire lorsqu'elle est appliquée à une échelle infranationale, du moins dans les pays de grande taille et à forte hétérogénéité territoriale comme l'Inde.

Deux prolongements se dégagent de ce constat, qui illustrent eux-mêmes le mécanisme documenté au chapitre 4 : la sécurité des trajets domicile-travail, zone grise juridique aussi bien pour les législations nationales que pour la recherche académique, et le déséquilibre structurel de l'agenda de recherche mondial sur les deux-roues motorisés, dont l'un des experts interrogés qualifie lui-même l'origine de coloniale.

Une implication plus directe se dégage enfin, formulée avec la prudence qu'impose la portée de ce travail. Plusieurs experts interrogés, indépendamment les uns des autres, appellent à une plus grande ouverture des données déjà collectées (policières, hospitalières, d'assurance) plutôt qu'à la seule production de nouvelles données. Cette convergence suggère qu'une part du problème documenté ici tient à la dispersion des données entre des acteurs qui ne les partagent pas, plus qu'à leur absence pure et simple. Si la production de connaissances nouvelles sur la sécurité des deux-roues demande du temps et des financements dont ce mémoire ne peut évaluer la disponibilité, l'ouverture des données existantes constitue une piste dont les conditions de faisabilité tiennent avant tout à la volonté politique qu'à la recherche elle-même

Au-delà du cas de l'Asie du Sud et du Sud-Est, cette recherche invite plus largement à interroger la manière dont les politiques publiques circulent entre des contextes profondément

différents, notamment en matière de sécurité routière. Elle suggère que l'efficacité des modèles internationaux tient à leur capacité à être pensés à partir des réalités qu'ils entendent transformer et seulement à ce moment là à l'ampleur de leur diffusion. À défaut, le risque est de confondre un problème de mise en œuvre avec un problème de conception, ou d'attribuer à un manque de volonté politique ce qui relève en réalité d'un déficit de connaissances adaptées.

Cette réflexion fait écho à l'interrogation formulée par Nathan Heller dans *The New Yorker*, qui invite à dépasser l'idée selon laquelle les choix technologiques seraient nécessairement synonymes de progrès :

« *Every technology has costs, but lately we've had reason to question even cars' putative benefits. Free men and women on the open road have turned out to be such disastrous drivers that carmakers are developing computers to replace them. When the people of the future look back at our century of auto life, will they regard it as a useful stage of forward motion or as a wrong turn? Is it possible that, a hundred years from now, the age of gassing up and driving will be seen as just a cul-de-sac in transportation history, a trip we never should have taken?* » Heller, 2019

Bibliographie

Ahmed, Sirwan Khalid, Ribwar Arsalan Mohammed, Abdulqadir J. Nashwan, Radhwan Hussein Ibrahim, Araz Qadir Abdalla, Barzan Mohammed M. Ameen et Renas Mohammed Khdhir. 2025. «Using Thematic Analysis in Qualitative Research», *Journal of Medicine, Surgery, and Public Health*, 6 (août): article nº 100198. https://doi.org/10.1016/j.glmedi.2025.100198.

Arason, Neil. 2014. *No Accident: Eliminating Injury and Death on Canadian Roads*. Waterloo: Wilfrid Laurier University Press.

Banque mondiale. 2025. *Safety of Commercial Motorcycles: Guidelines and Good Practices for Governments and the Private Sector.* Washington.

Barnett, Daniel J., Ran D. Balicer, David Blodgett, Ayanna L. Fews, Cindy L. Parker et Jonathan M. Links. 2005. «The Application of the Haddon Matrix to Public Health Readiness and Response Planning», *Environmental Health Perspectives*, 113 (5): 561-566. https://doi.org/10.1289/ehp.7491.

Basu, Parama, Gautham M. Sukumar, Nishit Patel, Pallavi M., Ranjith K., Anil Kumar P., Ravikant Gowda, Anucheth M. N., Gururaj G. et Abdulgafoor M. Bachani. 2026. «Urban and Rural Differences in Driver Speeds and Associated Factors: Results From a Large-Scale Roadside Study in India», *Journal of Road Safety*, 37 (2): 15-27. https://doi.org/10.33492/JRS-D-26-2-2719111.

Bayraktar, Yuksel, Serdar Aydin, Mehmet Firat Olgun, Ayfer Ozyilmaz et Metin Toprak. 2025. «The Relationship Between Income Level and Road Traffic Deaths : An Empirical Analysis for 22 OECD Countries», *BMC Public Health*, 25: article nº 2809. https://doi.org/10.1186/s12889-025-23726-9.

Bliss, Tony, et Jeanne Breen. 2013. *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment*

Strategies and Safe System Projects. Washington: The World Bank Global Road Safety Facility. https://doi.org/10.1596/12706.

Braun, Virginia, et Victoria Clarke. 2006. «Using Thematic Analysis in Psychology», *Qualitative Research in Psychology*, 3 (2): 77-101. https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa.

Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes (UNDRR), et Conseil international des sciences (CIS). 2025. *UNDRR–ISC Hazard Information Profiles – 2025 Update: TL0405 Road Traffic Accident*. Genève et Paris. https://www.undrr.org/understanding-disaster-risk/terminology/hips/tl0405.

Chianebeng, Japhet Kuma. 2025. «Application of Haddon Matrix Model for Traffic Injury Prevention in Cameroon Cities : Using Samples from Bamenda City», *International Journal of Transportation Engineering and Technology*, 11 (2): 85-97. https://doi.org/10.11648/j.ijtet.20251102.14.

Christie, Nicola, Sarah Jones et Sarah E. O'Toole. 2025. «Systemic Inequalities in Road Safety Outcomes Across High Income Countries and Lessons from Intervention Approaches», *Journal of Transport & Health*, 41 (mars): article nº 102006. https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.102006.

Dobson, Annette, Wendy Brown, Jean Ball, Jennifer Powers et Michael McFadden. 1999. «Women Drivers' Behaviour, Socio-Demographic Characteristics and Accidents», *Accident Analysis & Prevention*, 31 (5): 525-535. https://doi.org/10.1016/s0001-4575(99)00009-3.

FNUAP (Fonds des Nations Unies pour la population). 2014. *State of World Population 2014*. https://www.unfpa.org/swop-2014 (consulté le 11 juillet 2026) .

Gopalakrishnan, S. 2012. «A Public Health Perspective of Road Traffic Accidents», *Journal of Family Medicine and Primary Care*, 1 (2): 144-150. https://doi.org/10.4103/2249-4863.104987.

Grimm, Michael, et Carole Treibich. 2010. «Socio-Economic Determinants of Road Traffic Accident Fatalities in Low and Middle Income Countries», ISS Working Paper No. 504. La Haye: Institute of Social Studies.

Gu, Dongqing, Shan Ou et Guodong Liu. 2025. «Global Burden of Road Injuries and Their Attributable Risk Factors from 1990 to 2021 : A Systematic Analysis for the Global Burden of Disease Study 2021», *Preventive Medicine Reports*, 53 (mai): article nº 103051. https://doi.org/10.1016/j.pmedr.2025.103051.

Haddon, William Jr. 1968. «The Changing Approach to the Epidemiology, Prevention, and Amelioration of Trauma: The Transition to Approaches Etiologically Rather than Descriptively Based», *American Journal of Public Health*, 58: 1431-1438.

Hanko, Osée, Alexis Ngantchou et Christian Ewane. 2021. «La démarche comparative de Glaser et Strauss (1967) : un levier de création de savoirs pour le management en Afrique ?», *Recherches qualitatives*, 40 (1): 29-45. https://doi.org/10.7202/1076345ar.

Heller, Nathan. 2019. «Was the Automotive Era a Terrible Mistake?» *The New Yorker*, 22 juillet 2019. https://www.newyorker.com/magazine/2019/07/29/was-the-automotive-era-a-terrible-mistake.

Heydari, Shahram, Adrian Hickford, Rich McIlroy, Jeff Turner et Abdulgafoor M. Bachani. 2019. «Road Safety in Low-Income Countries : State of Knowledge and Future Directions», *Sustainability*, 11 (22): article nº 6249. https://doi.org/10.3390/su11226249.

Hill, Peter S., Anh D. Ngo, Tuan A. Khuong, Huong L. Dao, Hanh T. M. Hoang, Hang T. Trinh, Lien T. N. Nguyen et Phong H. Nguyen. 2009. «Mandatory Helmet Legislation and the Print Media in Viet Nam», *Accident; Analysis & Prevention*, 41 (4): 789-797. https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.04.001.

Holloway, Immy, et Les Todres. 2003. «The Status of Method : Flexibility, Consistency and Coherence», *Qualitative Research*, 3 (3): 345-357. https://doi.org/10.1177/1468794103033004.

Hyder, Adnan A., Nino Paichadze, Tamitza Toroyan. et Margaret M. Peden. 2017. «Monitoring the Decade of Action for Global Road Safety 2011–2020 : An update», *Global Public Health*, 12 (12): 1492-1505. https://doi.org/10.1080/17441692.2016.1169306.

Imbert, Geneviève. 2010. «L'entretien semi-directif : à la frontière de la santé publique et de l'anthropologie», *Recherche en soins infirmiers*, 3 (102): 23-34. https://doi.org/10.3917/rsi.102.0023.

James, Spencer L., Lydia R. Lucchesi, Catherine Bisignano, Chris D. Castle, Zachary V. Dingels, Jack T. Fox, Erin B. Hamilton et al. 2020. «Morbidity and Mortality from Road Injuries : Results from the Global Burden of Disease Study 2017», *Injury Prevention*, 26 (Suppl 2): i46-i56. https://doi.org/10.1136/injuryprev-2019-043302.

Job, R. F. Soames, Jessica Truong et Chika Sakashita. 2022. «The Ultimate Safe System : Redefining the Safe System Approach for Road Safety», *Sustainability*, 14 (5). article no 2978. https://doi.org/10.3390/su14052978.

Kitamura, Yuto, Makiko Hayashi et Eriko Yagi. 2018. «Traffic Problems in Southeast Asia Featuring the Case of Cambodia's Traffic Accidents Involving Motorcycles», *IATSS Research*, 42 (4): 163-170. https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2018.11.001.

Kopits, Elizabeth, et Maureen Cropper. 2005. «Traffic Fatalities and Economic Growth», *Accident; Analysis & Prevention*, 37 (1): 169-178. https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.04.006.

Kristianssen, Ann-Catrin, Ragnar Andersson, Matts-Åke Belin et Per Nilsen. 2018. «Swedish Vision Zero Policies for Safety – A Comparative Policy Content Analysis», *Safety Science*, 103 (mars): 260-269. https://doi.org/10.1016/j.ssci.2017.11.005.

Ladeira, Roberto Marini, Deborah Carvalho Malta, Otaliba Libânio de Morais Neto, Marli de Mesquita Silva Montenegro, Adauto Martins Soares Filho, Cíntia Honório Vasconcelos, Meghan Mooney et Mohsen Naghavi. 2017. «Acidentes de transporte terrestre: estudo Carga Global de Doenças, Brasil e unidades federadas, 1990 e 2015», *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 20 (Suppl. 01): 157-170. https://doi.org/10.1590/1980-5497201700050013.

Lakshman, M., Leena Sinha, Moumita Biswas, Maryann Charles et N. K Arora. 2000. «Quantitative Vs Qualitative Research Methods», *Indian Journal of Pediatrics*, 67 (5): 369-377. https://doi.org/10.1007/BF02820690

Marshall, Wesley E. 2018. «Understanding International Road Safety Disparities : Why Is Australia So Much Safer than the United States?», *Accident Analysis & Prevention*, 111 (février): 251-265. https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.11.031.

Melnykova, Dariia. 2024. «Traffic Accidents : A Historical and Socio-Legal Analysis of Road Safety Challenges», *Journal of Legal Studies*, 34 (48): 82-96. https://doi.org/10.2478/jles-2024-0015.

Mercer, Justine. 2007. «The Challenges of Insider Research in Educational Institutions: Wielding a Double-Edged Sword and Resolving Delicate Dilemmas», *Oxford Review of Education*, 33 (1): 1-17. https://doi.org/10.1080/03054980601094651.

Muir, Jonathan A. 2018. «Another mHealth? Examining Motorcycles as a Distance Demolishing Determinant of Health Care Access in South and Southeast Asia», *Journal of Transport & Health*, 11 (décembre): 153-166. https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.10.004.

Olivier de Sardan, Jean-Pierre. 2021. *La revanche des contextes: des mésaventures en ingénierie sociale en Afrique et au-delà*. Paris: Karthala. https://doi.org/10.3917/kart.olivi.2021.01.

—, et Ilka Vari-Lavoisier. 2022. «Introduction : Pour une approche comparatiste des modèles voyageurs», *Revue internationale des études du développement*, 248: 7-28. https://doi.org/10.4000/ried.280.

Omran, Abdel R. 1971. «The Epidemiologic Transition. A Theory of the Epidemiology of Population Change», *The Milbank Memorial Fund Quarterly*, 49 (4): 509-538.

—. 1998. «The Epidemiologic Transition Theory Revisited Thirty Years Later», *World Health Statistics Quarterly*, 51 (2-4): 99-119. https://policycommons.net/artifacts/565929/the-epidemiologic-transition-theory-revisited-thirty-years-later/1544117/.

OMS (Organisation mondiale de la Santé). 2023. *Global Status Report on Road Safety 2023*. Genève.

Passmore, Jonathan, Yongjie Yon et Bente Mikkelsen. 2019. «Progress in Reducing Road-Traffic Injuries in the WHO European Region», *The Lancet Public Health*, 4 (6): e272-e273. https://doi.org/10.1016/S2468-2667(19)30074-X.

Peden, Margie, Richard Scurfield, David Sleet, Dinesh Mohan, Adnan A. Hyder, Eva Jarawan et Colin Mathers. 2004. *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Genève: Organisation mondiale de la Santé.

Pin, Clément. 2023. «L'entretien semi-directif», LIEPP Fiche méthodologique nº 3. Paris: Laboratoire interdisciplinaire des politiques publiques (LIEPP) - Sciences Po. https://sciencespo.hal.science/hal-04087897.

Rollet, Catherine. 2011. *Introduction à la démographie*, troisième édition. Paris: Armand Colin.

Rosen, Heather E., Imran Bari, Nino Paichadze, Margaret Peden, Meleckidzedeck Khayesi, Jesús Monclús et Adnan A. Hyder. 2025. «Global Road Safety 2010-18 : An Analysis of Global Status Report», *Injury*, 56 (6): article nº 110266. https://doi.org/10.1016/j.injury.2022.07.030.

Safarpour, Hamid, Davoud Khorasani-Zavareh, Hamid Soori, Kamran Bagheri Lankarani, Zohreh Ghomian et Reza Mohammadi. 2020. «Vision Zero: Evolution History and Developing Trend in Road Safety: A Scoping Review», *Trauma Monthly*, 25 (6): 275-286. https://doi.org/10.30491/tm.2020.244740.1166.

Santosa, Ailiana, Stig Wall, Edward Fottrell, UlfHögberg et Peter Byass. 2014. «The Development and Experience of Epidemiological Transition Theory over Four Decades: A systematic review», *Global Health Action*, 7 (1): article nº 23574. https://doi.org/10.3402/gha.v7.23574.

Soifer, Hillel David. 2012. «Measuring State Capacity in Contemporary Latin America», *Revista de ciencia política (Santiago)*, 32 (3): 585-598. https://doi.org/10.4067/S0718-090X2012000300004.

Vingilis, Evelyn. 2016. «Conceptual and Methodological Issues in Evaluations of Road Safety Countermeasures», *Safety*, 2 (1): article nº 8. https://doi.org/10.3390/safety2010008.

Warsito, Teguh. 2019. «Attaining the Demographic Bonus in Indonesia», *Jurnal Pajak dan Keuangan Negara (PKN)*, 1 (1): 6-16.

Wegman, Fred. 1996. *Les accidents de la route: un problème mondial qui peut être abordé avec succès!* Paris-La Défense: AIPCR.

Yamamoto, Toshiyuki, Junpei Hashiji et Venkataraman N. Shankar. 2008. «Underreporting in Traffic Accident Data, Bias in Parameters and the Structure of Injury Severity Models», *Accident Analysis & Prevention*, 40 (4): 1320-1329. https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.10.016.

Index

Liste des sigles et acronymes

AIPCR / PIARC : Association mondiale de la Route / World Road Association

FIA : Fédération Internationale de l'Automobile

FNUAP : Fonds des Nations Unies pour la population

GBD : Global Burden of Disease

GSRRS : Global Status Report on Road Safety

ODD : Objectifs de Développement Durable

OIT : Organisation internationale du Travail

OMS : Organisation mondiale de la Santé

PFMR : Pays à faible et moyen revenu (en anglais ; LMIC : Low and Middle Income Country)

SEAR : South East Asia Region

UE : Union européenne

UNDRR : Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes

WPR : West Pacific Region

YOURS : Youth for Road Safety

Chaque année, 1,19 million de personnes meurent sur les routes dans le monde, l'équivalent du nombre d'habitants de la Région Bruxelles-Capitale rayé de la carte. C'est la première cause de mortalité chez les enfants et jeunes adultes de 5 à 29 ans. Cette hécatombe ne frappe pas aléatoirement : 92 pour cent de ces décès surviennent dans des pays à faible et moyen revenu; ces derniers ne possèdent pourtant que 60 pour cent du parc automobile mondial.

Dans une région où des pays au niveau de développement comparable affichent des taux de mortalité routière variant du simple au vingtième, les grilles de lecture classiques (motorisation, richesse, démographie) peinent à expliquer l'ampleur des écarts observés. Ce mémoire interroge cette hétérogénéité intra-régionale à partir du cas de quinze pays d'Asie du Sud et du Sud-Est, en s'appuyant sur les données du Global Status Report on Road Safety 2023 de l'OMS et sur six entretiens semi-directifs menés auprès d'experts internationaux de la sécurité routière.

L'analyse thématique du corpus révèle que la prédominance des deux-roues motorisés, l'hétérogénéité des capacités étatiques et l'invisibilité des données ne sont pas des causes indépendantes, mais les facettes d'un même mécanisme qui s'auto-entretient. Ce travail invite à repenser la manière dont des politiques de sécurité routière conçues ailleurs sont transposées telles quelles vers l'Asie du Sud et du Sud-Est, sans toujours être adaptées aux usages, aux moyens et aux priorités locales. Tant que cette adaptation ne sera pas prise au sérieux, les engagements internationaux de réduction de la mortalité routière resteront difficiles à tenir.

Mots clés :

sécurité routière, Asie du Sud et du Sud-Est, deux-roues motorisés, gouvernance et capacités étatiques, sous-déclaration des données.

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN
Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de communication
École des sciences politiques et sociales (PSAD)
Place Montesquieu, 1 bte L2.08.05, 1348 Louvain-la-Neuve, Belgique | **www.uclouvain.be/psad**