

MANUEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

UN MANUEL POUR LES PRATICIENS ET LES
DÉCIDEURS POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UNE
INFRASTRUCTURE SÛRE

MESSAGES CLÉS POUR LES DÉCIDEURS

Le Manuel est conçu comme un document de référence international complet, à la pointe des connaissances, qui peut aider tous les pays à atteindre leurs objectifs clés. L'accent est mis sur l'orientation de la gestion de la planification, de la conception, de l'exploitation et de l'utilisation en toute sécurité du réseau routier, dans les pays à revenu faible, moyen et élevé. Le Manuel met l'accent sur les cadres de gestion et de politique générale efficaces, les références techniques et fournit des orientations générales sur la gestion des interventions en vue d'obtenir des résultats.

Le manuel est organisé en trois parties et comporte douze chapitres :

- Partie 1 : Perspective stratégique mondiale
- Partie 2 : Gestion de la sécurité routière
- Partie 3 : Planification, conception, exploitation et utilisation sûres du réseau routier.

Chaque chapitre contient une liste de messages clés à l'intention des cadres principaux et des décideurs. Tous ces messages clés sont rassemblés ici dans un document unique.

1. Dimension du problème de sécurité routière

Messages clés

- Les accidents corporels par accidents de la circulation représentent un problème de santé publique important au niveau mondial. La motorisation rapide dans les pays à revenu faible et intermédiaire (PRFIs), ainsi que la faible qualité de la sécurité des systèmes de transport routier et le manque de capacité institutionnelle pour gérer les enjeux contribuent à une crise croissante.
- Plus de 1,24 million de personnes meurent chaque année sur les routes du monde. Beaucoup d'autres souffrent d'invalidité permanente, et entre 20 et 50 millions souffrent des blessures non mortelles. Celles-ci se produisent principalement dans les PRFIs et parmi les usagers les plus vulnérables, et impliquent les citoyens les plus contributifs du point de vue socio-économique.
- En ce qui concerne les enfants, les blessures par accidents de la route sont l'une des principales causes de décès dans le monde, et ont été la principale cause de décès parmi les jeunes de 15 à 29 ans en 2010. En l'absence d'action rapide, il est projeté que les accidents corporels de la circulation soient la 7ème cause principale de décès pour tous en 2030 dans le monde.
- En termes socio-économiques, de nombreux pays dans le monde paient un prix élevé pour la mobilité motorisée. Des estimations au niveau national indiquent qu'entre 1 et 7 % du Produit Intérieur Brut pourrait être économisé par la sauvegarde des tués et des blessés de la route¹.
- Il est possible de prévenir les tués et les blessés graves par accident de la circulation, si l'énergie libérée lors du choc est gérée de telle sorte à ce qu'elle n'excède pas la tolérance humaine aux blessures graves et mortelles, et ce au moyen d'un management de la sécurité routière efficace, centré sur les résultats, et doté de ressources suffisantes.
- Le but et la stratégie du Système Sûr se concentrent sur la mise en place d'un système de circulation routière où il n'y aurait aucun décès ni blessés graves. Ceci s'obtient en traitant les erreurs et les vulnérabilités humaines.
- Le Système Sûr oriente la planification, la conception et le management de l'exploitation et de l'utilisation du système de circulation routière de manière à assurer la sécurité malgré la faillibilité humaine. Il répartit la responsabilité entre tous les éléments du système.
- Prévenir les traumatismes par accident sur les routes publiques dans le cadre du travail est une responsabilité centrale du gouvernement, de ses agences, et des employeurs. Elle exige une responsabilité et une direction partagées.
- L'ampleur du défi de la sécurité routière et la diversité des effets des dommages corporels par accident de la circulation soulignent l'importance d'explorer les synergies avec d'autres objectifs et priorités sociétaux.

2. Principaux développements en sécurité routière

Messages clés

- La sécurité routière est une priorité urgente mondiale de développement, du fait de la crise humanitaire croissante due aux accidents de la circulation dans les pays à revenu faible et intermédiaire.
- En appui à la Décennie d'action pour la Sécurité routière 2011-2020 des Nations Unies, un Plan mondial a été établi, avec le très ambitieux objectif de stabiliser et ensuite de réduire le nombre de décès prévus sur la route d'ici à 2020. S'il est atteint, ce sont 5 millions de vies et 50 millions de blessures graves qui seraient épargnées dans le monde.
- Les organisations de développement international concernées par le transport et la santé promeuvent le changement de paradigme vers les objectifs et stratégie éthiques du Système sûr, qui impliquent la tolérance zéro à l'égard du traditionnel compromis fait entre la mobilité et les blessures graves et fatales sur la route.
- Le Système sûr est considéré comme particulièrement pertinent pour les PRFIs, puisqu'il s'attache aux vulnérabilités humaines de tous les usagers. Il est en ligne avec un ensemble d'objectifs internationaux de développement et de politiques publiques de transport, de santé et de sécurité au travail, de bien-être des enfants, et d'équité sociale durables.
- Les audits de la capacité de gestion de la sécurité routière et les contributions au Rapport de Situation mondiale révèlent les faiblesses systémiques en matière de sécurité routière des PRFIs, qui doivent rapidement passer d'une faible à une plus forte capacité de gestion institutionnelle pour obtenir de meilleurs résultats.
- Les agences de développement international insistent sur la nécessité d'une appropriation et d'une direction gouvernementale à long terme. L'intérêt politique doit se traduire par d'ambitieux objectifs à long terme, des objectifs par étapes, et la mise en place de ressources humaines et financières appropriées.
- Les PRFIs doivent être soutenus par un investissement substantiellement augmenté de la part des agences d'aide au développement, en tant que de besoin, pour renforcer les institutions et augmenter la création et le transfert de connaissances. Des recommandations et les outils, nécessaires pour aider à l'exécution d'actions ciblées pour renforcer la capacité pour des projets de Système sûr, existent.
- Les professionnels de la sécurité routière des PREs devront continuer à promouvoir les approches fondées sur le retour d'expérience et, comme l'ambitieux objectif du Système sûr profile désormais les actions, ils devront inclure des approches innovantes fondées sur les principes établis de sécurité.
- La planification, la conception, l'exploitation et l'utilisation sûres du réseau routier sont reconnues comme une stratégie fondamentale d'intervention, et sont au cœur de ce Manuel.

3. Le système de gestion de la sécurité routière

Messages clés

- La prévention des décès et des blessures graves dans les accidents de la route nécessite une réponse systématique et planifiée, dirigée par un leadership gouvernemental, doté de ressources suffisantes et responsable.
- Les pays dont les réseaux routiers sont les plus sûrs ont fait preuve d'une volonté politique en ciblant de meilleurs résultats en matière de sécurité routière, en adoptant et en finançant une approche d'intervention systématique, et en veillant à la mise en place de dispositions organisationnelles clés.
- Atteindre l'objectif d'un Système sûr implique que la gestion de la sécurité routière passe de la prévention des accidents à la prévention des décès et des blessures graves, car l'erreur est humaine et les accidents sont inévitables.
- Les interventions visant à améliorer la gestion des vitesses, la sécurité intrinsèque des véhicules, l'environnement routier et l'efficacité du service médical d'urgence jouent toutes un rôle majeur dans la prise en compte de ce nouveau Système sûr
- Un système de gestion de la sécurité routière efficace comprend trois éléments liés: les fonctions de gestion institutionnelle, les interventions et les résultats. Chacun de ces éléments est régulièrement examiné à la lumière des pratiques internationales ayant fait leurs preuves, afin d'atteindre des objectifs de sécurité routière ambitieux.
- Chaque pays devrait veiller à ce qu'un système efficace de gestion de la sécurité routière soit en place. Les PRFM doivent renforcer leurs systèmes de gestion de la sécurité routière pour contenir leurs niveaux élevés de tués et de blessés graves, tout comme les PRE, qui cherchent à obtenir des résultats plus ambitieux.
- Une nouvelle norme internationale de l'ISO constitue un outil pouvant être utile aux organisations de toutes tailles dans le développement de systèmes de gestion de la sécurité routière et pour impliquer les employeurs dans la sécurité routière liée au travail.
- Des questions cruciales se posent : comment renforcer les capacités par des réformes institutionnelles ; comment accélérer le transfert de connaissances et apprendre des expériences antérieures ; comment accroître les investissements, et comment accroître la durabilité de la coopération internationale et de l'aide au développement (pour les PRFM).
- Des outils essentiels à la gestion de la sécurité routière sont disponibles pour aider les juridictions et les organisations ainsi que les agences d'aide internationale à renforcer leurs capacités. Les réseaux professionnels internationaux jouent un rôle-clé dans l'acquisition des connaissances et l'aide à la mise en œuvre.
- Un processus pratique en deux étapes est décrit dans les orientations nationales à l'intention des pays qui souhaitent améliorer leurs résultats. Celui-ci débute par un examen des capacités en gestion de la sécurité routière puis la définition d'une stratégie d'investissement menant à la conception et la mise en œuvre d'un projet de Système Sûr.
- Pour produire des résultats rapidement, les programmes et projets de sécurité routière doivent d'abord cibler les concentrations importantes de tués et de blessés graves sur les tronçons et les zones du réseau routier où les gains les plus importants peuvent être réalisés.

4. L'approche du système sûr

Messages clés

- L'approche du Système Sûr est la manière la plus efficace de considérer et de répondre aux risques d'accidents graves ou mortels sur un réseau routier.
- Elle est fondée sur une position éthique selon laquelle il est inacceptable que des personnes soient gravement blessées ou tuées sur le réseau routier. Elle fournit un ensemble de principes de conception et d'exploitation dans le but de guider l'action sur la voie de l'objectif à long terme d'éliminer les morts et les blessures graves.
- L'objectif à long terme du Système Sûr est l'élimination des morts et des blessures graves sur les routes d'un pays.
- Le Système Sûr est en cours d'adoption par un nombre croissant de pays, et constitue le fondement pour la décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies.
- Le Système Sûr requiert une forte direction gouvernementale, ainsi que l'engagement d'une grande variété de secteurs.
- La responsabilité principale d'une autorité routière et d'autres agences est de faire en sorte que les usagers de la route arrivent à destination en toute sécurité.
- Le Système Sûr se fonde sur des principes de sécurité bien établis, à savoir :
 - la tolérance du corps humain aux forces lors de l'accident,
 - les valeurs de vitesse pour contenir l'énergie de l'impact de l'accident dans les limites de tolérance permettant la survie, et
 - la capacité du véhicule et d'une infrastructure « qui pardonne » à réduire les transferts d'énergie de l'impact de l'accident aux humains.
- L'étude des principaux types d'accidents se produisant sur un réseau aide à identifier le rôle et les options d'interventions pour chaque élément du Système Sûr. L'attention doit se concentrer sur la réduction des décès et des blessures graves plutôt que sur le nombre d'accidents en général.
- Des stratégies d'intervention sur l'ensemble du système sont nécessaires, dont les soins médicaux d'urgence pour les victimes d'accidents, pour limiter la gravité des accidents.
- La responsabilité pour des déplacements sûrs sur le réseau routier se partage entre les concepteurs du système (qui conçoivent et exploitent les routes) et les usagers de la route.
- L'approche de Système Sûr oblige les concepteurs à fournir un environnement sûr et à considérer le système tout entier comme un facteur majeur dans les accidents, au contraire de l'approche traditionnelle qui plaçait la plus grande responsabilité de la sécurité sur l'utilisateur de la route.
- La conception et l'exploitation du réseau routier doivent pardonner l'erreur humaine routinière (des usagers).

5. Gestion et utilisation efficaces des données de sécurité routière

Messages clés

- L'établissement de systèmes de données de sécurité routière et leur mise à jour en continu sont critiques pour une gestion effective de la sécurité routière dans tous les pays.
- Le manque de données exactes affecte fortement la possibilité de gestion et l'atteinte de résultats positifs de sécurité routière et, dans de nombreux pays, la question de la sous-déclaration doit être abordée. Des conseils sur la manière d'améliorer l'exactitude des données sont disponibles.
- Les données de sécurité sont utilisées pour apprécier l'ampleur des problèmes de sécurité routière, analyser ces problèmes, développer des stratégies, identifier des solutions, défendre le sujet, et assurer le suivi et l'évaluation des activités en la matière.
- Les données clés sur la sécurité routière incluent : l'exposition au risque (volume de circulation, population), les résultats finaux (décès et blessures), les résultats intermédiaires (vitesses moyennes, installation et utilisation d'équipements de protection, nombre de cas de conduite en état d'ivresse, qualité du réseau et de la sécurité des véhicules).
- Les pays qui ne recueillent pas ces données devraient démarrer ce processus en priorité. Dans l'intervalle, des données sur les blessures par accident de la route devraient être recueillies à partir d'enquêtes pour les routes à haut risque (par exemple, les routes à fort volume de circulation connues pour leur risque élevé de blessures graves et mortelles).
- Des conseils sur la manière d'établir et d'améliorer les systèmes de bases de données sont disponibles, concernant : l'évaluation des sources de données existantes, le développement d'un formulaire de déclaration des accidents, l'engagement des principales parties prenantes, le développement d'une base de données sur les accidents en s'assurant de la qualité de ces données.
- D'autres données sont aussi importantes pour évaluer et aborder le risque routier. Il y a une prise de conscience croissante de l'importance des données sur l'infrastructure routière (information sur les éléments et caractéristiques de conception ayant un lien avec la sécurité des routes et des accotements). En l'absence de données de qualité sur les accidents, cette information peut être utilisée pour identifier et traiter les zones à haut risque.
- Le rapprochement des différentes sources de données de sécurité peut aider à une meilleure compréhension du problème de la sécurité routière, et à la mise en œuvre d'actions correctives efficaces.
- Des données exactes et complètes sur la sécurité routière peuvent être utilisées par de nombreuses parties prenantes pour aider à améliorer la sécurité routière.

6. Objectifs, stratégies d'investissement, plans et projets de sécurité routière

Messages clés

- L'adoption d'un objectif de Système sûr à long terme, soutenu par des objectifs quantitatifs à court et moyen terme est le moyen d'obtenir les meilleurs résultats.
- L'établissement d'objectifs, de stratégies et d'actions en matière de sécurité routière indique que le pays a reconnu la nécessité de réduire les blessures graves et mortelles par accidents survenant sur son réseau routier.
- L'établissement d'objectifs pertinents requiert le recueil de données et une analyse du risque à partir de celles-ci.
- La sélection d'interventions devrait se fonder sur la preuve de leur efficacité probable, sur une évaluation du soutien probable du gouvernement et du public, et de la capacité ou non du pays à les mettre en œuvre.
- L'absence de mise en œuvre d'une politique ou d'une action (en supposant qu'il y a eu une prise de conscience) est souvent l'indication claire d'une possible difficulté pour introduire cette politique ou action. Un examen de la capacité de gestion de la sécurité routière et l'identification des écarts à considérer constituent une première étape clé.
- La mise en œuvre requiert aussi d'identifier les changements à apporter dans les pratiques actuelles d'exploitation de la route par les agences routières, quels impacts sur d'autres domaines politiques devront être étudiés, et le niveau de capacité nécessaire pour une mise en œuvre couronnée de succès.
- Pour les PRFIs, le financement et la mise en œuvre d'un projet de démonstration sont fortement recommandés comme première étape afin de renforcer la capacité. Ceci permettra ultérieurement l'établissement d'objectifs, d'une stratégie ou d'un plan d'action et l'atteinte de résultats ciblés, le succès de projets de démonstration permettant le déploiement dans tout le pays.
- Le projet de démonstration devrait traiter un corridor à haut risque au moyen d'une série d'interventions de toutes les agences de sécurité routière, examiner les politiques sélectionnées, établir les moyens de gestion du projet, et suivre les résultats afin de mesurer les progrès.
- Dans les PRFIs, le projet de démonstration aura pour effet le développement des capacités au sein des agences (par exemple par l'instauration de liens forts entre administration et politiques, une meilleure promotion de la cause, une gestion, une direction et une coordination de la sécurité routière renforcée, et l'acquisition de connaissances techniques).
- Les stratégies pour les phases ultérieures de croissance et de consolidation de l'investissement devraient se fonder sur le retour d'expérience, et des actions fondées sur des données.
- Pour ces phases d'investissement, il est recommandé de fixer des objectifs ambitieux mais réalistes, et limités dans le temps. Des actions législatives substantielles seront importantes pour soutenir le changement de politiques, et feront partie de la stratégie à moyen terme.

7. Rôles, responsabilités, développement de politiques et programmes

Messages clés

- Le gouvernement, à travers l'autorité routière, a la responsabilité de fournir une infrastructure et une exploitation sûres du réseau routier. Dans certains pays, l'autorité routière assume aussi les fonctions d'agence principale.
- Les rôles et responsabilités attachés à la sécurité définis par la loi devraient énoncer et établir clairement les principes du Système sûr selon lesquels l'autorité cherche à fonctionner, ainsi que son objectif stratégique pour la mise en œuvre de l'approche du Système sûr.
- La mise en œuvre de l'approche du Système sûr requiert un changement fondamental dans la manière dont l'autorité aborde le risque de sécurité sur le réseau. Pour relever ce défi de changement dans la gestion, assurer une formation structurée sera nécessaire.
- L'approche du Système sûr devra être intégrée dans les processus, procédures, politiques, lignes directrices et outils appliqués aux nouvelles routes ainsi qu'à l'entretien, l'exploitation et l'amélioration du réseau existant.
- Formaliser la manière de considérer les objectifs du Système sûr lors de la conception des projets aux fins de sécurité, de gestion de la circulation, de gestion du patrimoine ainsi que d'économie des coûts et de l'exploitation.
- Formaliser la manière dont l'autorité routière applique ses politiques à l'exploitation, afin d'inclure des mesures de résultats par rapport à ces politiques et aux résultats attendus (par exemple, un système de gestion de la sécurité du réseau).
- Obtenir ou préciser les pouvoirs donnés par la loi aux autorités routières, en consultation avec l'autorité locale et le public, sur la capacité d'imposer des restrictions aux accès à/venant des zones urbanisées nouvelles ou existantes, là où ils sont estimés peu sûrs.

8. Une conception au service des usagers de la route

Messages clés

- Les facteurs humains sont un concept scientifique bien établi, et beaucoup de ses conclusions sont incorporées dans les normes de conception des routes de différents pays.
- A moins que les routes ne soient conçues et gérées pour prendre en compte les facteurs humains, il est peu probable qu'un Système sûr puisse être obtenu.
- La gestion de la vitesse est une étape critique vers la création d'un Système sûr. Les vitesses sont le résultat de choix faits par les usagers de la route, mais elles peuvent être fortement influencées par la conception de la route et la présence de panneaux et de marquages.
- Une combinaison adéquate d'éléments de conception peut créer des routes « lisibles » où les actions appropriées, y compris le choix de la vitesse, sont évidentes pour les usagers. Les routes lisibles incitent les conducteurs à se comporter de la manière attendue par les concepteurs, avec pour résultat la réduction des taux d'accident.
- En plus de la conception de la route, une gamme de techniques pouvant influencer directement sur le comportement des usagers est disponible, et comprend l'éducation, la communication et les contrôles policiers.
- Les bonnes pratiques dans chacun des domaines ci-dessus sont désormais bien comprises, et des guides à leur sujet sont disponibles.

9. Politiques, normes, recommandations et outils de gestion de la sécurité de l'infrastructure

Messages clés

- L'amélioration de l'infrastructure peut contribuer de manière substantielle à la réduction du nombre de décès et de blessures graves. Une utilisation efficace de l'infrastructure permet d'éliminer de nombreuses catégories d'accidents très graves, y compris les accidents supposément dus à l'erreur humaine ou à des infractions aux règles de circulation.
- Peu d'investissements en infrastructure produisent des bénéfices aussi notables que les mesures ciblant l'amélioration de la sécurité routière.
- L'infrastructure routière est souvent le seul et le plus important facteur contribuant à la gravité d'un accident.
- Des politiques claires et définies visant à fournir une infrastructure conçue selon le Système Sûr sont indispensables pour améliorer la sécurité routière.
- De bons exemples de politiques pour l'infrastructure existent. Une comparaison avec les bonnes pratiques devrait être entreprise pour identifier les changements à apporter à la politique. Lorsqu'on emprunte une politique à d'autres pays, il faut veiller à ce qu'elle soit adaptée aux conditions locales. Il existe cependant un certain nombre d'approches universelles qui sont applicables.
- Les normes, les recommandations et les outils sont un mécanisme pour traduire la politique en actions. Sans lien avec la politique, ces documents et outils peuvent être contre-productifs et la fourniture d'une infrastructure sûre peut souffrir d'un manque de structure et d'orientation.
- Des recommandations existent pour aider à la mise en œuvre d'une politique de l'infrastructure. Elles peuvent être utilisées pour aider à livrer une infrastructure selon le Système Sûr, à condition de les adapter aux conditions locales. De plus, ces recommandations doivent faire l'objet d'un réexamen permanent et de mises à jour sur la base des bonnes pratiques.
- La fréquence des principaux types d'accidents sur les routes à haut risque peut être réduite grâce à des traitements efficaces de l'infrastructure. Pour les pays qui commencent tout juste à s'intéresser à la sécurité, les projets de démonstration dans un corridor routier sont une manière très efficace d'améliorer la sécurité.
- Un certain nombre d'outils sont disponibles pour aider à la mise en œuvre d'infrastructures sûres. Le présent chapitre donne un aperçu de ces outils ; des détails sont présentés dans les chapitres 10 à 12.

10. Évaluer les risques potentiels et identifier les problèmes

Messages clés

- Une évaluation du risque devrait être effectuée pour tout le réseau sous la responsabilité de l'agence routière. Dans de nombreux pays, un fort pourcentage des décès et des accidents se produit sur un faible pourcentage des routes. Au niveau du programme, la tâche est d'identifier ces routes et de les traiter.
- Il existe des approches établies pour identifier les sites à haut risque d'accident, mais il est nécessaire de former le personnel clé.
- Une évaluation des données sur les accidents devrait être effectuée pour identifier les sites à haut risque (si des données sont disponibles). Des données de bonne qualité sont nécessaires pour identifier les sites sur la base des taux d'accidents.
- Des approches dynamiques devraient être adoptées, en particulier pour les corridors routiers importants, et inclure des programmes d'évaluation de l'impact, d'audit de sécurité routière, d'inspections de sécurité et d'évaluation des routes.
- Si les données sur les accidents ne sont pas disponibles, ces approches dynamiques doivent être adoptées tandis que la collecte des données sur les accidents commence.
- Des approches dynamiques devraient être utilisées en combinaison avec les données sur les accidents lorsqu'elles sont disponibles. Cette combinaison d'approches permet une évaluation complète du risque en sécurité routière.

11. Choix des interventions

Messages clés

- Une fois que les sites à haut risque ont été identifiés, les interventions appropriées doivent être évaluées et sélectionnées pour traiter ce risque.
- Des traitements efficaces de l'infrastructure routière existent pour aider à aborder les problèmes de sécurité routière, quelle que soit leur cause. Ceci peut réduire la probabilité et/ou la gravité des accidents. Certaines interventions peuvent presque éliminer les décès et les blessures graves, tandis que d'autres permettent des améliorations plus limitées (ou incrémentales).
- Des interventions doivent être conçues pour traiter le risque au niveau de sites spécifiques, des routes ou de l'ensemble du réseau.
- De l'information détaillée sur les interventions efficaces et quand les appliquer est disponible, y compris dans le cas des PRFIS.
- Les interventions peuvent être sélectionnées sur la base de la réduction attendue des blessures, mais d'autres facteurs devraient aussi être pris en considération lors de la sélection des interventions.
- Une fois que les sites appropriés ont été identifiés, il est nécessaire d'évaluer quelles combinaisons d'interventions et/ou de sites produiront la plus forte réduction du nombre de décès et de blessures graves dans les limites du budget disponible.
- Une évaluation économique doit être effectuée pour identifier l'utilisation la plus efficace des ressources. Ce processus est bien établi, y compris dans les PRFIS, et des outils pour aider dans cette tâche sont disponibles.

12. Suivi et évaluation des interventions de sécurité routière

Messages clés

- Le suivi et l'évaluation sont souvent négligés, mais ils sont pourtant essentiels pour une gestion efficace de la sécurité routière.
- Le suivi fait référence à la collecte systématique de données sur les résultats d'un programme ou d'une intervention en sécurité routière, pendant ou après sa mise en œuvre. L'évaluation comprend l'analyse de ces données pour déterminer l'effet du traitement ou programme.
- Il est nécessaire de suivre en permanence les progrès réalisés par rapport aux objectifs de sécurité routière (intermédiaires et résultats).
- Il est également indispensable de surveiller et d'évaluer l'efficacité des interventions en matière d'infrastructure. Il existe actuellement de nombreuses lacunes dans les connaissances sur l'efficacité des interventions, en particulier dans les PRFIs.
- Des techniques et des outils sont disponibles pour aider dans cette tâche importante.