



Fonds für Verkehrssicherheit FVS
Fonds de sécurité routière FSR
Fondo di sicurezza stradale FSS



Stratégie 2025-2029

Table des matières

| | |
|--|----------|
| 1 Résumé | 3 |
| 2 Vision et mission | 3 |
| 2.1 Vision | 3 |
| 2.2 Mission | 3 |
| 3 Situation initiale | 3 |
| 4 Le Fonds de sécurité routière (FSR) | 3 |
| 4.1 Bases légales | 3 |
| 4.2 Bases internes du FSR | 4 |
| 4.3 Organisation | 4 |
| 4.4 Déclaration de positionnement | 4 |
| 4.5 Financement | 4 |
| 4.6 Tâche | 4 |
| 4.7 Bases scientifiques | 5 |
| 5 Thèmes forts | 5 |
| 5.1 Thèmes forts sur la base de preuves | 5 |
| 5.2 Domaines d'activité | 6 |
| 6 Image cible 2029 | 7 |
| 7 Champs d'action et mesures | 8 |

1 Résumé

La présente stratégie s'appuie sur la stratégie précédente et définit les thèmes forts, les champs d'action et les mesures pour la période de 2025 à 2029.

Le Fonds de sécurité routière (FSR) a la vision d'une circulation routière sûre en tout temps et en tout lieu. Pour réaliser sa mission, il encourage et coordonne activement des projets innovants qui génèrent des changements de comportements, ainsi que des campagnes visant à améliorer la sécurité routière en Suisse. Le FSR travaille sur des bases scientifiques reconnues et crée, si nécessaire, de nouvelles bases permettant d'influencer positivement le comportement des usagers de la route et prévenir les accidents.

Le FSR agit comme la plaque tournante centrale pour la sécurité routière en Suisse. Il travaille en étroite collaboration avec différents acteurs afin d'encourager leurs initiatives en matière de prévention routière. Sa tâche consiste à financer des mesures de prévention comportementale axés sur des thèmes prioritaires et des projets ciblés. Le FSR s'appuie sur des statistiques d'accidents, des études et des preuves provenant de Suisse et de l'étranger.

Pour la stratégie 2025-2029, les thèmes prioritaires suivants ont été définis : 1) les enfants à pied, avec des engins assimilés à des véhicules (EAV) ou à vélo, 2) le vélo et le vélo électrique, 3) le refus de priorité, 4) l'inattention et la distraction, 5) la conduite sous l'influence de substances et d'alcool et 6) les tendances identifiables en matière de sécurité routière. Ces thèmes visent en premier lieu à répondre à l'augmentation des accidents impliquant des vélos et des vélos électriques par des mesures de prévention comportementale, à réduire les non-respects de priorité, à atténuer la distraction dans la circulation routière, à prévenir les accidents dus à l'alcool ou à d'autres substances et à anticiper à temps les nouvelles tendances en matière de mobilité.

L'objectif stratégique du FSR pour 2029 montre comment le fonds souhaite évoluer. Les dimensions déterminantes incluent une prise de décision fondée sur des preuves, une action proactive, la promotion de l'innovation et l'établissement du FSR comme acteur et coordinateur dans le domaine de la sécurité routière.

Pour atteindre ces objectifs, six champs d'action ont été définis : 1) la coordination et la création de réseaux, 2) l'innovation, 3) l'établissement en tant qu'acteur essentiel dans le domaine, 4) la gestion des connaissances et des effets, 5) la transparence et la capacité de pilotage ainsi que 6) le développement organisationnel. Les mesures stratégiques définies comprennent notamment la création et l'exploitation d'un nouveau

portail en ligne, l'encouragement d'activités en réseau, l'établissement du Lab FSR pour promouvoir de nouvelles mesures préventives, la communication active et la réalisation de campagnes, la mise en place d'une gestion des connaissances et des évaluations systématiques, la garantie de la légalité et de la transparence des processus d'acquisition ainsi que la professionnalisation du FSR par la mise en place et le développement de compétences au sein de l'organisation.

2 Vision et mission

2.1 Vision

Pour une circulation routière dans laquelle nous nous déplaçons en toute sécurité. Partout et à tout moment.

2.2 Mission

En tant qu'acteur et coordinateur innovant, FSR encourage et lance des projets et des campagnes de prévention comportementale visant à accroître la sécurité routière en Suisse. Il met systématiquement à profit de nouvelles connaissances pour influencer positivement et durablement le comportement des usagers de la route et prévenir les accidents.

3 Situation initiale

Le FSR réexamine et, si nécessaire, révisé sa stratégie tous les 5 ans afin de s'assurer que l'argent du fonds est utilisé de manière appropriée et efficace, conformément aux dispositions légales, et qu'il répond aux défis actuels et futurs de prévention des accidents de la route. La stratégie vise à mettre en évidence comment le mandat public est mis en œuvre conformément à la loi sur la contribution à la prévention des accidents.

Avec la présente stratégie, la commission administrative (CA) définit les thèmes prioritaires et les champs d'action pour la période allant de 2025 à 2029 et précise les mesures que le FSR entend mettre en œuvre. Elle sert de base de décision à la CA.

4 Le Fonds de sécurité routière (FSR)

4.1 Bases légales

- Loi fédérale sur une contribution financière à la prévention des accidents de la route ; loi sur une contribution à la prévention des accidents ; LCPA du 25 juin 1976 (État au 1^{er} janvier 2009) (RS 741.81)

- Ordonnance sur une contribution financière à la prévention des accidents de la route du 13 décembre 1976 (État au 1^{er} janvier 1996)
(RS 741.811)
- Règlement concernant l'organisation du Fonds de sécurité routière du 9 juin 2004 (État au 1^{er} octobre 2019)
(RS 741.817)
- Règlement concernant l'utilisation des capitaux du Fonds de sécurité routière du 5 décembre 1989 (État au 1^{er} janvier 2007)
(RS 741.816)

4.2 Bases internes du FSR

Les étapes de mise en œuvre réalisées ces dernières années et les mesures en cours se fondent sur la stratégie 2020-2024. La stratégie précédente poursuivait les objectifs suivants :

Jusqu'en 2024, l'image stratégique cible exigeait que le FSR joue de manière proactive son rôle de distributeur de moyens financiers, qu'il crée un espace d'innovation, réagisse de manière souple aux modifications du contexte et professionnalise le dialogue avec les différents partenaires et organisations. Les fonds publics devaient être engagés en fonction des connaissances scientifiques et sur la base de critères clairs (preuves tangibles) prenant en compte les risques essentiels que recèle le trafic routier. L'encouragement d'une culture de l'innovation, l'optimisation de la gestion de l'efficacité des projets financés ainsi que la gestion systématique des connaissances étaient au centre des activités du FSR.

Sur la base d'une approche systématique et basée sur la connaissance, les six thèmes principaux suivants ont été définis et font l'objet d'une attention particulière lors des requêtes et des campagnes :

- Les enfants à pied, avec EAV (engin assimilé à un véhicule) ou à vélo
- Le vélo et le vélo électrique
- Les comportements conduisant au non-respects de la priorité
- Les comportements entraînant l'inattention et la distraction
- La conduite sous l'influence de substances et d'alcool
- Les tendances (p. ex. conduite automatisée, gestion des données, micromobilité, climat de la circulation)

De plus, le FSR a défini trois domaines d'activité :

- Bases, recherche et évaluation
- Transfert de connaissances et échanges
- Projets de mise en œuvre

Toutes les mesures du FSR visent à atteindre une réduction du nombre de personnes tuées ou blessées dans la circulation routière. Par conséquent, les initiatives approuvées depuis 2024 sont systématiquement évaluées.

4.3 Organisation

Le FSR est un établissement de droit public doté de la personnalité juridique et dont le siège est à Berne (art. 3 LCPA, RS 741.81). Il est placé sous la surveillance du Conseil fédéral (art. 8 LCPA). Conformément à l'art. 5 LCPA, les organes du FSR sont la CA, le président et le secrétariat (bureau). Le secrétariat est l'organe exécutif et est géré par l'OFROU (art. 7 LCPA). La CA se compose de 15 membres au plus, désignés par le Conseil fédéral pour une durée de quatre ans. Elle établit le budget annuel, approuve les comptes annuels ainsi que le rapport annuel et décide de l'utilisation des capitaux dans les cas d'espèce (art. 6 LCPA).

4.4 Déclaration de positionnement

Le FSR est la plaque tournante innovante de la sécurité routière en Suisse et place les usagers de la route au cœur de ses préoccupations. Il travaille en étroite collaboration avec différents acteurs de la sécurité routière. Il convainc grâce à un processus de requête digital agréable et à un réseau d'experts et expertes de premier plan. Le FSR est animé par un objectif clair : améliorer en permanence la sécurité routière en Suisse. Outre les initiatives qui ont fait leurs preuves, le FSR soutient en particulier des projets de création de bases scientifiques, de transfert de connaissances et d'échanges ainsi que des projets de mise en œuvre. Grâce à une évaluation continue, le FSR s'assure que seuls les projets de mise en œuvre qui ont prouvé leur efficacité continuent à être soutenus.

4.5 Financement

Les activités du FSR sont financées par des redevances publiques. La contribution à la prévention des accidents se monte actuellement à 0,75 % de la prime nette de l'assurance-responsabilité civile des véhicules à moteur (art. 1 de l'ordonnance sur une contribution financière à la prévention des accidents de la route, RS 741.811). La contribution peut s'élever au maximum à 1 % de la prime nette (art. 1, al. 2, LCPA), elle est fixée par le Conseil fédéral sur proposition de la CA.

4.6 Tâche

Les fonds générés par les contributions à la prévention des accidents servent à financer des mesures visant à réduire le nombre d'accidents de la route et à atténuer les conséquences (art. 1 du règlement concernant l'utilisation des capitaux du Fonds de sécurité routière, RS 741.816). Le FSR encourage et coordonne ces mesures ou les prend directement. Les capitaux disponibles sont utilisés principalement pour les thèmes forts et projets définis par le FSR. Les demandes sont priorisées en fonction des thèmes principaux définis, des effets escomptés et des mesures existantes et prévues. Il n'existe aucun droit au financement de projets. Des tâches de sécurité routière, qui sont légalement imposées à la collectivité publique, ne sont pas soutenues. Par ailleurs, le FSR ne finance pas



les charges structurelles des organisations et associations (art. 1 du règlement concernant l'utilisation des capitaux du Fonds de sécurité routière).

4.7 Bases scientifiques

Les activités du FSR se fondent sur les données statistiques concernant les accidents de la route, sur des travaux scientifiques commandés par le FSR, sur les conclusions des organisations de sécurité routière en Suisse et à l'étranger ainsi que sur la recherche scientifique générale.

5 Thèmes forts (cf. chiffre 4.2)

En 2023, la CA a adopté ses thèmes prioritaires sur la base d'éléments scientifiquement établis. Le choix de ces thèmes repose sur l'évaluation et la pondération des critères « accidentés graves », « danger pour autrui », « besoin de protection » ainsi que sur l'évolution du nombre d'accidents. L'évaluation a été menée sur la base de preuves scientifiques dans tous les critères et s'appuie sur des données chiffrées, de la littérature et des connaissances d'experts. La pondération est une question essentielle qui a été effectuée sur la base de considérations stratégiques.

Les thèmes principaux sont appelés à perdurer dans la nouvelle stratégie 2025-2029. Il en va de même pour les domaines d'activité. Le document de principe qui a permis d'établir les priorités mentionne également les futurs défis en matière de sécurité routière. Ceux-ci doivent également être pris en compte lors de l'attribution de subventions.

5.1 Thèmes forts sur la base de preuves

5.1.1 Les enfants à pied, à EAV ou à vélo

Les enfants présentent un besoin de protection très élevé. Selon SINUS 2023 du BPA, ils sont généralement victimes d'accidents à pied, avec un engin assimilé à un véhicule (EAV) ou à vélo. Les enfants âgés de 0 à 14 ans qui se déplaçaient activement dans la circulation au moment de l'accident étaient à pied dans près de 40 % des cas, à vélo dans environ un tiers des cas et avec un

engin assimilé à un véhicule (p. ex. une trottinette) dans près de 20 % des cas.

Les mesures de prévention encouragées jusqu'à présent pour ce groupe cible sont principalement la campagne sur le chemin de l'école et les mesures d'éducation routière dans les cycles I et II. La conception de ces mesures repose sur des critères définis scientifiquement. Leur impact est évalué afin de procéder à des optimisations. À l'avenir, le FSR se concentrera surtout sur le transfert de connaissances et les échanges ainsi que sur des projets de mise en œuvre.

5.1.2 Le vélo et le vélo électrique

Les accidents de vélo et de vélo électrique ont augmenté ces dernières années. L'évolution du nombre d'accidents et le besoin de protection élevé de ces usagers de la route justifient en particulier l'importance de l'encouragement de la prévention. Les groupes cibles comprennent aussi bien les jeunes de 12 à 17 ans que les adultes de 45 ans et plus et, selon le rapport Sinus (BPA 2022), avant tout les usagers de 65 ans et plus. Jusqu'à présent, diverses mesures de prévention ont déjà été encouragées, par exemple pour augmenter la visibilité. En raison de l'augmentation du nombre d'accidents, il est important de développer de nouvelles mesures de prévention efficaces pour les cyclistes et les utilisateurs de vélos électriques. Afin d'identifier et d'explorer de nouvelles mesures de prévention, les idées sont encouragées dans le cadre de formats dynamiques. À l'avenir, le FSR se concentrera surtout sur le transfert de connaissances et les échanges ainsi que sur des projets de mise en œuvre.

5.1.3 Les comportements entraînant un non-respect de la priorité

Selon le rapport SINUS 2023 du BPA, un quart des accidents graves sont dus à des refus de priorité (près d'un tiers en agglomération). Les refus de priorité jouent un rôle particulièrement important dans les collisions (plus de 40 % des cas). Le FSR se concentre en premier lieu sur les conducteurs de véhicules. En effet, ce sont eux qui représentent le plus grand danger pour autrui. Jusqu'à présent, le thème du refus de priorité a surtout porté sur la transmission des connaissances et donc sur la connaissance des règles. La base scientifique pour

d'éventuelles mesures de prévention comportementale est encore trop faible. À l'avenir, le FSR se concentrera sur ce thème en créant des bases et des recherches qui se focaliseront davantage sur les comportements à risque et pas seulement sur les technologies impliquées (p. ex. le téléphone mobile). En ce qui concerne l'utilisation du téléphone mobile, la question est de savoir dans quelles situations et comment le téléphone mobile est utilisé, ainsi que l'identification des comportements particulièrement dangereux. Cette approche permettrait de développer des mesures de prévention fondées et ayant un effet positif durable.

5.1.4 Les comportements entraînant l'inattention et la distraction

Selon le rapport SINUS 2023 du BPA, l'inattention/la distraction a été enregistrée comme cause principale ou secondaire dans 30 % des accidents graves en Suisse en 2022. Plus d'un tiers de ces accidents sont provoqués par des conducteurs de véhicules à moteur. Jusqu'à présent, le FSR a financé plusieurs actions de prévention sur ce thème. Les initiatives soutenues par le FSR avaient pour objectif de réduire la distraction des conducteurs de véhicules. Les entretiens avec des experts ont montré que des recherches sont encore nécessaires sur ce sujet. Afin d'identifier les principaux facteurs qui mènent à la distraction en Suisse, le FSR intègre ce thème dans son enquête sur la sécurité routière auprès de la population. À l'avenir, le FSR concentrera son soutien avant tout sur les bases scientifiques et la recherche, mais aussi sur le transfert et l'échange de connaissances ainsi que sur les projets de mise en œuvre, dès que les preuves seront suffisantes pour développer des mesures ciblées.

5.1.5 La conduite sous l'influence de substances et d'alcool

Toujours selon le rapport SINUS 2023, l'alcool arrive en quatrième position des principales causes d'accident, avec une augmentation du nombre d'accidents liés à l'alcool par rapport à l'année précédente et une létalité relativement élevée pour ces accidents. Évalué et pondéré selon les critères du FSR, le thème de l'alcool est pertinent pour les conducteurs de véhicules à partir de 18 ans et pour les motocyclistes à partir de 25 ans. Plusieurs initiatives de prévention sur le thème de l'alcool sont déjà soutenues financièrement. L'introduction du permis de conduire provisoire, la tolérance zéro qui en découle et les mesures répressives afférentes en matière d'alcool ont probablement permis de réduire le nombre d'accidents. Cependant, des mesures de prévention comportementale restent nécessaires. À l'avenir, le FSR encouragera le transfert de connaissances et les échanges ainsi que les projets de mise en œuvre.

5.1.6 Les tendances

En raison de l'évolution des comportements en matière de mobilité et des nouvelles technologies, de nou-

veaux défis se posent en matière de sécurité routière. Il est important de les détecter à un stade précoce afin d'éviter, ou du moins de réduire, l'augmentation du nombre d'accidents grâce à des mesures de prévention appropriées. Aujourd'hui, il n'existe pas d'enregistrement et d'évaluation systématiques des tendances en matière de sécurité routière. À l'avenir, le FSR soutiendra la recherche scientifique permettant d'identifier les tendances pertinentes, ainsi que le transfert de connaissances et les échanges.

Sujets concernés :

- **Conduite automatisée** : la conduite automatisée a le potentiel d'améliorer la sécurité routière. Les projets de recherche qui étudient le comportement des conductrices et conducteurs ainsi que des autres usagers de la route par rapport aux véhicules automatisés doivent être encouragés. Les projets qui encouragent un comportement sûr lors de la conduite automatisée doivent également être soutenus.
- **Données de mobilité** : les données de mobilité peuvent apporter une contribution précieuse à la prévention des accidents. En identifiant les comportements à risque sur la base de données telles que le comportement de freinage, il est possible d'identifier des schémas de conduite à risque. Ce faisant, les directives de protection des données doivent être prises en compte.
- **Micromobilité** : l'intégration de la micromobilité, comme les trottinettes électriques, dans le trafic peut être encouragée par la formation à des pratiques de conduite sûres et la compréhension des règles de circulation. Des analyses basées sur des données de comportements pourraient également être utilisées pour développer des mesures de prévention ciblées et, le cas échéant, des systèmes d'alerte.
- **Climat de la circulation** : des études empiriques montrent qu'un climat de circulation empreint de respect, de considération et de coopération contribue à la sécurité routière. La recherche sur le thème du climat de la circulation, en particulier sur la circulation mixte, peut aider à mieux comprendre le lien entre les accidents et les conflits.

5.2 Domaines d'activité

- Bases, recherche et évaluation – ce domaine comprend entre autres le suivi permanent de l'accidentalité des projets de recherche spécifiques, mais aussi l'évaluation de projets de mise en œuvre.
- Transfert de connaissances et échanges – ce domaine sert à exploiter les connaissances ainsi qu'à mettre en réseau les différents acteurs et vise à permettre de mieux coordonner les activités.
- Projets de mise en œuvre – ce domaine comprend des mesures telles qu'une campagne de prévention ou un parcours d'agilité pour vélos électriques, qui visent directement le comportement des usagers de la route.

6 Image cible 2029

Rétrospectivement, des jalons importants ont été définis au cours de la période stratégique 2020-2024. Des mesures telles que la définition de thèmes forts en matière de prévention, le concept de communication, la création d'un laboratoire de prévention (Lab FSR) et la gestion des connaissances ont permis de mettre en place des éléments importants pour la nouvelle stratégie 2025-2029 présentée ici.

Étant donné que l'image cible de la stratégie précédente, y compris les dimensions visées, revêt toujours une pertinence stratégique, il convient de poursuivre sur cette voie. L'image cible 2029 correspond donc à l'image cible 2024. Les champs d'action et les mesures de la période stratégique 2025-2029 se basent toutefois sur l'état de mise en œuvre de 2024 (cf. figure 1).

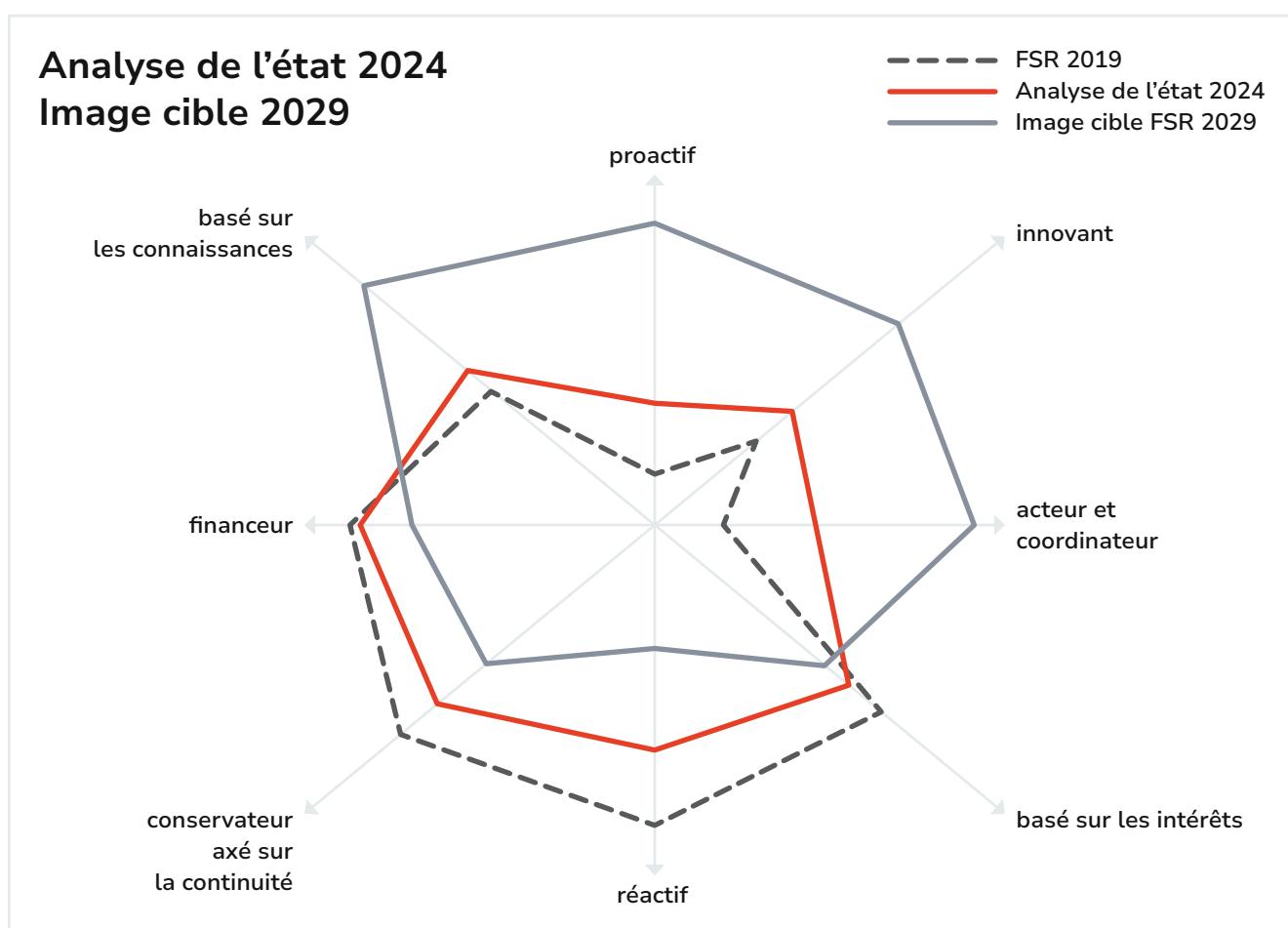


Figure 1 : diagramme en toile d'araignée, situation 2019, analyse de l'état actuel 2024 et image cible 2029 avec dimensions.
Source : évaluation du groupe Stratégie FSR

Dimensions déterminantes

- De « basé sur les intérêts » à « basé sur les connaissances » : le FSR fait évoluer ses structures et ses outils pour que les décisions soient fondées sur des preuves scientifiques et que les initiatives soient encouragées avec une grande efficacité.
- De réactif à proactif : le FSR dispose des instruments nécessaires pour identifier à temps les changements de comportement en matière de mobilité et les opportunités de prévention, tout en définissant ses propres priorités stratégiques. Il dispose de structures qui lui permettent de prendre des mesures par

lui-même ou par l'intermédiaire de partenaires, ou encore d'anticiper les opportunités.

- De conservateur à innovant : le FSR crée et met en place un espace dans lequel des idées innovantes, à petite ou à grande échelle, peuvent être développées afin de permettre de nouvelles approches dans le travail de prévention.
- De financeur à acteur et coordinateur : le FSR assume le rôle d'acteur et de partenaire de réseau qui participe activement à la conception et à la mise en œuvre de projets et de campagnes, ainsi qu'à la mise en réseau des différentes parties prenantes.

7 Champs d'action et mesures

Pour la période stratégique 2025-2029, six champs d'action ont été définis (tableau 1) sur la base de l'image cible et des dimensions visées (cf. chiffre 6), dont

quatre avec une influence directe et deux avec une influence indirecte sur les dimensions de la figure 1.

| Champ d'action | Description des mesures |
|--|--|
| 1. Coordination et conception de réseaux (dimension : de financeur à acteur et coordinateur) | <p>a. Création d'un portail en ligne interactif Le FSR met à la disposition des parties prenantes internes et externes un portail en ligne moderne, à la pointe du développement, garantissant une meilleure expérience utilisateur avec une gamme de services optimisée.</p> <p>b. Développement et mise en lien de mesures de prévention nouvelles et existantes (campagnes, projets et formation continue volontaire) Le FSR encourage les synergies entre les mesures de prévention existantes et nouvelles, les campagnes et les projets, dans tous les domaines d'activité du FSR, afin de garantir une approche globale coordonnée et d'accroître ainsi l'efficacité.</p> <p>c. Renforcement du réseau Le FSR encourage les activités de réseau par le biais d'événements.</p> <p>d. Focalisation sur la formation continue volontaire (FCV) Le FSR met en place des incitations ciblées et encourage le développement d'offres adaptées aux besoins. Il assure ainsi la notoriété de la formation continue volontaire.</p> |
| 2. Innovation (dimension : de conservateur à innovant) | <p>Établissement du Lab FSR Le FSR encourage l'innovation dans le domaine de la sécurité routière. L'intention est de conduire à l'identification de nouvelles mesures préventives et de contribuer au développement de stratégies et projets efficaces pour réduire les risques liés aux comportements des usagers de la route. Les « petites et grandes idées » sont prises en compte et on procède selon la devise « Test and Learn ».</p> |
| 3. Établissement comme acteur (dimension : de réactif à proactif) | <p>a. Communication active Le FSR met en œuvre des stratégies de communication concrètes et diffuse efficacement leurs messages afin d'accroître l'engagement des groupes cibles.</p> <p>b. Focalisation sur ses propres campagnes et projets Le FSR peut lancer des appels d'offres pour des campagnes et, si nécessaire, mener ses propres campagnes. Il est ainsi indépendant et souple dans le lancement de projets et de campagnes.</p> |
| 4. Gestion des connaissances et de l'effet (dimension : de basé sur les intérêts à basé sur les connaissances) | <p>a. Mise en place de la gestion des connaissances Le FSR collecte, analyse et utilise des données et des informations liées aux projets et aux campagnes. Cela contribue à l'évaluation et à l'amélioration continue de l'efficacité des initiatives et des mesures.</p> <p>b. Évaluations Le FSR procède à des évaluations systématiques de tous les projets et campagnes qu'il finance. Cela permet d'accroître l'efficacité, la transparence et donc la confiance des requérants.</p> |

| Champ d'action | Description des mesures |
|---|---|
| <p>5. Transparence et capacité de pilotage</p> | <p>a. Marchés publics, juridique et conformité Le FSR garantit la légalité et la transparence de tous les processus d'achat conformément à la loi fédérale sur les marchés publics (RS 172.056.1) et accorde également une grande importance au respect des dispositions légales (protection des données) et des normes de conformité. En respectant strictement le cadre juridique et les directives internes, il minimise le risque de problèmes juridiques, de responsabilités et d'irrégularités, ce qui permet de créer un environnement commercial de confiance.</p> <p>b. Pilotage financier Le FSR utilise les moyens financiers conformément aux priorités stratégiques et aux champs d'action de manière efficace, ciblée et compréhensible, et crée ainsi la confiance et la crédibilité vis-à-vis de la CA et des parties prenantes externes.</p> <p>c. Mise en place d'instruments de pilotage : stratégiques et opérationnels Pour le bureau, le président et la CA, le FSR crée des tableaux de bord numériques contenant les principaux faits et chiffres afin de permettre des prises de décision efficaces et éclairées.</p> |
| <p>6. Développement organisationnel</p> | <p>a. Processus commerciaux efficaces Le FSR organise ses processus internes de manière efficace, utilise les nouvelles technologies et veille à ce que toutes les tâches administratives soient effectuées correctement. Cela contribue à augmenter la productivité et l'efficacité globales du bureau. L'objectif est d'accroître la satisfaction des organisations partenaires.</p> <p>b. Professionnalisation et intégration de nouveaux domaines d'activité Conformément aux champs d'action, les domaines d'activité existants seront professionnalisés et de nouvelles tâches seront intégrées dans le FSR. Cela concerne en particulier les domaines thématiques suivants : marchés publics, juridique et conformité, gestion des connaissances et des effets, Lab FSR, formation continue volontaire, communication, portail en ligne. De quoi offrir au FSR davantage de contrôle, de flexibilité et d'efficacité, tout en permettant d'utiliser l'expertise interne pour atteindre efficacement les objectifs du FSR.</p> <p>c. Mise en place de l'expertise en interne Le FSR renforce son bureau en termes de personnel et d'expertise afin que les nouvelles tâches soient effectuées en interne de manière plus rentable et que la dépendance vis-à-vis d'organisations externes puisse être réduite.</p> |

La priorisation des mesures dans les champs d'action se fait sur demande du secrétariat à la CA via le processus de budgétisation et de demande.