



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Stratégie et politique aéronautique

Stratégie d'encouragement

Programme d'encouragement Aviation et climat

Octobre 2025

Table des matières

Résumé.....	3
1 Contexte.....	5
2 Objectifs.....	6
3 Positionnement stratégique de l'instrument d'encouragement dans le paysage des aides.....	6
4 Domaines d'encouragement.....	8
4.1 Mesures de protection du climat.....	8
4.2 Niveau de maturité technologique.....	10
4.3 Site du projet et lien avec la Suisse	11
4.4 Coopérations en matière d'encouragement.....	13
5 Formes d'encouragement.....	14
6 Provenance et allocation des moyens.....	17
7 Procédure de demande.....	18
8 Perspectives.....	19

Résumé

La stratégie du programme d'encouragement Aviation et climat peut se résumer comme suit.

1. Quel positionnement stratégique dans le paysage des aides ?
 - Sont encouragés les projets qui ne peuvent être concrètement soutenus dans le cadre des programmes d'encouragement existants. Le programme d'encouragement joue par conséquent un rôle complémentaire dans le paysage des aides, ce qui renforce l'effet d'encouragement et indique clairement aux requérants la forme d'encouragement qui convient (voir chapitre 3)
2. Quels domaines des mesures de protection du climat devraient (en priorité) être encouragés ?
 - En principe, tous les projets de nature à réduire l'effet de l'aviation sur le climat sont éligibles. Le rapport du Conseil fédéral *Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050* de même que la loi sur le CO₂ privilégient cependant les CAD (Carburants d'aviation durables) et tout particulièrement les CAD synthétiques (voir point 4.1)
3. Quel niveau de maturité technologique faut-il privilégier ?
 - Sont encouragés en priorité les projets dont le niveau de maturité technologique (Technology Readiness Level, TRL) va de TRL 4 à TRL 8. La recherche appliquée associée à des niveaux de maturité technologique inférieurs est déjà couverte par les programmes d'encouragement existants (voir point 4.2)
4. Des projets à l'étranger peuvent-ils aussi bénéficier d'un encouragement ?
 - Oui, sous certaines conditions. Le projet doit par exemple générer une forte valeur ajoutée en Suisse et les réductions des émissions obtenues doivent pouvoir être créditées pour une large part à la Suisse (voir point 4.3)
5. Les coopérations sont-elles admises ?
 - Les coopérations peuvent représenter une forme efficace d'encouragement tout en réduisant le risque pour la Confédération. Cette forme d'encouragement est tolérée pour autant que la Suisse puisse décider de la destination des moyens qu'elle engage (voir point 4.4)
6. Quelles formes d'encouragement devraient être utilisées compte tenu du niveau de maturité technologique ?
 - La Confédération privilégie les cautionnements et les prêts sans intérêts puisqu'ils allient effet de levier maximum et risque minimum pour la Confédération. Les contributions à fonds perdu sont destinées aux projets qui ne peuvent être financés via les cautionnements ou les prêts sans intérêts (voir chapitre 5)

7. Quelle est la clé de répartition des moyens disponibles sur les différents domaines et formes d'encouragement (allocation des moyens) ?
 - Les subventions peuvent être allouées à tous les domaines et toutes les formes d'encouragement définis ici. Un accent particulier est mis sur le financement du développement et de la production de CAD synthétiques. Lorsque les demandes de subvention excèdent les moyens disponibles, l'OFAC procède à la priorisation des demandes. Dans un souci de pilotage stratégique du programme d'encouragement, l'OFAC peut en outre lancer des appels d'offres thématiques (voir chapitre 6)
8. Comment se déroule la procédure de demande ?
 - Deux dates limites pour le dépôt des demandes sont prévues par année. La procédure se décompose en un examen préliminaire suivi d'un examen détaillé. Un examen complémentaire est réalisé pour les prêts et cautionnements (*due diligence*) (voir chapitre 7)

1 Contexte

Le programme d'encouragement Aviation et climat est l'instrument par lequel l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) met en œuvre les exigences centrales de la loi sur le CO₂ révisée visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien. Le présent document décrit la stratégie à la base du programme d'encouragement.

L'art. 3 de la loi sur le climat et l'innovation (LCI) impose de ramener à zéro d'ici à 2050 (objectif de zéro net) les émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine générées en Suisse. Cet objectif vaut aussi pour le trafic aérien suisse. Le rapport *Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050* publié en 2024 indique les mesures que le Conseil fédéral estime nécessaires à cet effet. Utilisés comme carburants d'appoint (*drop-in fuels*), les carburants d'aviation durables (CAD) représentent, aux côtés des progrès technologiques et des améliorations opérationnelles, la principale mesure technique de réduction des émissions de CO₂ fossile du trafic aérien.

Au niveau international également, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, une agence spécialisée des Nations unies) a fixé un objectif de zéro émission nette de CO₂ pour le trafic aérien d'ici 2050. La faisabilité de cet objectif a été étudiée dans le cadre du *Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale*. Des études analogues ont été réalisées par l'industrie, comme l'étude *Net Zero Roadmaps* publiée par l'Association internationale du transport aérien (IATA) ou le rapport *Destination 2050* commandé par des associations européennes du transport aérien.

L'encouragement des CAD en Suisse repose sur deux piliers : d'une part, des conditions-cadres claires à long terme pour la demande de CAD, ce qui est garanti par l'obligation de mélange visée aux art. 28f à 28g de la loi sur le CO₂. Autrement dit, à dater de 2026, la Suisse appliquera les mêmes quotas de CAD que ceux en vigueur dans l'UE (voir le règlement ReFuelEU Aviation) : ceux-ci sont fixés à 2 % à partir de 2025 pour atteindre progressivement 70 % en 2050. À partir de 2030, 1,2 % des carburants devront être des CAD de synthèse, et cette part devra être portée à 35 % en 2050. Avec le second pilier, il est question de promouvoir le développement et la production de CAD (et notamment de carburants synthétiques renouvelables) et d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation.

Ces deux piliers sont nécessaires pour que l'aviation franchisse des étapes crédibles en direction de l'objectif de zéro net. Les CAD tout comme d'autres approches nécessitent des investissements importants. L'OACI estime le montant des investissements annuels requis sur le plan mondial à 120 milliards de dollars sur la période 2020-2050. Compte tenu de sa contribution au trafic aérien, la Suisse devrait déboursier près de 600 millions CHF par an. Conformément au crédit d'engagement, quelque 65 millions CHF par an seront alloués au programme d'encouragement Aviation et climat sur la période 2025-2030. Le programme ne peut donc guère offrir plus qu'un financement initial qui revêt toutefois une importance stratégique élevée pour l'aviation suisse dans un contexte de naissance d'un marché.

Le programme d'encouragement Aviation et climat sera notamment alimenté par le système d'échange de quotas d'émission pour les exploitants d'aéronefs, les sanctions pour infraction à l'obligation de mélange et par l'impôt sur les huiles minérales frappant l'aviation suisse (voir art. 28g et 37a de la loi sur le CO₂ et l'art. 103b de la loi sur l'aviation). Ainsi les moyens affectés à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'aviation proviennent essentiellement du secteur. Les dispositions d'exécution figurent aux art. 127a à 127g de l'ordonnance sur le CO₂ entrée en vigueur le 1^{er} mai 2025. L'OFAC est compétent pour l'exécution du futur programme d'encouragement Aviation et climat.

L'encouragement repose sur les bases déterminantes de la Confédération en matière de subventions.¹

Le chapitre suivant s'attache à présenter les objectifs de la stratégie d'encouragement et à résumer les problématiques stratégiques. Le chapitre 3 aborde le positionnement stratégique du programme d'encouragement dans le paysage des aides. Les chapitres 4 et 5 présentent les domaines et les formes d'encouragement. L'allocation des moyens est abordée au chapitre 6. Le chapitre 7 esquisse les procédures de demande envisagées. Le présent document se conclut par un aperçu des perspectives.

2 Objectifs

La présente stratégie d'encouragement vise à concrétiser à moyen terme l'exécution du programme d'encouragement sur la base des dispositions légales en vigueur. Elle sert de cadre de référence pour le pilotage et la focalisation des moyens destinés aux subventions et jette les bases d'une application efficace et effective du programme.

La stratégie d'encouragement sert également à guider les requérants potentiels² sur les possibilités de subvention. Les principes et conditions encadrant le dépôt des demandes et l'octroi des subventions sont décrits dans la directive sur le programme d'encouragement Aviation et climat.

3 Positionnement stratégique de l'instrument d'encouragement dans le paysage des aides

Contexte

La Suisse et l'Europe ont mis sur pied plusieurs programmes d'encouragement susceptibles de bénéficier aux mesures de protection du climat dans l'aviation en général et aux CAD en particulier. Le site Internet de [l'OFEN](#) dresse un panorama des aides disponibles en Suisse pour les projets de recherche et de développement dans le domaine de l'énergie.

Les programmes d'encouragement suivants concernent l'aviation et le climat :

- Le [Financement spécial du trafic aérien \(FSTA\)](#) géré par l'OFAC subventionne des projets en lien avec l'environnement, la sûreté et la sécurité. Il a déjà permis de financer de nombreux projets, y compris en lien avec les CAD. Courant 2025, ce domaine sera transféré dans le nouveau programme d'encouragement Aviation et climat.
- Les [programmes de recherche et de développement](#) de l'OFEN encouragent d'ores et déjà un vaste éventail de recherches sur l'énergie centrées sur les applications pratiques, étant entendu que les subventions peuvent être octroyées directement sur demande ou dans le cadre d'appels d'offres thématiques. Par exemple, des projets portant sur les carburants solaires ont bénéficié d'un soutien dans le cadre de ce programme.
- Le [programme pilote et de démonstration](#) de l'OFEN vise à relever le degré de maturité des nouvelles technologies, afin que celles-ci soient commercialisables à terme. Des projets touchant les CAD sont également encouragés via ce programme. Cela étant, le programme d'allègement budgétaire 2027 évoque la mise entre parenthèses du programme pilote et de démonstration.

¹ Voir notamment : loi sur les subventions (LSu), [Conseils en matière de gestion des subventions](#) du Contrôle fédéral des finances ainsi que les conclusions de son rapport de 2024 [Subventions : Rapport de synthèse sur les audits précédents](#).

² Dans le cadre du programme d'encouragement Aviation et climat, les personnes qui adressent une demande sont désignées en tant que requérants.

- Le [programme SWEET](#) de l'OFEN favorise la création de groupes de travail interdisciplinaires et transdisciplinaires qui travaillent sur des questions au cœur de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération et de Stratégie climatique à long terme de la Suisse. À cet effet, des appels d'offres thématiques sont régulièrement lancés. En l'occurrence, l'appel d'offres *Sustainable Fuels* revêt un intérêt pour notre propos. Le marché a été attribué au partenariat [refuel.ch](#). Les appels d'offres de l'instrument d'encouragement SWEETER remplacent les appels d'offres de SWEET dès 2025.
- L'[encouragement de technologies et de processus innovants](#) porté par l'OFEV et l'OFEN conformément à la loi sur le climat et l'innovation vise à développer les technologies et processus de décarbonation innovants. Les subventions peuvent être accordées sur demande directe ou dans le cadre d'appels d'offres thématiques, ces derniers portant par exemple sur l'*extraction et le stockage du CO₂, avec notamment le couplage des secteurs*.
- L'Agence suisse pour l'encouragement de l'innovation, [InnoSuisse](#), encourage les PME, les start-up, les instituts de recherche et autres organismes suisses à développer leurs activités de recherche et de développement.
- Le [Fonds de technologie](#) de l'OFEV permet à des entreprises innovantes en matière de protection du climat de bénéficier de cautionnements de prêts bancaires par l'État jusqu'à 3 millions CHF. À ce jour, aucun projet touchant l'aviation n'a recouru à ces aides.

Plusieurs programmes d'encouragement ont également été mis sur pied en Europe :

- [Horizon Europe](#)
- [Fonds d'innovation de l'UE](#)
- [Alternative Fuels Infrastructure Facility](#)
- [Partenariat EU Catalyst](#)
- [Clean Aviation](#)

Stratégie

Dans le paysage des aides suisses et européennes, le programme d'encouragement Aviation et climat vient compléter les mécanismes existants. L'effet d'encouragement s'en trouve renforcé et les requérants savent précisément quel mécanisme d'aide est le plus adapté à leur projet.

Cela signifie que sont éligibles à une subvention les projets qui, faute de moyens disponibles ou parce que ceux-ci sont très limités, ne peuvent pas recevoir de financements dans le cadre d'autres programmes d'encouragement, ou seulement à une date ultérieure. Les appels d'offres thématiques de l'OFAC sont coordonnés avec ceux d'autres offices fédéraux, ceci afin d'éviter les doublons. La complémentarité est prise en compte dans le niveau de maturité technologique en ce sens que l'accent est mis sur les installations pilotes et de démonstration et les installations commerciales d'un nouveau genre (voir ci-après).

Les aides au titre du FSTA de l'OFAC (fondé sur l'art. 87b Cst., la LUMin et l'OMinTA) dans le domaine du climat sont intégrées dès 2025 dans le programme d'encouragement Aviation et climat. Ainsi le produit de l'impôt et de la surtaxe sur les huiles minérales alimentera le programme d'encouragement Aviation et climat (voir chapitre 6 et le message relatif à la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024). À partir de 2025, les demandes de subventions dans le domaine du transport aérien et du climat devront être déposées uniquement dans le cadre du programme d'encouragement Aviation et climat. Elles seront évaluées à l'aune des critères et selon les processus dédiés. Les aides financières et demandes touchant d'autres aspects de la protection de l'environnement que le climat ne sont pas concernées.

4 Domaines d'encouragement

4.1 Mesures de protection du climat

Contexte

Le programme d'encouragement Aviation et climat vise à promouvoir la mise en œuvre de mesures de protection du climat.

Les mesures de réduction des émissions de CO₂ dans le trafic aérien se répartissent en fonction des catégories suivantes³ :

1. Améliorations technologiques des aéronefs afin d'accroître leur efficacité
2. Améliorations opérationnelles afin d'accroître l'efficacité
3. Utilisation des CAD
4. Recours à des systèmes de propulsion alternatifs, p. ex. basés sur l'hydrogène ou des batteries pour stocker l'énergie

De plus, l'effet sur le climat des émissions autres que le CO₂, comme la vapeur d'eau, les oxydes d'azote, l'oxyde de soufre et la suie fait de plus en plus l'objet de débats dans les milieux scientifiques et politiques. Ces substances déploient des effets supplémentaires à haute altitude, tantôt réchauffant, tantôt refroidissant.⁴

En l'occurrence, il s'agit, dans le cadre de la présente stratégie, de déterminer le domaine pour lequel des mesures climatiques devraient être encouragées. Des projets portant sur la réduction des émissions autres que le CO₂ pourraient aussi entrer en ligne de compte aux côtés des projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Puisque la chaîne de création de valeur des CAD est formée de nombreux éléments (dont notamment la production de courant renouvelable, d'hydrogène et de méthanol, le captage du CO₂, etc.), il est nécessaire de définir la combinaison d'éléments qui mérite d'être encouragée par le programme Aviation et climat. Ces questions sont abordées ci-après.

Les dispositions légales énoncent les mesures subventionnées dans le cadre du programme d'encouragement :

- I. Art. 37a, al. 1b de la loi sur le CO₂ : « Mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, notamment le développement et la production de carburants d'aviation synthétiques renouvelables »
- II. Art. 103b, al. 2 de la loi sur l'aviation : « Mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, notamment le développement et la production de carburants d'aviation synthétiques renouvelables »
- III. L'art. 127a, al. 2 de l'ordonnance sur le CO₂ indique les quatre domaines suivants :
 - a. le développement et l'augmentation de la production de carburants d'aviation renouvelables en Suisse et à l'étranger ;
 - b. le développement et l'application de technologies d'accroissement de l'efficacité énergétique des aéronefs ;
 - c. le développement et l'application de procédures d'accroissement de l'efficacité énergétique de l'exploitation des vols ;

³ Conseil fédéral (2024), *Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050* ; OACI (2022), Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale ; Ecoplan (2021), *Schweizer Road Map Sustainable Aviation*

⁴ Pour en savoir plus, voir Les émissions de CO₂ et les émissions autres que le CO₂ de l'aviation et le commentaire de l'art. 32 LCI dans le rapport explicatif sur la LCI.

- d. le transfert de connaissances entre les milieux scientifiques, les milieux économiques et la société dans le domaine de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport aérien.

Dans le cadre du programme d'encouragement Aviation et climat, les mesures précitées peuvent être subventionnées pour tous les domaines de l'aviation, y compris l'aviation générale.

Aux termes de l'art. 127c de l'ordonnance sur le CO₂, l'éligibilité à une subvention dépend du degré de réalisation des critères suivants :

- a. importante réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- b. efficacité des coûts au regard de l'effet sur le climat ;
- c. faibles atteintes portées à l'environnement ;
- d. grandes chances sur le marché ;
- e. potentiel de succès important ;
- f. forte création de valeur en Suisse ;
- g. imputation des réductions d'émissions au profit de la Suisse ;
- h. existence de partenaires sur l'ensemble de la chaîne de création de valeur ;
- i. contribution au maintien et au développement des connaissances.

Les commentaires de l'ordonnance sur le CO₂ ainsi que la directive associée au présent programme d'encouragement fournissent des explications supplémentaires au sujet de ces critères. Pour les technologies et procédures, les critères sont évalués en tenant compte d'un futur changement d'échelle.

Stratégie

Mesures de réduction des émissions de CO₂

En principe, toutes les mesures de réduction de l'effet du trafic aérien sur le climat qui remplissent les critères définis dans l'ordonnance sur le CO₂ sont éligibles à une subvention. Les mesures sont évaluées à l'aune des critères susmentionnés. Sont éligibles à une subvention toutes les technologies qui peuvent y contribuer (ouverture aux différentes technologies).

Les bases légales mettent l'accent sur le développement et la production à plus grande échelle de CAD. Elles prennent en compte ce faisant les bases stratégiques (voir le rapport du Conseil fédéral *Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050* et le rapport de l'OFAC⁵) qui font des CAD le principal levier de la réduction des émissions de CO₂ d'ici 2050. Les CAD de synthèse font l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'encouragement. Le marché n'étant qu'à un stade embryonnaire, le respect des quotas pour ces carburants à partir de 2030 représente une gageure. Le programme d'encouragement Aviation et climat vise précisément à pallier ces difficultés. De plus, on estime que, par rapport aux CAD biogènes, les CAD de synthèse recèlent à long terme un potentiel et une évolutivité plus élevés et un impact moindre sur l'environnement en termes de surfaces nécessaires et de concurrence avec la production de denrées alimentaires et de fourrages.

Les projets permettant d'accroître l'efficacité des aéronefs et de leur exploitation, c'est-à-dire de réduire la consommation par prestation de transport sont également éligibles à une subvention. Idem les mesures touchant la conception de systèmes de propulsion alternatifs et des aéronefs correspondants. Ces

⁵ [OFAC \(2022\)](#), Rapport de l'OFAC concernant la promotion du développement et de l'utilisation de carburants d'aviation durables

projets sont évalués sur le potentiel de marché de la mesure et sur son effet sur le climat. Le potentiel de marché correspond au potentiel réaliste de réduction des émissions de CO₂ à moyen terme ainsi que les coûts et les risques encourus.

Les mesures qui ne se traduisent pas par une réduction de l'effet de l'aviation sur le climat ne sont pas éligibles à une subvention, à l'instar des mesures de compensation, dont les dispositions de la loi sur le CO₂ et l'art. 103b de la loi sur l'aviation excluent l'encouragement. De même, les mesures exploitant les technologies d'émission négative ne bénéficient en principe d'aucune aide, à moins qu'elles concernent physiquement les émissions des aéronefs resp. de leurs moteurs. Les mesures concernant l'approvisionnement en énergie (y compris le chauffage) ne sont pas non plus encouragées lorsqu'elles n'ont pas de rapport direct avec l'approvisionnement des aéronefs. Cela vaut en général également pour les mesures touchant le bâtiment et la mobilité terrestre. Des instruments d'encouragement nationaux, cantonaux ou communaux existent déjà pour tous ces domaines.

Émissions autres que le CO₂

La réduction des émissions autres que le CO₂ du trafic aérien peut être favorisée par la promotion des projets dédiés pour autant qu'ils se traduisent par une réduction de l'effet climatique du trafic aérien conformément à l'objectif de zéro net. Cette démarche s'inscrit dans la stratégie climatique de la Suisse à long terme qui a pour objectif que le transport aérien international au départ de la Suisse ne produise plus d'émissions nettes ayant un impact sur le climat à partir de 2050. En d'autres termes, plus aucune émission de CO₂ fossile issue des carburants d'aviation ne devra être rejetée en valeurs nettes, et l'effet climatique des autres émissions du trafic aérien (c'est-à-dire les émissions autres que le CO₂) devra diminuer ou devra être compensé par d'autres mesures.

Chaîne de création de valeur pour le CAD

Pour être éligibles à une subvention, les projets doivent avoir un lien direct avec l'aviation. Dans le domaine des CAD, cela signifie que la chaîne de création de valeur, y compris la production des CAD, doit être représentée. Les projets qui portent exclusivement sur la chaîne en amont de création de valeur de la production de CAD (comme la production d'hydrogène ou de méthanol verts et le captage du CO₂), ne sont pas éligibles à une subvention dans le cadre du programme d'encouragement Aviation et climat. Ces technologies sont prises en charge par les programmes d'encouragement nationaux et internationaux existants. En Suisse, un soutien peut être obtenu via les programmes de l'OFEN ou de l'OFEV. Le mandat légal suppose un lien clair avec l'aviation, raison pour laquelle ces technologies ne bénéficient pas d'un soutien supplémentaire dans le cadre du programme d'encouragement Aviation et climat. Le même raisonnement s'applique aux filières de production des CAD qui ne respectent pas les critères de l'art. 35d de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) ou de l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC).⁶

4.2 Niveau de maturité technologique

Contexte

Le niveau de maturité technologique (*Technology Readiness Level*, TRL) sert à mesurer l'état de développement de nouvelles technologies. Il est évalué sur la base d'une analyse systématique.

⁶ RS 814.01 et RS 814.311.1

En général, une échelle allant de 1 à 9 est appliquée, à l'image de l'échelle ci-dessous utilisée par le programme Horizon Europe de l'UE⁷.

- TRL 1 – Principes de base observés
- TRL 2 – Concept technologique formulé
- TRL 3 – Preuve de concept expérimentale
- TRL 4 – Technologie validée en laboratoire
- TRL 5 – Technologie validée dans un environnement pertinent
- TRL 6 – Technologie démontrée dans un environnement pertinent
- TRL 7 – Démonstration du prototype du système en environnement opérationnel
- TRL 8 – Système complet et qualifié
- TRL 9 – Système réel éprouvé dans un environnement opérationnel

Stratégie

Le programme d'encouragement se concentre sur les projets dont le TRL oscille entre 4 et 8 au moment du dépôt de la demande de subvention. L'accent est donc moins mis sur la recherche fondamentale ou appliquée que sur le changement d'échelle (*scaling*)⁸. Des programmes d'encouragement soutiennent d'ores et déjà la recherche fondamentale ou la recherche appliquée. Compte tenu du positionnement stratégique complémentaire du programme d'encouragement Aviation et climat, ce dernier vise avant tout les technologies dont le niveau de maturité est élevé.

Les formes d'encouragement appliquées varient en fonction du TRL. Ce point est développé dans le chapitre suivant.

4.3 Site du projet et lien avec la Suisse

Contexte

Le programme d'encouragement suppose que les mesures bénéficiant d'un soutien aient un lien avec la Suisse puisqu'il s'agit d'un instrument de la politique climatique suisse alimenté par d'importants fonds de la Confédération. En conséquence, il faut garantir une création de valeur adéquate en Suisse et faire en sorte que les objectifs climatiques de la Suisse soient dûment pris en compte. L'art. 1, al. 1 de la loi sur les subventions (LSu)⁹ indique par ailleurs que le but auquel les aides financières de la Confédération tendent soit atteint de manière économique et efficace. Cela peut conduire à un conflit d'objectifs, dans la mesure où un projet peut s'avérer plus économique si la création de valeur a lieu principalement à l'étranger. Le site d'une production industrielle de CAD en est un exemple. Produire des CAD à l'étranger s'avère souvent plus économique qu'en Suisse (voir la stratégie de l'OFAC¹⁰). C'est pourquoi l'art. 103b, al. 3 de la loi sur l'aviation indique que peuvent être encouragés notamment les mesures et les projets réalisés en Suisse et à l'étranger. Afin de garantir dans tous les cas un lien approprié avec la Suisse, l'ordonnance sur le CO₂ établit les conditions suivantes :

⁷ Voir notamment Commission européenne (2025), *Horizon Europe Work Programme (2025) - Annexes*

⁸ Recherche fondamentale = recherche menée sans envisager une application ou une utilisation particulière, recherche appliquée = recherche dirigée vers des applications concrètes. La recherche vise en principe à produire ou à perfectionner le savoir ; le développement à imaginer de nouveaux produits ou procédés.

⁹ RS 616.1

¹⁰ [OFAC \(2022\)](#), *Rapport de l'OFAC concernant la promotion du développement et de l'utilisation de carburants d'aviation durables*

- les moyens sont utilisés pour le développement et l'augmentation de la production de carburants d'aviation renouvelables en Suisse et à l'étranger (art. 127a, al. 2, let. a) ;
- les mesures sont prises en compte en fonction du degré de réalisation de certains critères dont a) la forte création de valeur en Suisse et b) l'imputation des réductions d'émissions au profit de la Suisse (art. 127c, al. 1) ;
- ne sont cautionnés que des prêts accordés par une banque ou par un autre bailleur de fonds approprié sis en Suisse (art. 127e, al. 3).

La question de l'encouragement de projets menés à l'étranger se pose tout particulièrement dans le cas des CAD. En effet, les facteurs économiques font que la production indigène ne sera en mesure de couvrir qu'une petite partie des besoins de la Suisse en CAD requis pour satisfaire l'obligation de mélange¹¹. Les principaux facteurs peuvent se résumer comme suit :

- Coût et disponibilité de l'électricité : les CAD de synthèse sont produits en recourant à du CO₂ et à de l'hydrogène créé en utilisant des sources d'énergie renouvelable. Le coût de revient de l'électricité produite à partir d'énergies renouvelables est donc le facteur qui détermine si la production de CAD de synthèse est ou non compétitive. Or, les prix du marché de l'électricité en Suisse sont aujourd'hui parmi les plus élevés dans le contexte européen. Et cette tendance n'est pas près de s'inverser compte tenu de la dynamique d'électrification du trafic routier et de la production de chaleur, même avec un accroissement des énergies renouvelables en Suisse. On voit donc que les perspectives d'une production indigène d'hydrogène bon marché sont limitées. En revanche, il existe des régions dans le monde qui, du fait de leur situation géographique, se prêtent à une production d'hydrogène et donc de CAD de synthèse nettement plus avantageuse économiquement parlant (et partant, plus durable).
- Des ressources biogènes disponibles en quantités limitées pour la production de bio-CAD : les déchets biogènes (y compris en pariant sur l'arrivée de nouvelles technologies) ne sont pas disponibles en quantité suffisante pour induire une production à grande échelle de bio-CAD en Suisse. Le potentiel de la production de bio-CAD (en recourant à la technologie HEFA) à partir d'huiles usagées est également limité en Suisse.
- Transport des CAD : les carburants d'aviation sont à l'état liquide à température ambiante et peuvent donc être facilement transportés à moindres coûts. Actuellement, la Suisse importe déjà la quasi-totalité des carburants d'aviation (fossiles) dont elle a besoin. L'infrastructure de transport est donc d'ores et déjà disponible et peut aussi être utilisée pour les CAD. En conséquence, pour un approvisionnement économique de la Suisse en CAD, il convient de tenir compte des conditions propices à une production en Suisse et à l'étranger.

Si elle ne peut guère produire elle-même des CAD, la Suisse peut en revanche contribuer de manière déterminante à la mise en production à grande échelle via la recherche et le développement et en tirer des avantages économiques. Plusieurs instituts de recherche et entreprises suisses sont actifs dans le développement de procédés innovants pour la production de CAD de synthèse et de bio-CAD et la mise en production à grande échelle. En règle générale, les technologies innovantes passent à la phase d'installations pilotes (TRL 5-6) une fois les essais en laboratoire concluants (TRL4). Viennent ensuite les installations de démonstration (TRL 6-7) puis les installations commerciales (TRL 8-9).

Stratégie

Des projets menés à l'étranger peuvent également être encouragés s'ils présentent un lien suffisamment fort avec la Suisse. Il faut en particulier qu'ils génèrent une création de valeur élevée en Suisse. En règle

¹¹ Voir Conseil fédéral (2024), *Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050* et [OFAC \(2022\)](#), *Rapport de l'OFAC concernant la promotion du développement et de l'utilisation de carburants d'aviation durables*, notamment le point 3.5

générale, cela suppose que le bénéficiaire de subventions possède son établissement principal, une succursale ou un site d'exploitation en Suisse. De plus, les réductions d'émissions doivent pouvoir être imputées au prorata à la Suisse.

Le critère de la création de valeur en Suisse est évalué à l'aune de plusieurs éléments, notamment :

- Une forte proportion des technologies utilisées est fournie par des entreprises suisses.
- La propriété intellectuelle des technologies utilisées à l'étranger est détenue pour une large part en Suisse.
- Le personnel nécessaire pour mener à bien le projet subventionné est pour une part significative actif en Suisse.
- Le bénéfice tiré du projet subventionné est réalisé essentiellement en Suisse.
- L'entreprise subventionnée a son siège en Suisse.

Il y a plusieurs manières de satisfaire le critère de l'imputation des réductions d'émissions au profit de la Suisse, notamment :

- Production de CAD : utilisation dans le cadre de l'obligation de mélange visée à l'art. 28f de la loi sur le CO₂ : ici, les mécanismes de flexibilité prévus à l'art. 15 du règlement européen Re-FuelEU Aviation sont susceptibles de s'appliquer.
- Application de la mesure subventionnée au départ d'aéroports suisses (EuroAirport Bâle-Mulhouse compris), ce qui se traduit par une réduction des carburants d'aviation fossiles vendus en Suisse.
- Réduction des obligations des acteurs suisses dans le système d'échange de quotas d'émissions de la Suisse ou dans CORSIA.
- Recours à des systèmes « *book and claim* » au profit des acteurs suisses.

4.4 Coopérations en matière d'encouragement

Contexte

Le trafic aérien et les mesures qui visent à le rendre durable ont une forte dimension internationale. Il convient donc de tenir compte des opportunités de coopération entre les divers instruments d'encouragement actifs sur le plan international. Les coopérations peuvent améliorer l'efficacité des encouragements et réduire les risques pour la Confédération, ceux-ci étant mutualisés.

Le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (*Assistance, Capacity-building and Training for Sustainable Aviation Fuels* , [ACT-SAF](#)) lancé en 2022 par l'OACI constitue un exemple de cette approche. Le programme vise à apporter un soutien adapté aux États à différents stades de développement et de déploiement des CAD, à faciliter les partenariats et la coopération sur les CAD sous la coordination de l'OACI et à servir de plateforme pour faciliter le partage des connaissances et la reconnaissance de toutes les initiatives CAD dans le monde. À cet effet, des études sur le potentiel des États en matière de CAD et des études de mise en œuvre des projets CAD sont réalisées, lesquelles sont d'une importance capitale pour le développement des projets CAD. Enfin, cette initiative contribue aussi à accroître la disponibilité des CAD en Suisse.

Les instruments fédéraux existants peuvent jouer également un rôle dans les mesures touchant l'aviation et le climat. L'Assurance suisse contre les risques à l'exportation (SERV) peut par exemple se porter garante des projets CAD menés à l'étranger et offrir une protection contre les risques des fournisseurs

de technologie suisses. Il peut cependant arriver que la SERV ne soit pas en mesure de couvrir seule les risques liés à ces projets. Dans ce cas, la coopération en matière d'encouragement pourrait s'avérer utile pour fournir des garanties à la SERV.

Dans le contexte européen, des modèles sont en discussion qui ont pour but de réduire directement les risques pour les producteurs, dits mécanismes de garantie de revenus, qui peuvent prendre par exemple la forme de doubles enchères pour l'achat et la vente de CAD. Ces enchères sont menées par [H2Global](#) ou [Hintco](#) pour le compte de plusieurs gouvernements comme celui de l'Allemagne ou des Pays-Bas.

Stratégie

Le potentiel des coopérations en matière d'encouragement est également exploité dans le cadre du programme d'encouragement Aviation et climat afin d'en accroître l'efficacité. Il faut cependant veiller à ce que la Suisse ait toujours la maîtrise des moyens engagés.

Les modalités d'une possible collaboration avec la SERV ont été évaluées au moment de rédiger le programme d'encouragement. Il est apparu que ce potentiel est plutôt limité en l'état puisque les technologies CAD suisses n'en sont qu'à un stade embryonnaire. Une collaboration avec la SERV et la participation aux doubles enchères sur les CAD menées par H2Global ne sont pas à l'ordre du jour et seront réévaluées ultérieurement.

5 Formes d'encouragement

Contexte

La Suisse privilégie les **contributions à fonds perdu**. Dans le cadre du FSTA, les aides financières sont exclusivement versées sous forme de contributions à fonds perdu.

L'encouragement peut aussi prendre la forme de **cautionnements** par l'État : cautionnements en faveur des PME gérés par le SECO, Fonds de technologie de l'OFEN, encouragement de la flotte suisse de haute mer par l'OFAE ou encore cautionnements dans le cadre du programme COVID. Dans le cas des cautionnements de la Confédération, celle-ci se porte garante pour des prêts bancaires de sorte que le risque de défaut de crédit est réduit voire nul pour la banque. Cela permet soit d'obtenir le crédit (faisabilité du crédit), soit d'obtenir un taux d'intérêt plus favorable (crédit à des conditions plus avantageuses). Les risques du projet sont ce faisant atténués (*de-risking*), ce qui est en retour susceptible d'attirer des investissements privés (*crowding-in*).

L'État accorde par exemple des **prêts** aux sociétés de chemin de fer. Afin de conserver leur caractère d'aide, ils sont octroyés à des taux préférentiels ou à taux zéro. Le preneur de prêt voit ainsi ses frais financiers sensiblement réduits.

L'art. 127b de l'ordonnance sur le CO₂ mentionne ces trois formes d'aides¹² : contributions à fonds perdu, prêts sans intérêts et cautionnements.

En effet, selon l'art. 37a, al. 5 de la loi sur le CO₂, la prestation propre doit atteindre au moins 40 % (30 % dans certains cas), ceci afin de limiter les effets d'aubaine.

¹² Dans l'ordonnance CO₂, les expressions « formes d'encouragement » et « instruments d'encouragement » sont synonymes.

Stratégie

En principe, le choix de la forme d'encouragement dépend du niveau de maturité technologique du projet concerné.

Les cautionnements sont ainsi privilégiés pour les projets dont le TRL est élevé. Les prêts n'entrent en ligne de compte que lorsque l'objectif d'encouragement ne peut pas être atteint au moyen de cautionnements. Des contributions à fonds perdu s'avèrent appropriées lorsqu'un projet ne génère pas suffisamment de recettes sur la période d'encouragement et n'est par conséquent pas éligible à un crédit bancaire. C'est le cas par exemple des projets de recherche et de développement des hautes écoles et des projets pilotes ou de démonstration dont les retombées économiques se feront seulement sentir à moyen ou long terme.

Cette hiérarchisation des formes d'encouragement se justifie pour les raisons suivantes :

1. Les aides d'État ne doivent pas supplanter les activités du secteur privé et ont un caractère subsidiaire (il s'agit d'empêcher un effet d'éviction).
2. Par rapport aux contributions à fonds perdu, les cautionnements et les prêts ont de plus cet avantage qu'à leur échéance les moyens mobilisés peuvent être réutilisés pour encourager d'autres projets. L'effet de levier (*leverage*) des moyens engagés (par la Confédération) est ce faisant accru. Sans compter qu'en raison de la due diligence externe, les risques sont réduits pour la Confédération. De manière générale, on gardera cependant à l'esprit que les cautionnements et les prêts s'adressent aux projets avec une bonne probabilité de débouchés commerciaux.

Le tableau ci-dessous résume les formes d'encouragement en fonction du TRL.

Projets dont le TRL est égal ou inférieur à 7 au lancement du projet - Laboratoire - Installation pilote - Installation de démonstration	En principe, ces projets bénéficient de contributions à fonds perdu. Les prêts et cautionnements ne sont pas indiqués dans leur cas, encore qu'ils puissent être accordés sur demande.
Projets dont le TRL est égal ou supérieur à 8 au lancement du projet - Conception - Avant-projet (jusqu'à la décision d'investissement)	Les cautionnements sont ici prioritaires. Au cas où les cautionnements ne s'avéreraient pas judicieux, l'octroi de prêts constitue également une option possible. Au cas où ni les cautionnements ni les prêts ne conviendraient, une contribution à fonds perdu pourra être à la rigueur envisagée.
Projets dont le TRL est égal ou supérieur à 8 au lancement du projet - Mise en œuvre dès que la décision d'investissement a été prise	Les cautionnements sont ici prioritaires. Au cas où les cautionnements ne s'avéreraient pas judicieux, l'octroi de prêts constitue également une option possible.

Il faut bien voir ici que les cautionnements sont à ce titre admissibles car ils représentent une alternative aux contributions à fonds perdu et aux prêts. Chaque cautionnement libéré ménage les finances de la Confédération. Lorsque le risque de défaillance est supérieur à 50 %, on privilégiera les prêts de l'État plutôt que les cautionnements, ceci pour des questions d'ordre administratif (des réserves doivent être constituées lorsque le risque dépasse 50 %). Un risque supérieur à 50 % peut paraître élevé mais il faut garder à l'esprit que les contributions à fonds perdu sont, elles, définitivement dépensées. Le risque de défaillance n'équivaut pas au risque d'échec d'un projet. Les projets ne sont encouragés que si la probabilité de réussite est suffisamment élevée.

Les **contributions à fonds perdu** obéissent aux règles suivantes :

- Les contributions à fonds perdu sont en règle générale plafonnées à 15 millions CHF par projet. La contribution plancher est fixée à 100 000 CHF. Des dérogations peuvent être accordées en fonction de l'intérêt particulier que ces mesures représentent pour la Confédération et du rapport coût-utilité. Le plafonnement vise à garantir une utilisation diversifiée des moyens, tandis que la fixation d'une contribution minimale a pour but de limiter la charge administrative rapportée à l'utilité du projet.

Les **prêts** obéissent aux règles suivantes :

- La durée des prêts est en règle générale de cinq ans au maximum. La dérogation est fonction de l'intérêt particulier que ces mesures représentent pour la Confédération et du rapport coût-utilité.
- Les prêts sont plafonnés à 20 millions CHF, le montant minimal est fixé à 3 millions CHF. Des dérogations peuvent être accordées en fonction de l'intérêt particulier que ces mesures représentent pour la Confédération et du rapport coût-utilité.
- Cette forme d'encouragement est essentiellement basée sur les prêts conditionnellement remboursables.
- En application de l'art. 127b, al. 1 de l'ordonnance sur le CO₂, les prêts sont accordés à taux zéro.

Les **cautionnements** obéissent aux règles suivantes :

- L'art. 127e, al. 2 limite la durée du cautionnement à dix ans.
- L'ordonnance sur le CO₂ (art. 127e) prévoit un taux de cautionnement maximal de 100 %. Toutefois, afin que le risque de défaut de crédit soit partagé avec le prêteur, le cautionnement devrait porter tout au plus sur 80 % du prêt. Ce partage du fardeau incite à évaluer soigneusement les risques et à assurer un suivi adéquat du crédit. Un taux de cautionnement plus élevé, à concurrence de la totalité du prêt, est également envisageable s'il est impossible d'obtenir le prêt avec un cautionnement plus faible.
- Afin de diversifier les risques à travers le programme d'encouragement, le cautionnement ne doit pas, en règle générale, dépasser 20 millions CHF par projet. Le cautionnement minimal est fixé généralement à 3 millions CHF. Un bénéficiaire ne peut en principe avoir plus de 50 millions de cautionnements en cours à un moment donné. Ce montant est normalement suffisant pour cautionner des prêts bancaires destinés à financer le développement de grandes installations (commerciales) de production de CAD (ordre de grandeur de 30 millions CHF). La dérogation est fonction de l'intérêt particulier que ces mesures représentent pour la Confédération et du rapport coût-utilité.

6 Provenance et allocation des moyens

Contexte

Un crédit d'engagement de 390 millions CHF sur la période 2025-2030, soit en moyennes 65 millions CHF par année, est mis à la disposition du programme d'encouragement Aviation et climat. Les moyens disponibles au-delà de 2030 seront revus à la faveur de la révision de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2030.

Le programme est alimenté par les sources suivantes (voir l'art. 127a, al. 1 de l'ordonnance sur le CO₂) :

1. Recettes tirées de la mise aux enchères de droits d'émission pour l'aviation dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission selon la loi sur le CO₂
2. Recettes tirées des sanctions prononcées pour infraction à l'obligation de mélanger des CAD
3. Produit de l'impôt et de la surtaxe sur les huiles minérales frappant les carburants d'aviation
4. Ressources générales de la Confédération

Ces sources sont utilisées dans l'ordre ci-dessus : on puisera d'abord dans les recettes tirées du système d'échange de quotas d'émission, puis dans les recettes tirées des sanctions (exclusivement pour les mesures touchant les CAD) et troisièmement dans les moyens provenant de l'impôt et de la surtaxe sur les huiles minérales, à hauteur de 5 à 10 millions CHF par année. Enfin, on pourra recourir aux ressources générales de la Confédération, les seules toutefois qui ne peuvent être reportées sur l'année suivante.

Les dépenses annuelles naissant des décisions d'aide financière doivent être couvertes par des recettes équivalentes. Celles-ci dépendent de plusieurs facteurs :

- Les recettes tirées des droits d'émission mis aux enchères dépendent des volumes mis aux enchères et des prix du marché négociés. Ces estimations sont toutefois entachées d'une grande incertitude en raison des fluctuations naturelles des prix du marché.
- Les recettes des sanctions pour infraction à l'obligation de mélanger des CAD sont aléatoires. Les recettes seront probablement nulles dans un premier temps.
- Les moyens de la Confédération dépendent des décisions budgétaires du Parlement.

On voit donc que l'utilisation des fonds est également sujette à des fluctuations annuelles, dont il faut tenir compte lors de l'allocation des moyens. Sans compter que les ressources peuvent également être influencées par l'évolution du cadre réglementaire, notamment dans le contexte du programme d'allègement budgétaire 2027 (PA27). De manière générale, des montants pourront également être versés au-delà de 2030 s'ils reposent sur des décisions d'aide financière rendues avant la fin 2030. D'un point de vue stratégique, la question se pose de savoir comment allouer (allocation des moyens) les moyens disponibles aux différents domaines d'encouragement (mesures de protection du climat, formes d'encouragement, etc.).

Stratégie

Le pilotage stratégique de l'allocation des moyens s'articule autour de trois axes : fixation des moyens disponibles annuellement, ordre de priorité du traitement des demandes lorsque le total des aides demandées excède les moyens disponibles, réalisation d'appels d'offres thématiques.

Tous les moyens disponibles annuellement doivent être affectés à des aides financières si tant est qu'il y ait suffisamment de demandes éligibles à une subvention. Aux termes de l'art. 127*d*, al. 2 de l'ordonnance sur le CO₂, un ordre de priorité est établi lorsque les demandes éligibles à une subvention dépassent les moyens disponibles. Dans ce cas, les demandes sont hiérarchisées en fonction du degré de maturité et les demandes dont la maturité est la plus avancée sont approuvées jusqu'à épuisement des moyens disponibles. Pour les projets non retenus, il est possible d'introduire directement une demande finale dans les cycles de demandes suivants.

L'allocation stratégique des moyens répond aux principes suivants

1. Sont éligibles à une subvention toutes les mesures pertinentes de protection du climat (ouverture aux différentes technologies, voir point 4.1). En conséquence, des subventions peuvent être versées pour tous les domaines et toutes les formes d'encouragement visés aux points 4.1 et 4.2.
2. Les bases légales (voir point 4.1) accordent une place de choix à l'encouragement du développement et de la production de CAD de synthèse. En conséquence, le financement de ce domaine est une priorité du programme d'encouragement Aviation et climat.
3. Aucun objectif quantitatif n'est prévu pour les différents domaines d'encouragement. L'OFAC lance des appels d'offres thématiques pour le pilotage stratégique des domaines d'encouragement. Un certain volume de subventions est réservé à cet effet pour une thématique donnée.

Une grande partie des moyens financiers sera affectée à des cautionnements et à des prêts. Ces deux instruments ne grèvent pas en fin de compte les finances de la Confédération lorsque le projet est couronné de réussite. Les ressources générales de la Confédération qui leur sont destinées ne servent qu'à garantir les cautionnements et les prêts.

7 Procédure de demande

Contexte

L'art. 127*b* de l'ordonnance sur le CO₂ énonce que les demandes d'aide financière peuvent être adressées à l'OFAC sous forme de demandes directes ou dans le cadre d'appels d'offres.

Stratégie

La procédure de dépôt et d'examen des demandes est décrite en détail dans la directive sur le programme d'encouragement Aviation et climat. Elle comprend l'examen, qui se concentre sur l'éligibilité à une subvention, d'une demande préliminaire obligatoire, un examen poussé du dossier de demande définitif et, pour les prêts et les cautionnements, d'un examen complémentaire (*due diligence*). L'OFAC perçoit un émolument pour l'examen poussé et l'examen complémentaire de la demande (voir art. 127*b*, al. 5) afin de couvrir une partie des frais d'exécution. L'examen préliminaire est gratuit.

Tout au long de la période d'encouragement 2025-2030, l'OFAC va organiser plusieurs appels d'offres sur des thématiques et problématiques prédéfinies. Elles seront au besoin coordonnées avec d'autres offices fédéraux afin de garantir la complémentarité souhaitée avec d'autres programmes d'encouragement (voir aussi la partie « Positionnement stratégique dans le paysage des aides »).

Les appels d'offres thématiques permettent de donner une orientation stratégique aux projets subventionnés et d'influencer la demande côté requérants. En outre, les propositions seront mises en concurrence afin de garantir la qualité élevée des projets subventionnés.

Il est en outre possible de déposer des demandes directes qui permettent d'élargir la diversité des projets et de tenir compte globalement des besoins d'encouragement de l'économie suisse. Deux dates butoirs sont fixées chaque année pour le dépôt des demandes directes, ce qui présente plusieurs avantages : les requérants peuvent planifier au mieux leurs projets, les organes d'exécution peuvent planifier leur travail de manière ciblée et l'allocation des moyens s'effectue de manière rationnelle. L'OFAC publie les délais pour le dépôt des demandes sur son site Internet.

8 Perspectives

La présente stratégie constitue la base des premiers cycles de demandes du programme d'encouragement Aviation et climat pour la période 2025-2030. Vu le grand dynamisme du marché international des CAD et des possibles adaptations du cadre réglementaire pertinent (PA27, loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2030), une mise à jour de la stratégie antérieure à 2030 pourra s'avérer nécessaire.

Dans le cadre des travaux ultérieurs, un concept pour les critères et les rapports d'une évaluation de l'utilité du programme d'encouragement Aviation et climat sera élaboré à brève échéance. On s'appuiera à cet effet sur le bilan des programmes d'encouragement dans le domaine de la politique climatique comme le Fonds de technologie de l'OFEV. On étudiera également les conditions de l'arrêt du programme d'encouragement, lorsque sa nécessité et sa raison d'être auront disparu.

L'OFAC envisage de se faire assister dans ses tâches administratives et opérationnelles par un organe externe à partir de 2026.