



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

Appel à manifestation d'intérêt et à soumission de demandes préliminaires de subvention

Programme d'encouragement Aviation et climat

3 juillet 2025

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 est un appel à manifestation d'intérêt et à soumission de demandes préliminaires en lien avec ce programme d'encouragement.

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* 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.

Pour atteindre l'objectif de zéro net, l'UE a introduit, en plus du système d'échange de quotas d'émission, une obligation de mélanger des CAD dans les carburants avitaillés à partir de 2025. Le règlement ReFuelEU Aviation introduit l'obligation d'incorporer une part minimale de CAD dans le carburant. Celle-ci est fixée 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. Ce faisant, la demande de CAD, dont les coûts de production sont nettement plus élevés que ceux du kérosène conventionnel, sera stimulée.

La révision de la loi suisse sur le CO₂, qui est entrée en vigueur début 2025, intègre cette obligation de mélange. En même temps, 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 mesures sont arrêtées aux art. 28g et 37a de la loi sur le CO₂ et à l'art. 103b de la loi sur l'aviation¹. À cet effet, l'Assemblée fédérale a voté un crédit d'engagement de 390 millions de francs pour la période 2025-2023. Les dispositions d'exécution figurent aux art. 127a à 127g de l'ordonnance sur le CO₂² entrée en vigueur le 1^{er} mai 2025. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est compétent pour l'exécution du futur programme d'encouragement Aviation et climat.

Le présent document s'attache en premier lieu à présenter les objectifs de la présente procédure d'invitation. Les chap. 3 et 4 décrivent les institutions et projets éligibles à une subvention dans le cadre du futur programme d'encouragement. Le cinquième chapitre donne un aperçu des aides financières potentielles. Il est suivi de la présentation du processus de soumission des manifestations d'intérêt et des demandes préliminaires ainsi que du processus de réponse. Enfin, la dernière partie aborde la question de la confidentialité.

¹ RS 641.71 et RS 748.0

² RS 641.711

2 Objectifs du présent appel

L'OFAC s'efforce d'organiser le plus efficacement possible le processus de demande dans le cadre du programme d'encouragement Aviation et climat. Le présent appel à manifestation d'intérêt et à soumission de demandes préliminaires en constitue la première étape. Il vise à donner une image aussi complète que possible des acteurs intéressés, de leurs projets et de l'état d'avancement de ces derniers. Cela permet notamment à l'OFAC de piloter le programme d'encouragement de manière à répondre aux besoins d'encouragement réels et à établir les processus en conséquence. L'utilisation optimale des fonds de la Confédération disponibles est ainsi garantie.

Deux manières de répondre au présent appel sont prévues.

Premièrement, la soumission d'une demande préliminaire qui s'adresse aux porteurs de projets qui prévoient de déposer une demande de subvention dans les prochains mois. Le dépôt des demandes d'encouragement proprement dites en 2025 est conditionnée à une évaluation positive des demandes préliminaires. Cela étant, dans le cas de projets qui n'en sont encore qu'à leurs prémices, il est possible de soumettre des idées de projet à l'OFAC afin d'obtenir un avis en amont sur leurs chances d'obtenir un soutien. La soumission et l'évaluation des demandes (préliminaires) auront lieu dès l'année prochaine. De cette manière, les requérants potentiels sont avisés à l'avance des démarches à entreprendre.

Les informations suivantes sont déterminantes pour le présent appel. Les réglementations juridiquement contraignantes applicables aux demandes de subvention figurent dans les directives correspondantes qui sont en cours d'élaboration et seront disponibles ultérieurement.

3 Institutions éligibles à une subvention

En principe, peuvent prétendre à une subvention les personnes juridiques et physiques ainsi que les sociétés de personnes. Comme les exigences légales en vigueur postulent une forte création de valeur en Suisse (voir chap. 4.3), les bénéficiaires de subventions seront a priori des entités dont l'établissement principal ou la succursale ou un établissement stable est sis en Suisse.

En règle générale, les bénéficiaires de subventions sont censés avoir une expérience pertinente dans le domaine des mesures subventionnées.

4 Projets éligibles à une subvention

Le présent chapitre décrit les types de projets qui sont en principe éligibles à une subvention. Il s'agit dans un premier temps de circonscrire les mesures de protection du climat éligibles à une subvention avant de décrire le niveau de maturité technologique exigé pour les projets. Enfin, il sera question du critère du lien avec la Suisse.

4.1 Mesures de protection du climat

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 suivantes :³

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*

1. Améliorations technologiques des aéronefs afin d'accroître leur efficacité
2. Améliorations opérationnelles afin d'accroître l'efficacité
3. Recours aux 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 débat. Ces substances déploient des effets supplémentaires à haute altitude, tantôt réchauffant, tantôt refroidissant⁴.

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 ;
 - 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.

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.

Les commentaires de l'ordonnance sur le CO₂ 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.

Le requérant doit prouver qu'il fournit une prestation propre pour le projet envisagé. Selon l'art. 37a, al. 5 de la loi sur le CO₂, la prestation propre doit atteindre au moins 40 % (30 % dans certains cas).

4.1.1 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 le changement d'échelle de la production 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 projets sont évalués sur le potentiel de marché de la mesure et sur son effet sur le climat. Le potentiel de marché recouvre le potentiel réaliste à moyen terme de réduction des émissions de CO₂ ainsi que les coûts et les risques encourus.

4.1.2 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 dans la mesure du possible 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.

4.1.3 Chaîne de création de valeur pour le CAD

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) et dont le caractère n'est dès lors pas propre à l'aviation, 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

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

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

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.

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'UE.

- TRL 1 – Observation et description des principes de base
- 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 (p. ex. installation pilote)
- TRL 8 – Système complet et qualifié
- TRL 9 – Système réel éprouvé dans un environnement opérationnel

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*)⁷. 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 mécanismes de subvention appliqués varient en fonction du TRL. Ce point est développé dans le chapitre suivant.

4.3 Lien avec la Suisse

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 que les objectifs climatiques de la Suisse soient dûment pris en compte. L'art. 1, al. 1 de la loi sur les subventions (LSu)⁸ 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 une création de valeur accrue à l'étranger peut rendre un projet plus économique. 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'OFAC). 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 :

⁶ RS 814.01 et RS 814.311.1

⁷ 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.

⁸ RS 616.1

- 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).

5 Forme des aides financières

Dans le cadre du programme d'encouragement Aviation et climat, les aides financières visées à l'art. 127b, al. 1 de l'ordonnance sur le CO₂ sont octroyées sous la forme de contributions à fonds perdu, de prêts sans intérêts ou de cautionnements.

Les contributions à fonds perdus sont des prestations financières non remboursables. Elles peuvent se subdiviser en contributions d'investissement ou en contributions d'exploitation. Au titre du [Financement spécial du trafic aérien](#) établi conformément à l'art. 87b de la Constitution et à la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin), seules des contributions à fonds perdus sont octroyées⁹.

Les prêts sans intérêts peuvent prendre différentes formes, p. ex. prêts remboursables à l'échéance ou à remboursement échelonné ; prêts remboursables sans ou sous condition. Les prêts servent à financer les investissements et non à surmonter des problèmes de liquidités.

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).

L'application des instruments d'encouragement disponibles dépend du niveau de maturité technologique du projet concerné. Dans le cas de projets dont le niveau de maturité technologique est élevé, le cautionnement ou les prêts sans intérêts sont examinés en première intention. Les prêts sont envisagés lorsque l'objectif d'encouragement ne peut pas être atteint au moyen de cautionnements. Des contributions à fonds perdus s'avèrent appropriées lorsqu'un projet ne génère aucune recette à court terme, de sorte que les banques estiment qu'il n'est pas éligible à un crédit. 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. Les mesures qui visent à favoriser 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 peuvent également bénéficier de contributions à fonds perdus (voir art. 127a, al. 2 de l'ordonnance sur le CO₂).

⁹ RS 101 et RS 725.116.2

6 Soumission de manifestations d'intérêt

Les manifestations d'intérêt sont soumises au moyen du formulaire de l'annexe 1.

Les manifestations d'intérêt doivent être soumises obligatoirement par courriel à l'OFAC d'ici le 15 août 2025, 18 h 00 CEST. La date et l'heure de réception par l'OFAC font foi. Les formulaires sous forme papier et scannés ne sont pas acceptés.

Les manifestations d'intérêt doivent être rédigées en français, en allemand ou en anglais sous mention de la date et du titre du présent appel (appel à manifestation d'intérêt -[date]) et du nom du requérant ou de la requérante et seront adressées à Foerderung-Klima@bazl.admin.ch. Un accusé de réception par courriel est adressé à l'expéditeur.

L'OFAC examine les informations et peut le cas échéant demander que des renseignements complémentaires lui soient fournis. L'OFAC adresse dans les six semaines suivant la date limite susmentionnée une réponse écrite sur les manifestations d'intérêt soumises en s'appuyant sur les informations fournies.

7 Soumission de demandes préliminaires

Les demandes préliminaires sont soumises au moyen du formulaire de l'annexe 2. Des indications sur l'état d'avancement du projet pourront être fournies afin d'orienter la suite du processus de demande en fonction des impératifs. Il est également possible de joindre, en plus du formulaire, un bref portrait des investisseurs. Aucune autre annexe ne sera prise en considération. Les demandes préliminaires n'ont qu'une valeur indicative. Seule la demande complète en bonne et due forme est contraignante. Les retours sur la demande préliminaire ne s'apparentent pas à une décision de subvention.

Les demandes préliminaires doivent être soumises obligatoirement par courriel à l'OFAC d'ici le 15 août 2025, 18 h 00 CEST. La date et l'heure de réception par l'OFAC font foi. Les formulaires sous forme papier et scannés ne sont pas acceptés.

Les demandes préliminaires doivent être rédigées en français, en allemand ou en anglais sous mention de la date et du titre du présent appel (appel à manifestation d'intérêt -[date]) et du nom du requérant ou de la requérante et seront adressées à Foerderung-Klima@bazl.admin.ch.

L'OFAC accuse réception par courriel. L'accusé de réception n'a ni valeur de déclaration d'exhaustivité de la demande préliminaire et des documents soumis, ni ne constitue une évaluation ou une reconnaissance de ceux-ci.

Le formulaire de l'annexe 2 indique les renseignements à fournir dans le cadre de la présente procédure pour l'évaluation du bon respect des critères établis. L'OFAC examine les informations et peut le cas échéant demander que des renseignements complémentaires lui soient fournis. L'OFAC adresse dans les six semaines suivant la date limite susmentionnée une réponse écrite au sujet des demandes préliminaires en s'appuyant sur les informations fournies.

L'examen préliminaire débouche sur l'un des trois cas de figure suivants :

1. Le projet est déjà très avancé et remplit foncièrement les critères d'encouragement. Les intéressés ont la possibilité d'élaborer et de soumettre une demande de subvention dans un certain délai. Le formulaire à cet effet leur est fourni.

2. Le projet n'en est qu'à ses débuts et remplit foncièrement les critères d'encouragement. Les intéressés peuvent déposer une demande de subvention en 2026 ou ultérieurement, soit sous forme de demande directe, soit dans le contexte d'un appel d'offres.
3. Le projet ne remplit dans l'ensemble pas les critères d'encouragement. Le dépôt de la demande de subvention ne peut intervenir en 2025. Un dossier de demande remanié pourra au plus tôt être remis en 2026 ou ultérieurement.

Lors de la procédure de demande subséquente, l'OFAC renverra à l'expéditeur pour remaniement ou rejettera les demandes qui ne remplissent pas entièrement les conditions d'encouragement. Pour autant que cela paraisse utile, un entretien avec le ou la requérante peut avoir lieu. Le requérant ou la requérante a la possibilité d'améliorer son dossier de demande et de le soumettre une nouvelle fois. Il ou elle peut aussi exiger dans les 30 jours que l'autorité rédige une décision sujette à recours.

S'il est donné suite à une demande, l'OFAC examine l'éligibilité à une subvention et statue sur la forme de l'aide financière. Le requérant ou la requérante est avisé de l'éligibilité de son projet et de la forme d'aide financière retenue.

8 Questions concernant la présente procédure

Les questions concernant le présent appel peuvent être adressées en tout temps mais au plus tard d'ici le 1er août 2025 à 18 h 00 CEST, à : Foerderung-Klima@bazl.admin.ch. Il sera répondu aux questions au fur et à mesure.

9 Confidentialité

Les documents et idées de projet soumis dans le cadre du présent appel à manifestation d'intérêt sont traités de manière confidentielle. Les informations ne sont utilisées qu'aux fins de l'examen et de l'évaluation des manifestations d'intérêt soumises et ne sont pas communiquées à des tiers. Ce qui précède ne s'applique pas aux mandataires bénéficiant d'un soutien de l'OFAC (assorti d'une déclaration de confidentialité) dans la cadre du présent programme.

Annexe 1 : formulaire manifestation d'intérêt

Annexe 2 : formulaire demande préliminaire