



MINISTÈRE DES ARMÉES



PLATE-FORME COMMISSARIAT SUD-OUEST



COMMANDEMENT DES FORCES AERIENNES

DEMANDE D'INFORMATIONS

—OŒO—

**SOUTIEN A LA FORMATION DES *JTAC* DU CENTRE
DE FORMATION A L'APPUI AERIEN.**

GLOSSAIRE

ACAD	ACADEMICS, partie théorique du stage JTAC
ATC	ADVANCED TRAINING COURSE, partie pratique avancée du stage JTAC
ATP	ALLIED TACTICAL PROCEDURE
BTC	BASIC TRAINING COURSE, partie initiale du stage JTAC
CFA	COMMANDEMENT DES FORCES AERIENNES
CFAA	CENTRE DE FORMATION A L'APPUI AERIEN
DACAS	DIGITAL AIDED CLOSE AIR SUPPORT
DI	DEMANDE D'INFORMATION
FMV	FULL MOTION VIDEO
JTAC	JOINT TERMINAL ATTACK CONTROLLER
KT	KNOT (1 KT=1,852 km/h)
PFC SO	PLATEFORME COMMISSARIAT SUD OUEST
ROVER	REMOTE OPTICAL VIDEO ENHANCED RECEIVER

PARTIE 1 – AVANT PROPOS

1.1 - Généralités

Par la présente demande d'information, la plate-forme commissariat Sud-Ouest (PFC SO) souhaite s'informer de la capacité du tissu industriel à répondre de manière exacte ou approchante en termes de prestations de services opérationnels au profit du CFAA.

La présente DI ne constitue ni une consultation, ni un appel d'offres, ni un quelconque engagement de l'administration à lancer ultérieurement une opération sur le même objet. Elle n'est pas un processus de présélection des opérateurs.

Réciproquement, les réponses à la DI ne constitueront pas des engagements contractuels ou précontractuels de la part de leurs auteurs.

Aucun opérateur économique répondant à cette DI ne pourra prétendre à une rémunération ou indemnisation pour les réponses apportées.

La réponse peut couvrir tout ou partie du périmètre de la DI. Les opérateurs économiques sont informés que ces réponses pourront être utilisées par l'administration pour préparer d'éventuelles consultations ultérieures.

La présente DI a pour but général d'apporter au Ministère des armées et plus particulièrement à la PFC SO et au CFAA des éléments d'information qui contribueront aux réflexions en cours sur l'opportunité d'externaliser une partie du soutien aérien nécessaire à la formation des JTAC formés au CFAA

Le besoin décrit dans la présente DI ne constitue pas une spécification de référence, la PFC SO se réservant le droit de le modifier pour ses consultations ultérieures.

La présente DI a pour objet d'obtenir des informations sur l'offre industrielle.

Dans ce but, cette DI vise à identifier et évaluer les solutions possibles, sous les angles techniques et financiers.

1.2 - Modalités de réponse

1.2.1 - Présentation des réponses

La réponse à la DI peut être celle d'un groupement, à laquelle peuvent participer plusieurs opérateurs économiques.

L'opérateur économique pourra répondre sur tout ou partie du besoin.

Les réponses seront rédigées en français.

Chaque opérateur économique fournissant une réponse est invité à désigner nommément une personne qui sera le point de contact de la société auprès de la PFC SO.

Les points de contact (POC) à la PFC SO sont :

Mme Angélique PUECHAVY ou M. Xavier LARREA

Acheteurs – Plate-forme commissariat du Sud-Ouest

Caserne Xaintrailles

Courriers électroniques : xavier.larrea@intradef.gouv.fr

angelique.puechavy@intradef.gouv.fr

Questions / réponses

Pendant la phase de recueil d'information, les opérateurs peuvent faire parvenir leurs questions et les demandes de renseignements complémentaires aux adresses mails ci-dessus.

1.2.2 - Envoi des réponses

Les réponses à cette DI devront parvenir avant **le 8 septembre 2020 à 17 heures**

Le dépôt électronique des demandes d'information s'effectue **exclusivement** sur le site (IXARM) <https://www.ixarm.com>

Présentation des dossiers et format des fichiers

Les formats acceptés sont les suivants : pdf,.doc,.xls,.ppt,.odt,.ods,.odp, ainsi que les formats d'image jpg, png et de documents html.

L'opérateur ne doit pas utiliser de code actif dans sa réponse, tels que :

- Formats exécutables, .exe, .com, .scr, etc. ;
- Macros ;
- ActiveX, Applets, scripts, etc.

Antivirus

Les opérateurs doivent s'assurer que les fichiers transmis ne comportent pas de virus.

La réception de tout fichier contenant un virus entraînera l'irrecevabilité de la réponse. Si un virus est détecté, le pli sera considéré comme n'ayant jamais été reçu et les opérateurs en seront avertis grâce aux renseignements saisis lors de leur identification.

1.2.3 - Exploitation des réponses

L'exploitation des réponses sera faite par une équipe étatique, formée exclusivement de représentants du Ministère des armées.

Le cas échéant, une présentation orale pourra être organisée selon les modalités qui seront alors définies par la PFC SO.

1.2.4 - Sécurité – Protection des Informations

Eu égard au respect et à la protection du secret industriel et commercial, la PFC SO s'engage à ne communiquer les éléments de réponses des DI fournis par chaque société qu'à ses personnels ayant besoin d'en connaître.

Par ailleurs, si l'opérateur économique souhaite communiquer à l'administration des informations qu'il désire protéger, celles-ci seront regroupées dans une annexe dûment identifiée. L'opérateur économique devra alors préciser la nature exacte de la restriction d'utilisation associée qu'il souhaite voir appliquer par la PFC SO.

Le Ministère des armées veillera alors à la protection de ces informations.

1.3 - Cadrage du besoin

La présente demande d'information se place dans le cadre d'analyses préliminaires conduites par la PFC SO en vue d'étudier l'opportunité d'externaliser une partie des heures de vols nécessaires à la formation des JTAC au sein du CFAA.

1.3.1 - Le CFAA

Le centre de formation à l'appui aérien se trouve sur la base aérienne de Nancy-Ochey en Meurthe et Moselle. Créé en 1946 et en charge de la formation des spécialistes de l'appui aérien pour les armées françaises, il est devenu centre franco-allemand en 2009. Depuis, les JTAC des armées allemandes sont également formés au

CFAA. L'équipe d'instructeurs est composée d'officiers personnels navigants ou fusiliers commandos de l'armée de l'air française, d'officiers artilleurs de l'armée de terre française et d'officiers de l'armée de terre allemande. Les moyens aériens utilisés pour la formation sont principalement fournis par le partenaire allemand et par l'armée de l'air française (avions de chasse ou d'entraînement, hélicoptère). Des plateformes spécifiques (hélicoptère Tigre, avion de patrouille maritime Atlantic 2) viennent compléter la formation dans une moindre mesure.

1.3.2 - Le JTAC

Un JTAC est un combattant placé auprès d'un commandant des troupes au sol. Il a la charge de conseiller sur l'emploi de l'arme aérienne en proposant des solutions tactiques en fonction des effets à obtenir sur le terrain. Pour cela, il est en charge de contacter les aéronefs, de leur expliquer la situation au sol par l'emploi de procédures adaptées, de visualiser (**FMV Rover**) la situation tactique transmise par l'aéronef et le cas échéant d'autoriser le tir de munitions.

Cette dernière phase est appelée guidage. Lors de sa formation le JTAC doit réaliser plusieurs types de guidages avec des critères différents. Afin de limiter l'emploi de moyens patrimoniaux fortement sollicités par l'activité opérationnelle, l'armée de l'air étudie la possibilité d'externaliser une partie des heures de vols nécessaires à la formation initiale des JTAC et délivrée par le CFAA.

PARTIE 2 – DETAIL DES BESOINS

1 Mission réalisée :

La formation des JTAC de l'ensemble des armées françaises ainsi que de l'armée allemande est réalisée au CFAA. **L'intégralité de la formation (théorique et pratique) est dispensée en langue anglaise.**

La formation est constituée de trois parties :

1) L'ACAD est une formation théorique de trois semaines permettant aux stagiaires d'assimiler les documents de référence et l'ensemble des connaissances tactiques à détenir (capacités des aéronefs, connaissances sur l'effet des armements, organisation des troupes au sol). L'ATP 3.3.2.2 Ed B et l'ATP 3.3.2.1 Ed D sont les documents principaux.

Les techniques, tactiques et procédures décrites dans l'ATP 3.3.2.1 Ed D (document non classifié – joint à la présente DI) doivent être connus des JTAC mais également des équipages d'aéronefs.

L'ATP 3.3.2.2 Ed B (document non classifié – joint à la présente DI) définit les différentes qualifications et leurs rôles respectifs ainsi que leurs conditions d'obtention et de maintien en qualification. Ces conditions se traduisent par un nombre minimal de guidages à effectuer sur une période donnée ainsi que des connaissances théoriques à revoir.

2) Le BTC suit la phase théorique et dure trois semaines. Le stagiaire effectue ses premiers guidages au simulateur puis avec des aéronefs. Les situations sont basiques et progressives en difficulté. **Cette phase est réalisée dans la zone d'aérodrome de la base de Nancy-Ochey.** Une journée se décompose en créneaux de travail dépendant du temps disponible par type d'aéronef. Ce temps varie de 1 à 2 h. Lors d'une journée type, un appareil effectuera deux créneaux dans la journée (matin et après-midi ou après-midi et soir). Lorsque l'appareil est stationné sur la base, un briefing général est donné le matin (conditions météo et cadre de l'exercice) et des échanges sont prévus avec les instructeurs avant et après l'exercice.

3) L'ATC est une phase pratique au bout de laquelle le stagiaire doit être qualifié. Le stagiaire est confronté à des scénarios plus complexes pendant lesquels il devra mettre en œuvre les options travaillées pendant le BTC. Cette phase se déroule en dehors de la zone de Nancy et préférentiellement dans les régions d'Aubenas (Ardèche), Valdahon (Doubs) ou Gondrin (Gers). La participation d'appareils des forces armées (avions de chasse, hélicoptères de combat) est plus importante pendant l'ATC. La journée type est similaire à celle du BTC à la différence que l'aéronef et l'équipage ne sont pas co-localisés. Les échanges ont alors lieu par téléphone pour les briefings ou par voie électronique pour la réception de la documentation de mission.

Le planning ci-dessous présente la répartition annuelle des stages et de leurs phases respectives. En fonction des années ce planning est du type :

2020	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31																				
JANVIER																																																			
FÉVRIER				ACAD 20-1																																															
MARS	BTC 20-1																																																		ATC 20-1
AVRIL	ATC 20-1																																																		
MAI																						ACAD 20-2																													
JUIN	ACAD 20-2																																																		
JUILLET																																																			
AOÛT																																																			
SEPTEMBRE																																																			
OCTOBRE	ACAD 20-3																																																		
NOVEMBRE																																																			
DÉCEMBRE																																																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31																				

Pour réaliser les guidages nécessaires à la formation, le CFAA fait appel aux moyens aériens des armées françaises et ceux fournis par le partenaire allemand mais dispose aussi de trois simulateurs fixes.

2 Éléments techniques caractérisant le besoin :

Afin de préparer le stagiaire au panel des situations qu’il pourra rencontrer, les guidages doivent être réalisés avec des aéronefs de plusieurs types, disposant d’équipements spécifiques et sous des conditions de vols variées. La demande d’informations porte sur le panel de missions le plus large mais toute proposition innovante n’employant pas tous les types d’aéronefs sera étudiée.

2.1 Types d’aéronefs

Trois types d’aéronefs permettent de répondre au besoin :

- type 1 hélicoptère
- type 2 avion lent ayant une vitesse d’évolution dans la tranche 150-250 kt
- type 3 avion rapide ayant une vitesse d’évolution dans la tranche 250-400 kt

2.2 Equipements

Les aéronefs doivent être équipés de caméra jour-nuit permettant la transmission du flux vidéo en temps réel. Ce flux devra être compatible avec le **système ROVER**. Les équipements disponibles à bord devront permettre l’extraction de coordonnées de points d’intérêt au sol.

En terme de communications deux voies radios devront être disponibles. Une voie UHF sur les deux serait appréciable.

2.3 Conditions de vol

Les aéronefs participant aux guidages doivent être en mesure d'effectuer les procédures :

- de jour et de nuit
- en conditions de vol VFR ou IFR,

2.4 Compétences équipages

Les équipages mettant en œuvre les aéronefs devront maîtriser les procédures utilisées par les stagiaires. Ces procédures sont issues de l'ATP 3.3.2.1 Ed D. Les échanges radio sont intégralement en langue anglaise.

Les équipages du prestataire bénéficieront d'une mise à niveau des connaissances assuré par le CFAA afin de maîtriser les dernières évolutions tactiques et opérationnelles. Ensuite une vérification des connaissances sera demandée annuellement.

Dans le cadre du vol de nuit, le /un membre d'équipage devra être apte au vol sous JVN afin de pouvoir visualiser les éléments de description au sol.

3 Description du besoin quantitatif:

A titre d'information, le volume total annuel hors aéronefs d'état est de **450** heures de formation (Heures de vol). Le besoin annuel de la présente DI s'élève à 150 h par an réparti idéalement comme suit en fonction des types d'aéronefs définis au paragraphe 2.1 :

Type 1 - 30h/an

Type 2 - 60h/an

Type 3 - 60h/an

L'activité des différents aéronefs sera répartie équitablement sur les trois cycles complets de formation.

Le planning du paragraphe 1 est fourni à titre indicatif néanmoins les périodes varient de trois semaines maximum.

Un guidage peut nécessiter l'intervention simultanée de 2 aéronefs de même type ou de type différents mais ce scénario demeure exceptionnel.

4 Autres informations:

Lors des BTC qui se déroulent sur la base aérienne 133 de Nancy-Ochey, l'avitaillement est possible sur la base aérienne ou sur le terrain civil de Nancy-Essey qui se trouve à moins de 10 min de vol. Le stationnement des aéronefs est possible sur la base. En revanche la mise sous abri sera conditionnée par la place disponible dans les hangars. La possibilité de stationner sur un terrain civil proche doit être étudiée.

L'ATC se déroulant dans la région d'Aubenas (Ardèche) ou de Condom (Gers), le stationnement est à envisager respectivement sur Valence et Agen.

Partie 3 – INFORMATIONS D'ORDRE TECHNIQUE. ET COMMERCIAL DANS LE CADRE DE CETTE DEMANDE D'INFORMATIONS

En premier lieu, il est attendu de la part de chaque soumissionnaire un mémoire technique détaillé, qui expose la bonne compréhension du besoin et une présentation des modalités d'organisation et des moyens mis en œuvre pour répondre aux attendus.

En second lieu, il est plus particulièrement attendu des réponses aux questions suivantes :

3.1 Informations d'ordre technique

- Question 1 : Quelles seraient les contraintes d'ordre technique vous empêchant de répondre au besoin ? ou contraintes générant un coût financier important ? compatibilité du flux vidéo avec le système ROVER, voie UHF impliquant une modification de l'aéronef, autres
- Question 2 : Disposez-vous déjà d'un parc d'aéronefs ? Précisez le nombre et type d'aéronefs ?

Le fait de demander plusieurs appareils de type différents (hélico, avions lent, rapides) est-il problématique ? Autrement dit, y a-t-il une difficulté à répondre à l'ensemble du besoin ?

- Question 3 : Vos aéronefs disposent-ils de pods ? Si oui, quel équipement ? (ROVER, autre ?)
- Question 4 : Des modifications sont-elles envisageables sur les appareils ? sinon, quelles seraient les contraintes pour l'administration (acquisition de patches, d'accessoires compatibles... ?)

3.2 Informations volet contrat

- Question 5 : 150h de vol sont annoncées : Cela vous paraît-il suffisant pour vous permettre l'amortissement des coûts engendrés ? Sinon, quel serait pour vous le seuil de rentabilité, en heures de vols ?
- Question 6 : Quelle serait la structure contractuelle la plus optimisée pour financer la/les solutions proposées ? frais fixes (seuil de rentabilité) d'une part et frais variables à l'heure de vol d'autre part ?
Ou êtes-vous capable de proposer un coût de l'heure de vol par type d'aéronef intégrant l'ensemble des frais dès lors qu'une activité nominale annuelle est garantie ?
- Question 7 : Quelle est votre évaluation du montant annuel et sur la durée totale du marché (estimée à 5 années) pour répondre aux besoins du CFAA :
 - Pour la solution de base : 3 types d'aéronefs ?
 - Pour la solution alternative que vous proposez ?
- Question 8 : Préciser vos modalités d'organisation lors des cycles de formation ? localisation/lieu de stationnement des aéronefs, proximité de la base de Nancy? Comment assurez-vous la mise en œuvre et la maintenance des aéronefs pour garantir la disponibilité de l'aéronef pour les guidages ?
- Question 9 : Disposez-vous d'un niveau d'habilitation ? SI OUI de quel niveau ?
- Question 10 : Avez-vous connaissance de vos concurrents ? Français ? Européens ? Envisageriez-vous un groupement ? Ou êtes-vous en capacité de répondre seul au besoin ?
- Question 11 : Quel serait le délai de mise en service/montée en puissance de la prestation ? Délai nécessaire entre la notification du marché et la réalisation du premier cycle de formation permettant le recrutement des personnels, les modifications des aéronefs ou autres ...
- Question 12 : Quelles seraient les conditions d'annulation et/ou de report d'un cycle de formation (hypothèse d'intempéries ou situation identique au COVID...) démontrer la flexibilité, l'adaptabilité aux aléas et à la planification de la solution proposée. Un nombre minimal d'heure annuel doit-il être défini ?
- Question 13 : Quelle est votre cartographie des risques potentiels du projet (risque financier, humain, juridique...)?

3.3 Informations volet RH

- Question 14 : Avez-vous besoin de recruter des personnels pour répondre à ce besoin ou disposez-vous déjà d'effectifs qualifiés ? Comment envisagez-vous le recrutement au sein de votre société des personnels nécessitant une expérience opérationnelle/tactique ?

3.4 Informations volet expérience dans le domaine

- Question 15 : De quelle expérience en termes de prestation de services disposez-vous ? Avec le ministère des Armées ? dans le domaine de l'aéronautique ?
- Question 16: Avez-vous une expérience et des capacités dans le domaine de l'entraînement des forces ?

PARTIE 4 – INFORMATIONS SUR L’ENTREPRISE

4.1 Informations générales

Raison sociale:

Siège social: N° Rue	Nom du responsable commercial:.....
Localité:	Téléphone portable :
Code Postal :.....	Téléphone Fixe :
Pays :.....	Fax:.....
	@:.....

Autre établissement: N° Rue	Nom du responsable commercial:.....
Localité:	Téléphone portable :
Code Postal :.....	Téléphone Fixe :
Pays :.....	Fax:.....
	@:.....

4.2 Informations financières

- a. Capital (€)
- b. Chiffres d'affaires (CA)

Quels ont été vos Chiffres d’Affaires, Effectifs Moyens sur les 3 derniers exercices ?

ANNEE	CA	EFFECTIFS MOYENS

4.3 Clientèle

Citez vos principaux clients et précisez la part en % que chacun occupe dans votre CA :

Nom client	Secteur industrie adresse	Depuis – (années relation)	Contacts	% du CA