**Note descriptive**

**Procédure avec négociation portant sur la modernisation du système ATM en Polynésie Française**

**Projet TAINA**

**PF\_24-21051**

Ce document descriptif, attaché à la phase de candidature de l’appel d’offres susvisé, vise à fournir aux opérateurs économiques une vision synthétique et simplifiée du projet, de façon à expliciter les attendus et intentions.

1. **L’essence du projet**

La DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne) est le prestataire français des services de la navigation aérienne. À ce titre, elle est chargée de fournir aux usagers de l’espace aérien les services de la circulation aérienne, de communication, de navigation et de surveillance afférents ainsi que les services d’information aéronautique aux aéronefs dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité, de coût et afin de faire évoluer les moyens du contrôle aérien dans le respect des engagements du Grenelle Environnement (cf. décret n° 2005-200 du 28/02/2005 portant création de la DSNA).

Pour assurer la mise en œuvre de ces services, la DSNA s’appuie notamment sur :

* Une direction de la stratégie et des ressources (DSR)
* Une direction des opérations (DO) chargée d’assurer l’écoulement sûr et régulier du trafic aérien en tenant compte des contraintes environnementales
* Une direction de la technique et de l’innovation (DTI) « architecte industriel » des programmes de la DSNA.

Le SNA-PF (Service de la Navigation Aérienne – Polynésie Française) est le prestataire des services de la navigation aérienne (PSNA) en charge de fournir les services de la navigation aérienne dans l’espace qui lui est délégué (FIR Tahiti). Il est à ce titre certifié et surveillé par l’autorité nationale de surveillance française, la DSAC, et applique la règlementation française. Il comprend un organisme principal situé à Tahiti-Faa’a (services de contrôle tour, approche, en-route/océanique) et 3 terrains satellites sur les îles de Moorea, Raiatea et Bora-Bora (services tour uniquement). La DSNA fournit au SNA-PF les systèmes techniques ATM et CNS qu’il exploite. Le SNA-PF s’inscrit donc, pour le projet TAINA, dans la stratégie de modernisation technique définie par la DSNA.

**Une orientation forte vers l’acquisition d’un produit largement déployé.**

Face à la nécessité de moderniser ses moyens de contrôle du trafic aérien, de pallier d’une part à l’évolution du contexte règlementaire et d’autre part à des coûts de maintenance élevés et à une baisse d’effectifs dédiés à cette activité, la stratégie DSNA consiste en l’acquisition d’un système industriel sur étagère (sans modification logicielle à l’exception des interfaces) et déjà déployé en milieu opérationnel pour équiper le SNA-PF.

La DSNA a pour objectif de s’inscrire dans une feuille de route industrielle pour la maintenance d’un système ATC complet afin d’en partager les coûts.

Dans cette perspective, la DSNA a choisi la mise en œuvre d’une procédure avec négociation.

**Ce projet vise 2 objectifs essentiels :**

* D’une part, le projet doit permettre au SNA-PF de rendre le service de contrôle dans les environnements Tour, approche et en-route/océanique en toute sécurité et conformément aux exigences réglementaires ainsi qu’à celles de maîtrise des coûts (investissement, exploitation et maintenance) et des délais de déploiement ;
* D’autre part, le projet participe à la mise en œuvre de la stratégie technique de la DSNA en bénéficiant d’un produit évolutif, répondant aux exigences de sécurité (au sens de la sûreté de fonctionnement), de sûreté (au sens sécurité des systèmes d’information ou SSI) et apte à prendre en compte les évolutions réglementaires envisagées dans la région Asie-Pacifique.

Ces deux dimensions sont indissociables et expliquent le périmètre et les besoins exprimés dans le CCTP fourni lors de la publication du DCE offre.

Les prestations confiées au titulaire sont présentées au point 4 ci-dessous. Elles seront détaillées au sein du CCTP.

1. **Sites et planning de déploiement envisagé**

Le projet TAINA a pour objectif de moderniser le système ATM utilisé dans la vigie de Tahiti-Faa’a. La mise en service est envisagée à partir de mi 2028.

Les soumissionnaires seront invités à proposer un planning d’acquisition et de déploiement optimisé tenant compte du contexte outre-mer et des contraintes d’éloignement géographique.

1. **Précisions sur les attendus**

La DSNA attire l’attention des candidats sur les éléments suivants :

* Un système de contrôle de trafic aérien tour, approche et en-route/océanique déjà opérationnel
* Une minimisation des coûts d’infrastructure et d’exploitation
* La pérennité du système ou sa capacité à prendre rapidement en compte les obsolescences et évolutions technologiques
* Le respect des exigences règlementaires de sécurité et de sûreté
* Le bénéfice des mises à jour et le suivi de la roadmap industrielle à coûts réduits
* La prise en compte des évolutions des normes applicables
* L’éloignement géographique et le contexte outre-mer et son impact sur la maintenabilité
* L’intégration dans un environnement technique et opérationnel non européen (région Asie-Pacifique)
* La responsabilisation du titulaire sur l’ensemble des prestations du périmètre et sur le respect du planning envisagé.

1. **Périmètre des prestations**

Le prestataire aura à sa charge :

* La fourniture du système devant permettre de rendre les services de contrôle TWR, Approche et en-route au sein de la FIR Polynésie dans un cadre modernisé, adapté pour l’intégration dans l’environnement technique et opérationnel de la DSNA y compris les matériels, les réseaux internes au système, les systèmes d'exploitation et progiciels accompagné des preuves de conformité réglementaire.
* Les prestations d’ingénierie d’ensemble incluant la gestion de projet, les travaux de préparation de l’intégration, l’intégration et la validation dans l’environnement opérationnel y compris dans le simulateur lié à la transformation.
* La formation à l’utilisation et à l’exploitation du système (y compris le support à la prise en main et l’exploitation du système ainsi que la documentation associée).
* L’accompagnement lors de la mise en service du système.
* La fourniture d’éléments de preuve de conformité (interopérabilité régionale, cybersécurité, sureté de fonctionnement) conformément aux dispositions s’appliquant à la DSNA et par miroir au SNA/PF.

1. **Performance environnementale**

L’empreinte environnementale du nouveau système devra être la plus réduite possible en termes de surface utilisée, de nombre de serveurs déployés et de consommation énergétique nécessaires à leur bon fonctionnement mais aussi à la production et la maintenance du logiciel qu’ils accueillent.

1. **Estimations du coût global de l’offre**

Dans le cadre du parangonnage et du sourcing menés par la DSNA, le montant estimé de cette procédure est de 10 000 000 euros HT.

1. **Calendrier indicatif en grandes lignes**

* Objectif de notification de l’accord-cadre : décembre 2025
* Objectif de mise en place du projet : S1 2026
* Objectif de mise en service (tranche ferme) : mi 2028

**L’ensemble de ces éléments est indicatif et pourra être ajusté.**