













Cahier des Clauses Particulières

■ Réalisation de survols en Polynésie
française de la mégafaune marine
(REMMOA)

Marché 2025.00005.00.17.00

1.

SYNTHÈSE DU CONTRAT	
	<p>Accord-cadre à bons de commande mono-attributaire de services</p> <p><u>Objet</u> : Réalisation de survols en Polynésie française de la mégafaune marine (REMMAO)</p>
	<p><u>Acheteur</u> :</p> <p>Université de La Rochelle 23 avenue Albert Einstein BP 33060 17031 - La Rochelle</p>
	L'accord-cadre n'inclut pas de considérations environnementales.
	L'accord-cadre n'inclut pas de considérations sociales.
	<p>Accord-cadre passé en appel d'offres ouvert, en application des articles R2124-1, R2124-2 et R2161-2 à R2161-5 du code de la commande publique.</p> <p>CCAG applicable à l'accord-cadre : CCAG Fournitures Courantes et Services.</p>
	Polynésie française
	L'accord-cadre n'est pas alloti.
	<p>La durée de l'accord-cadre est de 18 mois.</p> <p>Le marché ne prévoit aucune reconduction.</p>
	Le marché est à prix forfaitaire.
	L'accord-cadre est actualisable.
	<p>Tranches :</p> <p>L'accord-cadre est divisé en tranches.</p> <p>Prestations similaires :</p> <p>Sans objet</p>

	L'accord-cadre n'est pas réservé à une profession particulière.

Sommaire

1. Préambule.....	6
2. Dispositions générales.....	6
2. 1. Représentant de l'acheteur	6
2. 2. Objet et décomposition de l'accord-cadre.....	6
2. 3. Durée.....	12
2. 4. Accord-cadre	15
2. 4. 1. Type d'accord-cadre	15
2. 5. Tranches.....	15
2. 6. Documents contractuels.....	15
2. 7. Assurances	15
2. 8. Intervenants.....	16
2. 8. 1. Sous-traitance.....	16
2. 8. 2. Groupement d'opérateurs économiques.....	16
3. Prix et modalités de paiement	17
3. 1. Caractéristiques des prix de l'accord-cadre	17
3. 1. 1. Modalités de fixation des prix	17
3. 1. 2. Contenu du prix	17
3. 1. 3. Variation des prix	17
3. 2. Avance.....	17
3. 3. Modalités de paiement	18
3. 3. 1. Paiement par bon de commande	18
3. 3. 2. Délai de paiement.....	18
3. 3. 3. Facturation	18
4. Modalités d'exécution.....	20
4. 1. Modalités de communication entre les parties	20
4. 2. Développement durable	20
4. 3. Prestations supplémentaires et modifications	21
4. 4. Propriété intellectuelle	21
4. 4. 1. Régime des droits de propriété intellectuelle	21
5. Constatation de l'exécution, garantie et maintenance	22
5. 1. Admission.....	22
5. 2. Délai de garantie.....	22
6. Clauses diverses.....	23
6. 1. Confidentialité – protection des données personnelles – mesures de sécurité	23
6. 2. Les documents livrables	23
6. 3. Type d'appareils attendus.....	24

6. 4. Autonomie, carburant et avitaillement	24
6. 5. Equipements nécessaires	25
6. 6. Règlementation et autorisations	26
6. 7. Equipages	26
6. 8. Dispositions organisationnelles	27
6. 9. Comptes rendus	28
6. 10. Disponibilité des appareils	28
7. Défaillance dans l'exécution	31
7. 1. Pénalités et primes	31
7. 2. Mesures coercitives	31
7. 3. Cas de résiliation	32
7. 4. Litiges et différends	33
8. Dérogations au CCAG	34

1. Préambule

Législation applicable

Cet accord-cadre est conclu en application du Code de la commande publique et de l'Arrêté du 30 mars 2021 portant approbation du Cahier des clauses administratives générales applicables aux marchés publics de fournitures courantes et services.

2. Dispositions générales

2. 1. Représentant de l'acheteur

Le nom du représentant de l'acheteur sera communiqué lors de l'envoi de la lettre de notification.

Le surveillant des services :

Nom : Monsieur Olivier Van Canneyt

Adresse : UAR 3462 (PELAGIS/CNRS), 5 allée de L'Océan, 17000 La Rochelle

Téléphone : 05 46 44 99 10

E-mail : olivier.van-canneyt@univ-lr.fr

2. 2. Objet et décomposition de l'accord-cadre

Objet des services : Réalisation de survols en Polynésie française de la mégafaune marine (REMMAO).

L'objet de ce marché est la réalisation de suivis aériens au sein de la ZEE de Polynésie française. Au cours de ces survols seront réalisées des observations visuelles de mammifères marins, d'oiseaux marins, d'autres mégafaunes marines (tortues, raies, requins...) et d'indices d'activités humaines (trafic maritime et déchets flottants) ; depuis la côte jusqu'à environ 100 miles nautiques vers le large.

A cette fin, il est attendu la fourniture de moyens aériens adaptés ainsi que les prestations afférentes à l'ensemble de la logistique aéronautique et répondant aux besoins de la campagne, notamment la mise à disposition et la coordination des pilotes expérimentés, les demandes d'autorisations, l'organisation des maintenances, et l'équipement nécessaire à l'embarquement d'observateurs. La conception du plan d'échantillonnage (transect) et l'acquisition des observations proprement dites ne font pas partie du marché.

Terminologie, sigles et abréviations :

ACMI	<i>Aircraft Crew Maintenance and Insurance</i> : base de cotation pour l'utilisation d'un avion incluant les coûts de la coque, de l'équipage, de maintenance et de l'assurance
Base « avitaillement »	Base au sol (île) équipée d'une piste avec solution pour avitailler l'avion entre deux vols
Base « hébergement »	Base au sol (île) équipé d'une piste avec solution pour avitailler l'avion et héberger une équipe (pilotes et scientifiques)

HB	Hublot bulle : large vitre convexe en plexiglas, installées de chaque côté de l'avion
Back-up	Avion de remplacement proposé en cas de défaillance technique d'un des avions
Effort	Temps en vol en mer au cours duquel sont relevées les observations
Full Charter	Tarif incluant exhaustivement tous les coûts liés à une opération
HDV	Heure de Vol
Leg	Correspond à la durée effective de l'observation lors d'un vol
MTOW	<i>Maximum Take Off Weight</i> (Masse Maximale au Décollage réglementaire) d'un avion
Plan d'échantillonnage	Correspond à l'ensemble des transects à réaliser au sein des strates
Région	Correspond à l'ensemble de la zone d'étude concernée par la campagne
REMMOA	Acronyme de la campagne pour REcensement des Mammifères marins et autres Mégafaunes pélagiques par Observation Aérienne
Secteur	Correspond à une première stratification de la région (archipels)
Strate	Correspond à une seconde stratification (grands habitats marins)
Transect	Lignes droites prédéfinies suivies par l'avion lors desquelles sont collectées les observations
Transit	Temps en vol entre bases et les transects en mer et lors duquel il n'y a pas de relevé d'observations
UAR 3462	Unité d'Appui et de Recherche de La Rochelle Université et du CNRS, nommée Observatoire PELAGIS
ZEE	Zone Economique Exclusive

Présentation générale :

1. UAR 3462 - Observatoire Pelagis - La Rochelle Université et CNRS

L'observatoire Pelagis (UAR 3462) est une unité mixte de LRU et du CNRS qui se structure autour de trois missions :

- la recherche en écologie et conservation des mammifères marins ;
- l'évaluation de l'état des populations et de l'impact des pressions à travers la collecte et la bancarisation de long-terme de données et de tissus et ;
- l'appui aux politiques publiques de la conservation au travers de son expertise.

Dans le cadre de ces missions, l'UAR 3462 Observatoire Pelagis coordonne ou participe à de nombreuses campagnes de recensement de la mégafaune marine à l'échelle locale, nationale ou internationale. Ces campagnes d'observations visuelles systématiques permettent de suivre la distribution et estimer l'abondance des espèces en s'appuyant sur un protocole standardisé. Ces suivis constituent souvent des piliers de savoir pour la mise en œuvre de politiques publiques marines dans les eaux du large.

2. Contexte du projet :

Les campagnes de REMMAO ont pour objectif de produire un état des lieux quasiment instantané de la répartition et de l'abondance des mammifères et oiseaux marins, des tortues marines, des raies et requins, des grands poissons pélagiques visibles en surface afin de pouvoir suivre à l'avenir l'état de conservation de ces populations. Elles permettent également d'identifier les habitats associés aux activités humaines (pêche, trafic maritime, déchets). Ces campagnes sont d'autant plus importantes qu'elles furent pour la plupart des territoires ultramarins les premières de ce type et à être réalisées à cette échelle au cours du cycle I (2008-2015).

Le premier cycle a permis de couvrir différentes grandes régions : Antilles-Guyane (2008), Sud-Ouest de l'Océan Indien (2009-2010), Polynésie française (2010-2011), Nouvelle-Calédonie avec Wallis et Futuna (2014-2015). Près de 4 millions de km² ont été couverts lors de ce premier cycle avec près de 80 000 observations recensées. Les données acquises ont permis d'établir un premier état des lieux de la diversité, de la distribution et de l'abondance de la mégafaune marine et ont été notamment reprises pour soutenir ou créer des zones d'intérêt et aires marine protégées comme le sanctuaire AGOA, le parc naturel marin de la mer de Corail, l'identification par l'UICN d'IMMAs (Important Marine Mammal Areas) ou contribuer à la candidature des Marquises au patrimoine mondial de l'Unesco.

3. Méthodologie générale :

Depuis plus de 20 ans, l'UAR 3462 Observatoire Pelagis conduit des campagnes aériennes dédiées au recensement de la mégafaune marine par observation visuelle. L'observation aérienne permet de couvrir de vastes étendues rapidement, tout en optimisant les conditions d'observations, et elle est particulièrement adaptée au suivi des espèces mobile. Ces campagnes produisent des données spatialisées sur la faune pélagique avec une acquisition et des analyses standardisées. Le protocole multi-cible et les outils d'acquisition et d'analyse, développés par l'observatoire, sont également appliquée aujourd'hui par de nombreux organismes scientifiques européennes ou par les bureaux d'étude.

La méthodologie générale s'appuie sur la technique de l'observation visuelle le long de transects linéaires préalablement établis. Ces observations sont relevées par deux observateurs placés de chaque côté de l'avion face à des hublots bulles offrant un champ visuel démunie de tout élément de structure pouvant gêner la détection sous l'avion. Les observateurs communiquent tous les deux avec un navigateur qui saisit les données en vol et suit la progression du vol avec le pilote. Selon les taxons, deux types d'échantillonnage sont réalisés : un échantillonnage en bande (strip transect) pour les catégories les plus abondantes ou une mesure d'angle pour chaque observation afin d'estimer la distance au transect (distance sampling). Ainsi les oiseaux, les bouées de pêche et les déchets sont relevés dans une bande de 200m de part et d'autre du transect (de 500m pour les observations de navires). Alors qu'un angle est mesuré à l'aide d'un inclinomètre pour les autres taxons (cétacés, élaémobranches, tortues et grands poissons pélagiques). Ces deux méthodes permettent de produire des données de distribution spatiale et d'estimer des densités relatives, assorties d'un intervalle de confiance. Une vitesse de 90 nœuds et une altitude de 600 pieds constantes, basées sur des protocoles adaptés aux petits cétacés, doivent être maintenues au cours des legs d'observation.

4. Zone d'étude et plan d'échantillonnage :

L'étendue géographique (Figure 1) de la campagne comprend une partie de la ZEE de Polynésie française autour des archipels → la région.

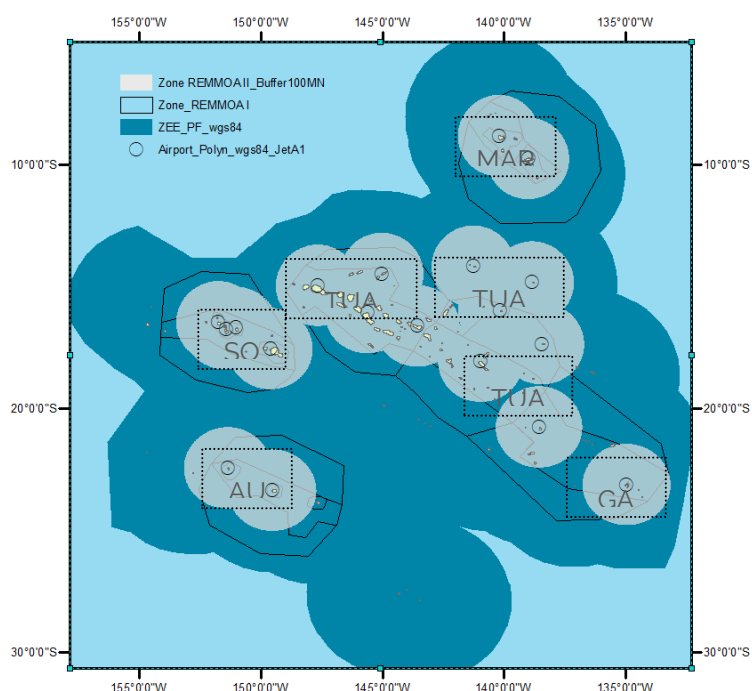


Figure 1 : carte générale de la zone Polynésie avec les zones d'étude en gris.

SOC = archipel de la Société

AUS = archipel des Australes

TUAN O = îles Tuamotu nord-ouest
(Rangiroa - Fakarava)

TUAN E = îles Tuamotu nord-est
(Makemo - îles du désappointement)

TUAN S = îles Tuamotu sud (Hao - Tureia)

GAM = archipel des Gambier

MAR = archipel des Marquises

Les 5 archipels polynésiens sont concernés : les Australes, la Société, les Tuamotu, les Gambier et les Marquises : nommés ici les secteurs. L'archipel des Tuamotu en raison de son étendue est divisé en trois sous-secteurs : nord-ouest, nord-est et sud.

Au sein des différents secteurs les survols suivent un plan d'échantillonnage stratifié en fonction de la distance à la côte et des grands types d'habitats (pente insulaire, océanique) : les strates.

Le volume d'HDV est ventilé dans ces secteurs et ces strates (AUS, SOC, TUANO, TUANE, TUAS, GAM, MAR). La ventilation des heures de vol par secteur et par strate est indiquée dans le tableau 1, soit l'effort d'observation prévu (HDV effort) ainsi qu'une estimation du nombre d'HDV total (incluant les transits vers les zones de travail, mais n'incluant pas la mise en place des avions sur les bases).

Au total, le nombre d'heures de vol en effort d'observation est d'environ **225 HDV**. En tenant compte des heures de vol de transit entre bases au sol et zones de travail en mer, l'estimation atteint environ **300 HDV**. Le détail figure dans le tableau 1.

Les estimations d'HDV ne tiennent pas compte de la mise en place des avions sur les bases au sol (bases dites "hébergement") au démarrage de la campagne, ainsi que pour chaque changement de secteur et donc de bases au sol au cours de la campagne.

Le choix de bases dites "hébergements" et des bases dites "avitaillement" n'est pas encore consolidé. Néanmoins, certaines sont pressenties pour leur facilité logistique et notamment au niveau des équipements aéronautiques : Raiatea, Tubuai, Hao, Fakarava et Hiva Hoa.

Cette liste de bases au sol peut évoluer en fonction des éléments qui seront fournis par les sociétés mandatées pour le soutien technique à l'organisation et à la supervision de cette campagne.

Tableau 1 : Estimation du nombre d'heure de vol (HDV) pour chacun des secteurs (ventilation confirmée le mois suivant la notification du marché).

Secteurs	Surface (km ²)	Transects (km)	HDV Effort	HDV effort + transit (25%)
Australes (AUS)	180 000	5 500	30	40
Société (SOC)	210 000	6 000	34	45
Tuamotu nord-ouest (TUANO)	290 000	8 000	45	60
Tuamotu nord-est (TUANE)	250 000	5 500	30	40
Tuamotu sud (TUAS)	200 000	7 400	41	55
Gambier (GAM)	110 000	3 400	19	25
Marquises (MAR)	170 000	4 700	26	35
TOTAL	1 410 000	40 500	225	300

Le plan d'échantillonnage (les transects) pour chaque secteur est élaboré par l'UAR 3462. Il sera fourni aux pilotes en amont de la campagne, en format numérique, type .XLS, .GPX et .KMZ (en italique) avec les coordonnées GPS Latitude x Longitude des points de début et de fin de transects. Le prestataire devra néanmoins, deux mois avant le début de la campagne informer l'UAR 3462 des zones sous réglementation aéronautique (zones militaires notamment) qui risquent de modifier le plan d'échantillonnage au sein des secteurs définis dans ce présent CCP. La réalisation du plan d'échantillonnage est sous la responsabilité du chef de mission mis en place par l'UAR 3462.

Au vu de l'expérience acquise au cours des précédentes campagnes, il a été décidé de monter l'opération avec **au minimum deux avions**, afin d'embarquer deux équipes d'observateurs, pour une campagne d'une durée de **90 jours**. Le prestataire devra clairement spécifier dans son offre s'il s'agit d'avions issus de sa propres flottes ou affrétés auprès d'un ou plusieurs sous-traitant(s) français ou étranger(s). **Les offres d'avions implantées localement, en Polynésie française ou dans la région Pacifique, seront priorisées de manière à minimiser l'impact environnemental de la campagne.**

Deux tranches optionnelles sont prévues dans le cadre de cette consultation :

- **La première tranche optionnelle** permet au candidat de proposer une solution technique pour augmenter l'autonomie minimale exigée (de 4,5 h disponible pour le travail aérien) comme l'installation de réservoir(s) supplémentaire(s) respectant les normes ou l'utilisation d'un appareil à plus grande autonomie, notamment pour la couverture des secteurs isolés (secteurs où les aéroports de dégagement sont peu nombreux et éloignés), mais également pour optimiser l'utilisation des fenêtres météorologiques courtes et ainsi réduire les temps "perdus" de transit.
- **La deuxième tranche optionnelle** permet au candidat de proposer une solution d'acquisition digitale en haute définition avec un système embarqué en simultané des observateurs.

5. Réalisation des observations, supervision opérationnel et scientifique :

La collecte des observations ne fait pas partie du marché. Les observations sont réalisées par des observateurs embarqués mandatés par LRU.

Les équipes chargées de l'observation en vol sont coordonnées par un chef de mission et sont composées chacune d'un chef d'équipe et de trois observateurs. Ils seront directement mis à disposition par l'UAR 3462. Un chef de mission sera également mis à disposition par l'UAR 3462 pour assurer la coordination de l'ensemble.

Les chefs d'équipe, seront présents durant les survols d'observation. Ils auront en charge la coordination de vols (suivi des prévisions météorologiques), la coordination entre pilotes et observateurs lors de vols, ainsi que la validation et la préparation des jeux de données à verser dans la base de données en vue des analyses.

Une équipe de quatre personnels scientifiques est donc mobilisée pour chaque avion au cours de la mission. En fonction de la durée des vols notamment, les équipes embarquées sont composées de trois ou quatre observateurs (au minimum deux au poste d'observateur et un au poste de navigateur, avec des rotations au cours du vol). Chaque avion devra être en mesure d'assurer deux vols au cours d'une même journée.

Les équipes chargées de l'observation sont coordonnées par un chef de mission, qui jouera en fonction des besoins de la campagne le rôle d'un des deux chefs d'équipe, mais assurera surtout l'interface entre équipes aéronautiques, le logisticien, l'Office français de la Biodiversité et la DIREN Polynésie, ainsi que le lien avec les autres partenaires techniques, institutionnels et politiques implantés localement. Si besoin, le chef de mission concertera et arbitrera les choix et stratégies de redéploiement à mettre en œuvre en fonction de l'état d'avancement du plan d'échantillonnage et des contraintes.

Cet accord-cadre est divisé en tranches :

* **Tranche ferme** : La tranche ferme correspond à la couverture de la zone d'étude (figure 1) avec deux avions sur 90 jours de mission pour un volume de 300 HDV avec l'autonomie minimale requise (voir ...), hors mise en place sur les secteurs.

Lieu de prestation de service : Polynésie française

* **Tranche optionnelle 1** : La tranche optionnelle 1 correspond à la couverture de la zone d'étude, telle que prévue par la tranche ferme, avec **une solution pour augmenter l'autonomie minimale requise (cf. 6.4) du ou des appareils, ou proposer un autre type d'appareil à plus grande capacité et donc avec une autonomie plus importante.**

Le candidat est invité à indiquer une ou plusieurs solutions techniques pour augmenter l'autonomie minimale (4,5 h) imposée par la tranche ferme, et en détaillera le surcoût :

- soit pas l'ajout de réservoir(s) supplémentaire(s) sur l'un des appareils proposés ou l'ensemble des appareils proposés dans la tranche ferme ;
- soit par l'utilisation d'avion à plus grande capacité (MTOW supérieur à 3 tonnes) avec le surplus d'autonomie ainsi permis. Cet avion devra disposer également des équipements nécessaires au bon déroulement de la campagne (cf. 6.5).

Une attention particulière sera portée sur la ou les propositions proposées dans le cadre de cette tranche optionnelle.

Lieu de prestation de service : Polynésie française

* **Tranche optionnelle 2** : La tranche optionnelle 2 correspond à la couverture de la zone d'étude, telle que prévue par la tranche ferme, avec **un système d'acquisition digitale en simultané de l'observation visuelle.**

Le prestataire est invité à proposer un système embarqué d'acquisition digitale pouvant être déployé sur un des appareils et lors des survols d'observation avec les observateurs embarqués. Il en détaillera les caractéristiques techniques et le coût. Il est attendu de ce système un appui à l'observation visuelle, avec une acquisition sur une fauchée totale de 400m et une résolution au nadir de 1cm.

Lieu de prestation de service : Polynésie française

Le montant minimum de commande est de 700.000,00 € HT. Le montant de commande total est limité à 900.000,00 € HT.

Les exigences générales

Il est demandé au prestataire :

- de mobiliser et rendre disponible les avions et équipages sur la durée de la campagne, y compris les week-end et jours fériés pour permettre la réalisation de survols dans de bonnes conditions pour l'observation de la mégafaune marine ;
- de fournir les détails relatifs aux sociétés tierces auxquelles le prestataire aura éventuellement recours pour bâtir sa proposition (nom de la société, appareils éventuellement fournis avec leurs spécifications et la documentation de base nécessaire, etc..) ;
- d'assurer la maintenance des avions et de leurs équipements, et s'assurer qu'ils respectent la réglementation française en matière de sécurité, de visites techniques récurrentes, y compris si ces appareils sont immatriculés à l'étranger ;
- de s'assurer qu'ils respectent la réglementation de l'ensemble des secteurs survolés en matière de sécurité, de visites techniques récurrentes, y compris si ces appareils sont immatriculés à l'étranger ;
- de prendre les dispositions pour que les autorisations nécessaires à la réalisation des vols soient détenues et pour que la continuité des moyens techniques nécessaires soit assurée ;
- de s'assurer du respect des réglementations en vigueur relatives au temps de vol des pilotes et à leur sécurité ;
- de mettre en place et d'appliquer un protocole au cours de la campagne avec le Centre de coordination de sauvetage aéromaritime en Polynésie française (JRCC) ;
- d'accueillir à bord les observateurs dans des conditions matérielles devant permettre l'accomplissement de leur mission ;
- de nommer un interlocuteur/coordonateur "avions" afin d'assurer la bonne coordination des opérations avec l'UAR 3462 ;
- d'établir de manière régulière ainsi qu'en fin de mission des comptes rendus sur l'utilisation des appareils.

2. 3. Durée

Durée :

L'accord-cadre est conclu pour une durée de 18 mois.

La durée de l'accord-cadre commence à courir à partir de la notification.

La détection de la faune marine visée est fortement affectée par l'état de la mer : celui-ci doit être au maximum égale à 3 sur l'échelle de Douglas, soit en principe une vitesse de vent inférieure à 4 Beaufort (environ 10-15 nœuds maximum). Les conditions seront appréciées au jour le jour de façon plus fine, notamment en fonction d'éléments apportés par les prévisionnistes.

La campagne d'observation sera réalisée en fin de saison humide et début de saison sèche pour la Polynésie. La durée de la campagne est estimée à 90 jours dans le cas de la tranche ferme, incluant une période de formation/calibration et la mise en place vers les secteurs. La campagne aura lieu entre les mois de février et de mai au plus tard. Le calendrier prévisionnel s'oriente vers une couverture des secteurs Société et Australes en première partie de campagne et des secteurs Tuamotu, Gambier et Marquises en seconde partie de campagne. Ce calendrier pourra être adapté

en concertation entre le prestataire et l'UAR 3462.

Il convient toutefois de rappeler que, si les conditions pour l'observation sont effectivement les plus favorables durant cette période de l'année, en revanche il peut se produire des événements climatiques de type dépression tropicale, qui entraîne une exigence particulière en matière de flexibilité de mise en œuvre des appareils.

En fonction de l'état d'avancement de la réalisation des heures de vol, l'UAR 3462 se réserve le droit de réduire (si l'objectif d'échantillonnage est atteint) ou augmenter la période prévue selon les besoins et les aléas du déroulement de la mission, avec une prolongation de **15 jours supplémentaires maximum**, ainsi que de redéfinir l'ordre de succession des secteurs à couvrir par rapport au calendrier de principe exposé ci-après. L'ordre chronologique des secteurs pourra être également ajusté en fonction des solutions proposées par les candidats, en tenant compte des contraintes exposées ci-dessus.

Le calendrier prévisionnel est le suivant : les avions devront être disponible sur une période de 3 mois entre mi-janvier et mi-mai 2026. La date de démarrage exacte sera précisée au plus tard, 2 mois avant, soit à partir de mi-novembre 2025 et la date de fin sera en fonction de la date de démarrage.

Par conséquent, le prestataire doit s'assurer que les avions sont en ordre de vol, avec leur potentiel optimal et que toutes les autorisations administratives ont été obtenues. La possibilité d'aléas météorologiques venant décaler ce calendrier soit être considérée. Sur la base de l'expérience acquise lors des précédentes campagnes, nous pouvons déjà estimer une marge de sécurité de 15 jours supplémentaires pour répondre aux aléas.

Calendrier de principe pour chacun des secteurs :

- Australes : janvier-février
- Société : janvier-mars
- Tuamotu Sud : février-avril
- Tuamotu Nord : février-avril
- Marquises : avril-mai

Délai d'exécution :

Le délai d'exécution sera fixé au sein de chaque bon de commande.

Tranches :

Cet accord-cadre est divisé en tranches :

Type	Description	Durée prévue	Date de début prévue	Date de fin prévue
Lot unique				
Tranche ferme	La tranche ferme correspond à la couverture de la zone d'étude (figure 1) avec deux avions sur 90 jours de mission pour un volume de 300 HDV avec l'autonomie minimale requise (cf. 6.4), hors mise en place sur les secteurs.	90 jours calendaires	1 février 2026	31 mai 2026
Tranche optionnelle	La tranche optionnelle 1 correspond à la couverture de la zone d'étude, telle que prévue par la tranche ferme, avec une solution pour augmenter l'autonomie minimale requise (cf. 6.4) du ou des appareils, ou proposer un autre type d'appareil à plus grande capacité et donc avec une autonomie plus importante.	90 jours calendaires	1 février 2026	31 mai 2026
Tranche optionnelle	La tranche optionnelle 2 correspond à la couverture de la zone d'étude, telle que prévue par la tranche ferme, avec un système d'acquisition digitale en simultanée de l'observation visuelle	90 jours calendaires	1 février 2026	31 mai 2026

2. 4. Accord-cadre

2. 4. 1. Type d'accord-cadre

Le présent accord-cadre est un accord-cadre à bons de commande mono-attributaire de services.

2. 5. Tranches

Modalités d'affermissement des tranches optionnelles

L'acheteur se réserve la possibilité d'affermir ou de renoncer à l'affermissement des tranches optionnelles. En cas d'affermissement, chaque partie est automatiquement engagée sur les prestations à fournir et décrites au CCP du présent marché.

La tranche ferme sera affermie par la notification du marché.

L'affermissement de chaque tranche optionnelle pourra intervenir dans un délai maximal de 9 mois à compter de la date de la notification de la tranche ferme.

Les tranches optionnelles pourront être notifiées par la notification du marché, ou bien dans un délai de 9 mois maximum à compter de la notification du marché et de sa tranche ferme, par ordre de service.

Chaque affermissement fera l'objet d'une décision produite par le pouvoir adjudicataire et sera transmise au titulaire de l'accord-cadre.

Il n'est prévu aucune indemnité de dédit ou d'attente.

2. 6. Documents contractuels

Par dérogation à l'article 4.1 du CCAG fournitures courantes et services, les documents contractuels prévalent dans l'ordre de priorité ci-dessous.

- **L'Acte d'Engagement et ses éventuelles annexes financières : Annexe 1 AE – DPGF ;**
- **Le Cahier des Clauses Particulières (CCP) et ses annexes : Annexe 1 CCP – Matrice de conformité ;**
- **Le Cahier des Clauses Administratives Générales applicable aux marchés de Fournitures courantes et services (CCAG FCS) (*) ;**
- **L'offre technique du titulaire ;**
- **Les actes spéciaux de sous-traitance et leurs éventuels actes modificatifs, postérieurs à la notification du marché.**

(*) Ces documents sont des documents généraux que le titulaire peut se procurer sur le site internet de la Direction des Affaires Juridiques du Ministère chargé de l'économie.

2. 7. Assurances

Le titulaire contracte les assurances couvrant sa responsabilité en matière d'accidents de travail. Le titulaire contracte également les assurances couvrant sa responsabilité civile, pour les dommages matériels et corporels pouvant être causés à l'acheteur (personnels de l'UAR 3462 ou mandatés par La Rochelle Université et aux tiers lors de l'exécution du marché.

Dans un délai de 15 jours à compter de la notification du marché et avant tout commencement d'exécution, le titulaire devra justifier qu'il est couvert par un contrat d'assurance au titre de la responsabilité civile découlant des articles 1240 et 1242 du code civil. Il devra fournir une attestation de son assureur justifiant qu'il est à jour de ses cotisations et que sa police contient les garanties en rapport avec l'importance de la prestation.

À tout moment durant l'exécution de la prestation, le titulaire doit être en mesure de produire cette

attestation, sur demande du pouvoir adjudicateur et dans un délai de 15 jours à compter de la réception de la demande.

Le candidat devra fournir les justificatifs correspondants et devra spécifier les montants de garantie pour les personnels travaillant à bord de l'appareil.

2. 8. Intervenants

2. 8. 1. Sous-traitance

Présentation d'un sous-traitant

Le titulaire de l'accord-cadre peut, sous sa responsabilité, sous-traiter uniquement l'exécution de certaines parties de l'accord-cadre, conformément aux articles L. 2193-1 à L. 2193-14 et R. 2193-1 à R. 2193-22 du code de la commande publique. Ainsi, la sous-traitance totale de l'accord-cadre est interdite.

Modalités d'acceptation du sous-traitant et d'agrément des conditions de paiement

Le titulaire doit préalablement obtenir de l'acheteur l'acceptation de chaque sous-traitant et l'agrément de ses conditions de paiement. Ces deux formalités exigées doivent être constatées par un acte spécial signé par l'acheteur et par le titulaire, pouvant prendre la forme du formulaire DC4.

La demande doit contenir :

- la nature des prestations sous-traitées ;
- le nom, la raison ou la dénomination sociale et l'adresse du sous-traitant proposé ;
- le montant maximum des sommes à verser au sous-traitant ;
- les conditions de paiement prévues au projet de contrat de sous-traitance et, le cas échéant, les modalités de variation des prix ;
- le cas échéant, les capacités du sous-traitant sur lesquelles le titulaire s'appuie ;
- une déclaration attestant que le sous-traitant n'est pas placé dans un des cas d'exclusion de la procédure de passation mentionné au chapitre Ier du titre IV du code de la commande publique ;
- l'exemplaire unique ou le certificat de cessibilité ou une attestation ou une main levée du bénéficiaire de la cession ou du nantissement de créance afin d'établir qu'aucune cession ni aucun nantissement de créance résultant de l'accord-cadre ne font obstacle au paiement direct du sous-traitant.

Le titulaire qui recourt à la sous-traitance des prestations de l'accord-cadre, sans avoir au préalable obtenu de l'acheteur l'acceptation du sous-traitant et l'agrément de ses conditions de paiement encourt la résiliation de l'accord-cadre à ses torts exclusifs.

Paiement direct des sous-traitants

Lorsque le montant du contrat de sous-traitance est égal ou supérieur à 600 euros TTC, le sous-traitant qui a été accepté et dont les conditions de paiement ont été agréées est payé directement par l'acheteur, pour la partie de l'accord-cadre dont il assure l'exécution.

2. 8. 2. Groupement d'opérateurs économiques

Si le groupement titulaire de l'accord-cadre est conjoint, chaque membre du groupement s'engage à exécuter les prestations qui sont susceptibles de lui être attribuées dans l'accord-cadre. Chaque membre du groupement est rémunéré sur son compte, pour la part des prestations qu'il a réalisé.

Si le groupement titulaire de l'accord-cadre est solidaire, chacun des opérateurs économiques membres du groupement est engagé financièrement pour la totalité de l'accord-cadre. Le paiement se réalise sur un compte au nom du groupement.

3. Prix et modalités de paiement

3. 1. Caractéristiques des prix de l'accord-cadre

3. 1. 1. Modalités de fixation des prix

La rémunération du présent accord-cadre se fait sur la base d'un prix forfaitaire.

L'accord-cadre à bons de commande mono-attributaire à prix forfaitaire est celui dans lequel un prix forfaitaire couvre l'ensemble des prestations du marché ou de chacun des postes.

3. 1. 2. Contenu du prix

Conformément à l'article 10.1.3 du CCAG fournitures courantes et services les prix sont réputés comprendre toutes les charges fiscales ou autres frappant obligatoirement les prestations, les frais afférents au conditionnement, au stockage, à l'emballage, à l'assurance et au transport jusqu'au lieu de livraison, ainsi que toutes les autres dépenses nécessaires à l'exécution des prestations, les marges pour risque et les marges bénéficiaires.

Toutefois, les frais engendrés par l'absence de demande du titre de transport administratif par le titulaire ou par le retard du titulaire à présenter cette demande restent à sa charge. Les frais de manutention et de transport, qui naîtraient de l'ajournement ou du rejet des prestations, sont à la charge du titulaire.

3. 1. 3. Variation des prix

Les prix sont fermes.

Conformément à l'article R. 2112-11 du code de la commande publique, ce prix sera actualisé si un délai supérieur à 3 mois s'écoule entre la date à laquelle le candidat a fixé son prix dans l'offre et la date de début d'exécution des prestations, l'actualisation se faisant aux conditions économiques correspondant à une date antérieure de trois mois à la date de début d'exécution des prestations.

Prix actualisé = Prix initial du marché * CA

CA = $0, \dots * c1/C1 + 0, \dots * c2/C2$

où

c1 = indice en vigueur à la date de début d'exécution des prestations - 3 mois

C1 = indice en vigueur le 1er jour du mois de calendrier qui précède celui de la signature de l'acte d'engagement

c2 = indice en vigueur à la date de début d'exécution des prestations - 3 mois

C2 = indice en vigueur le 1er jour du mois de calendrier qui précède celui de la signature de l'acte d'engagement

3. 2. Avance

Par dérogation à l'article 11.1 du CCAG FCS et conformément à l'article R.2191-17 du Code de la commande publique : « Lorsque l'accord-cadre exécuté par l'émission de bons de commande prévoit un montant minimum supérieur à 50 000 euros hors taxes, l'avance est accordée en une seule fois sur la base de ce montant minimum. ».

Le montant minimum du marché est de 700 000€ HT, par conséquent, une avance à hauteur de 20% de montant minimum est versée au titulaire, c'est-à-dire 140 000€ HT.

Cette avance doit être intégralement remboursée lorsque le montant toutes taxes comprises des prestations exécutées atteint le montant de l'avance accordée.

3. 3. Modalités de paiement

3. 3. 1. Paiement par bon de commande

Le paiement des prestations se fait par l'émission de bons de commandes par le pouvoir adjudicateur.

Un bon de commande relatif à cet accord-cadre sera émis pour une prestation forfaitaire de 100 heures de vol (comprenant l'ensemble des coûts et besoins nécessaires à la prestation). Au maximum, seuls 3 bons de commande de 100 heures de vol seront émis.

Au-delà de 300 heures de vol effectuées, les bons de commande seront émis pour une prestation forfaitaire de 20 heures de vol.

3. 3. 2. Délai de paiement

Le délai global de paiement ne pourra excéder 30 jours calendaires. Le point de départ du délai de paiement est la date de réception de la demande de paiement par l'acheteur.

Les factures sont transmises par l'intermédiaire du portail de facturation **Chorus Pro**, la date de réception de la demande de paiement correspond à :

1. Lorsque les factures sont transmises par échange de données informatisé :

- la date à laquelle le système d'information budgétaire et comptable de l'Etat horodate l'arrivée de la facture.

2. Lorsque les factures sont transmises par le mode portail ou service :

- la date de notification à l'acheteur du message électronique l'informant de la mise à disposition de la facture sur le portail de facturation **Chorus Pro**.

Lorsque les sommes dues au titulaire n'ont pas été payées à l'échéance du délai de paiement, celui-ci a droit au versement des intérêts moratoires et de l'indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement (d'un montant de 40 €), dans les conditions prévues par l'article L. 2192-13 et suivants du code de la commande publique.

3. 3. 3. Facturation

La transmission des factures sera effectuée sous un format électronique, conformément aux articles L 2192-1 à L 2192-7 du code de la commande publique.

Les titulaires sont dans l'obligation d'adresser leurs factures sous format électronique par l'intermédiaire du portail de facturation Chorus Pro mis gratuitement à leur disposition.

Le titulaire devra adresser ses factures selon l'un des modes de transmission proposé par Chorus Pro et suivre le traitement de ces dernières.

Pour de plus amples informations sur le fonctionnement de cette solution, le titulaire pourra se connecter sur le site d'information accessible à l'adresse suivante : <https://communaute.chorus-pro.gouv.fr>

Information sur l'Acheteur :

Nom : Université de La Rochelle

SIRET : 19170032700015

En application de l'article D2192-2 du code de la commande publique, la facture électronique doit obligatoirement comporter les mentions suivantes :

- 1° La date d'émission de la facture ;
- 2° La désignation de l'émetteur et du destinataire de la facture ;
- 3° Le numéro unique basé sur une séquence chronologique et continue établie par l'émetteur de la facture, la numérotation pouvant être établie dans ces conditions sur une ou plusieurs séries ;
- 4° En cas de contrat exécuté au moyen de bons de commande, le numéro du bon de commande ou, dans les autres cas, les références du contrat ou le numéro de l'engagement attribué par le système d'information financière et comptable du destinataire de la facture ;
- 5° La désignation du payeur, avec l'indication, pour les personnes publiques, du code d'identification du service chargé du paiement ;
- 6° La date d'exécution des services ;
- 7° La quantité et la dénomination précise des prestations réalisées ;
- 8° Le prix unitaire hors taxes des prestations réalisées ou, lorsqu'il y a lieu, leur prix forfaitaire ;
- 9° Le montant total de la facture, le montant total hors taxes et le montant de la taxe à payer, ainsi que la répartition de ces montants par taux de taxe sur la valeur ajoutée, ou, le cas échéant, le bénéfice d'une exonération ;
- 10° L'identification, le cas échéant, du représentant fiscal de l'émetteur de la facture ;
- 11° Le cas échéant, les modalités de règlement ;
- 12° Le cas échéant, les renseignements relatifs aux déductions ou versements complémentaires.

Les factures comportent en outre les numéros d'identité de l'émetteur et du destinataire de la facture, attribués à chaque établissement concerné ou, à défaut, à chaque personne en application de l'article R. 123-221 du code de commerce.

Le titulaire est informé que l'utilisation du portail de facturation est exclusive de tout autre mode de transmission.

Ainsi, lorsqu'une facture lui est transmise en dehors du portail de facturation, l'acheteur pourra la rejeter après avoir informé le titulaire par tout moyen de son obligation de transmettre ses factures par l'intermédiaire de ce portail et l'avoir invité à utiliser le portail de facturation.

Le titulaire sera averti par tout moyen donnant date certaine de l'envoi des raisons qui s'opposent au paiement. La répétition d'erreurs sur les factures entraînera leur rejet systématique sans que l'acheteur soit tenu de procéder à la rectification de chaque prix. Les conséquences de ces négligences seront supportées par le titulaire sans qu'il puisse prétendre de ce fait aux intérêts moratoires.

4. Modalités d'exécution

4. 1. Modalités de communication entre les parties

Représentation du titulaire et obligations d'information relative au titulaire :

Dès la notification du marché, le titulaire désigne une ou plusieurs personne(s) physique(s), habilitée(s) à le représenter pour les besoins de l'exécution du marché. D'autres personnes physiques peuvent être habilitées par le titulaire en cours d'exécution du marché.

En cours d'exécution du marché, le titulaire est tenu d'informer l'acheteur de toutes modifications se rapportant aux personnes ayant le pouvoir de l'engager, à la forme juridique sous laquelle il exerce son activité, à sa raison sociale ou à sa dénomination, à son adresse ou à son siège social, ainsi qu'aux renseignements qu'il a fournis pour l'acceptation d'un sous-traitants et l'agrément de ses conditions de paiement et de façon générale, à toutes les modifications importantes de fonctionnement de l'entreprise pouvant influencer sur le déroulement du marché.

Bons de commande :

En complément des dispositions de l'article 3.7 du CCAG fournitures courantes et services, les bons de commande sont notifiés par l'acheteur au titulaire. Les bons de commande devront comporter les mentions suivantes :

- le nom ou la raison sociale du titulaire.
- la date et le numéro du marché ;
- la date et le numéro du bon de commande ;
- le montant du bon de commande ;
- les délais de livraison (date de début et de fin) ;
- les lieux de livraison des prestations ;
- la nature et la description des prestations à réaliser.

Si un bon de commande est émis en fin d'exécution du marché, il reste valide après l'expiration du marché.

4. 2. Développement durable

Clause sociale :

En application des articles L.2111-1 et L.2112-2 du Code de la commande publique, le titulaire veille à la traçabilité sociale de ses chaînes d'approvisionnements, en privilégiant d'une part les prestataires européens respectant les normes sociales européennes, et d'autre part, les prestataires hors Union européenne qui respectent les normes sociales fondamentales reconnues par l'Organisation internationale du travail (OIT) : le non travail des enfants, le droit à un salaire décent, la liberté syndicale, l'égalité homme femme, ou encore le droit à bénéficier d'un véritable système de protection sociale.

Les documents particuliers du marché ne prévoient pas que le titulaire réalise une action d'insertion permettant l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles.

Clause environnementale :

Le titulaire doit veiller à la responsabilité environnementale de l'ensemble du cycle de vie du produit ou du service (impact carbone, impact sur la biodiversité, utilisation des ressources naturelles...). Notamment, en favorisant l'usage de produits reconditionnés, issus de matières recyclées et recyclables, réparables et en limitant les matières plastiques à usage unique conformément à la loi Anti-Gaspillage Economie Circulaire (AGEC).

Conformément à l'article 7 du CCAG fournitures courantes et services, le titulaire veille à ce que les prestations qu'il effectue respectent les prescriptions législatives et réglementaires en vigueur en matière d'environnement, de sécurité et de santé des personnes, et de préservation du voisinage. Il doit être en mesure d'en justifier, en cours d'exécution du marché et pendant la période de garantie des prestations, sur simple demande de l'acheteur.

4. 3. Prestations supplémentaires et modifications

Clause de réexamen :

Les modifications du contrat seront passées dans le respect des dispositions des articles R. 2194-1 à R. 2194-10 du code de la commande publique.

4. 4. Propriété intellectuelle

4. 4. 1. Régime des droits de propriété intellectuelle

Conformément au chapitre VI du CCAG Fournitures courantes et services, le titulaire accorde à l'acheteur les droits nécessaires pour utiliser ou faire utiliser les résultats, en l'état ou modifiés, de façon permanente ou temporaire, en tout ou partie, par tout moyen et sous toutes formes, pour les besoins et finalités d'utilisation exprimés dans les documents et en toute hypothèse pour les besoins d'utilisation découlant de l'objet des prestations commandées dans le cadre du marché.

5. Constatation de l'exécution, garantie et maintenance

5. 1. Admission

Dans les 15 jours calendaires après la livraison des services, il est selon le cas dressé un procès-verbal d'admission, d'ajournement, de réfaction ou de rejet des prestations.

5. 2. Délai de garantie

Le délai de garantie est de 12 mois calendaires à compter de la date d'effet de la réception.

6. Clauses diverses

6. 1. Confidentialité – protection des données personnelles – mesures de sécurité

Protection des données à caractère personnel :

Par dérogation à l'article 5.2 du CCAG fournitures courantes et services, Dans le cadre de leurs relations contractuelles, l'acheteur et le titulaire s'engagent à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016.

Réparation des dommages :

Conformément à l'article 8 du CCAG fournitures courantes et services, le titulaire prend à sa charge les dommages causés au personnel ou aux biens de l'acheteur du fait de l'exécution du marché. Le titulaire est responsable des dommages subis par les fournitures tant qu'il en conserve la propriété, et il garantit l'acheteur contre les sinistres ayant leur origine dans le matériel qu'il fournit ou dans les agissements de ses préposés et affectant les locaux où ce matériel est exploité, y compris contre le recours des voisins.

6. 2. Les documents livrables

A la notification du marché et des ordres de services d'affermissement, le prestataire s'engage à fournir les documents suivants :

Documents relatifs aux avions proposés :

- Certificat de navigabilité à jour ;
- Certificat d'immatriculation ;
- Documentation démontrant le respect et la conformité du programme d'entretien de l'appareil tel que défini dans la réglementation française, y compris pour des appareils immatriculés à l'étranger ;
- Tout autre document (à jour) exigé pour l'exploitation des appareils proposés (licence radio aéronef, certificat relatif aux nuisances sonores, consommations, autonomie...) ;
- Certificat d'homologation de la mise en place de 2HB et/ou 4HB.

Documents relatifs à la (ou aux) compagnie(s) aérienne(s) proposée(s) :

- Licence d'exploitation spécialisée (SPO) au titre de la réglementation (UE) ;
- Certificat d'assurance : avec spécification des montants de couverture par passager ;
- Copie du Manuel d'Activité Particulière déposé auprès de l'autorité de tutelle ou (pour les compagnies étrangères) tout autre certificat autorisant l'opérateur aérien à exploiter ses appareils dans le cadre du travail aérien.

Documents relatifs aux licences des pilotes :

- Licences des pilotes avec leur validité ;
- Expériences : **nombre d'HDV sur appareil proposé dont HDV en surveillance maritime** ;
- Qualification IFR et leur validité.

Ces divers documents et informations précités ne constituent pas une liste exhaustive, le prestataire fournira tout autre document qu'il juge important. Le prestataire s'engage à maintenir à jour tout au long des campagnes, la documentation afférente.

Selon un calendrier qui sera défini par l'Agence, le prestataire s'engage à fournir les documents

suivants :

- Tous les éléments justifiant de ses temps de vol (copie des carnets de vol) et de ses avitaillements (bons de livraison et factures avec quantités réelles utilisées) ;
- Bilan récapitulatif des HDV effectuées pendant la campagne et sur chaque secteur ;
- Copie de carnets de vol de chaque appareil utilisé ("flight logs").

Le décompte des heures de vol (HDV) se fera selon **la méthode "bloc-bloc"**. Chaque HDV est décomptée à compter du moment où l'avion roule et jusqu'au moment où il s'arrête sur le parking. Les HDV indiquées par la compagnie seront validées également par le chef de mission.

6. 3. Type d'appareils attendus

Le prestataire devra pouvoir mobiliser deux avions bimoteurs (pistons classés MEP ou turbines). LRU retiendra des appareils à ailes hautes dont la MTOW est supérieure ou égale à 2 tonnes capables de voler à une vitesse de 90 nœuds et à une altitude de 600 pieds au-dessus du niveau de la mer, pour la phase d'observation, et à une vitesse minimale de 120 nœuds pour les transits. L'avion et son pilote devront être capable de tenir un cap, une vitesse et une altitude constants sur des legs d'observations d'une durée de plusieurs heures.

6. 4. Autonomie, carburant et avitaillement

L'autonomie pour le travail d'observation est une priorité, car c'est un des paramètres les plus importants pour la bonne réalisation du plan d'échantillonnage prévu. En effet, la réalisation du volume d'heure en effort d'observation nécessaire tient compte du nombre de jours de mission, du nombre estimé de jours de mission avec une météorologie favorable aux survols, du nombre d'avions et de leur autonomie.

Les caractéristiques des avions devront également permettre la réalisation de survols éloignés des bases à terre (100 miles nautiques). On entend par autonomie pour le travail d'observation, le temps de vol estimé hors réserve de carburant réglementaire pour attente ou dégagement vers autre terrain. Cette réserve évolue en fonction des secteurs. Le prestataire indiquera l'autonomie maximale de chaque avion. Elle doit être également estimée en respectant les masses forfaitaires des passagers.

L'autonomie minimale décollage/atterrissage (hors réserve de sécurité) nécessaire pour la réalisation de cette campagne est de

- **5 heures de vol minimum** pour les secteurs les moins isolés de la Société et des Tuamotu nord ;
- **4 heures de vol minimum** pour les secteurs intermédiaires des Tuamotu sud, des Australes et des Marquises ;
- **3 heures de vol minimum** uniquement pour le secteur le plus isolé des Gambier.

Si l'autonomie minimale ne correspond pas à l'exigence de ce marché, il pourra être déclaré infructueux car la mission ne pourra se réaliser. Lors de l'exécution, le non-respect de l'autonomie minimale fera l'objet de pénalités. Cette autonomie minimale doit donc être assurée et vérifiée en procédant à des vols d'essai en configuration "observation" (masse, altitude, vitesse).

Dans le cas où l'un ou les appareils proposés ne disposerai(en)t de cette autonomie, le prestataire devra indiquer la solution technique retenue pour l'atteindre dans la tranche ferme, comme l'ajout de réservoir(s) supplémentaire(s) avec le surplus d'autonomie ainsi permis.

Le prestataire indiquera clairement, pour chaque avion proposé, le type de carburant requis, les quantités nécessaires estimées et les aéroports retenus pour leur solution d'avitaillement. En fonction du type de carburant (AvGas 100LL ou Jet A-1), le prestataire indiquera clairement ses solutions envisagées pour anticiper la disponibilité sur les bases au sol.

Pour chaque secteur le candidat fournira la liste exhaustive des bases au sol (aéroport/aérodrome) permettant l'avitaillement. Elle pourra s'appuyer sur une liste proposée à l'annexe 1 les mieux adaptées à la campagne (distance aux zones de travail en mer, maintenance, disponibilité du carburant, logistique...). Ces propositions devront être transmises à l'UAR 3462 **au plus tard le 31 mars 2025**.

6. 5. Equipements nécessaires

Les deux avions devront être impérativement **équipés de hublots bulles** (bubble windows) en bon état. Au moins un des deux avions devra être équipé de 4 hublots bulle afin de permettre les vols de formation/calibration des observateurs en début de campagne.

Les avions devront comporter quatre sièges pour les observateurs, en arrière du pilote : deux sièges latéraux pour chaque observateur positionné au niveau de chaque hublot bulle, un troisième siège pour le navigateur et un quatrième siège pour un troisième observateur. L'espace dans la cabine doit permettre aux observateurs de changer de siège (droite/gauche et avant/arrière) au cours du vol (Figure 2).

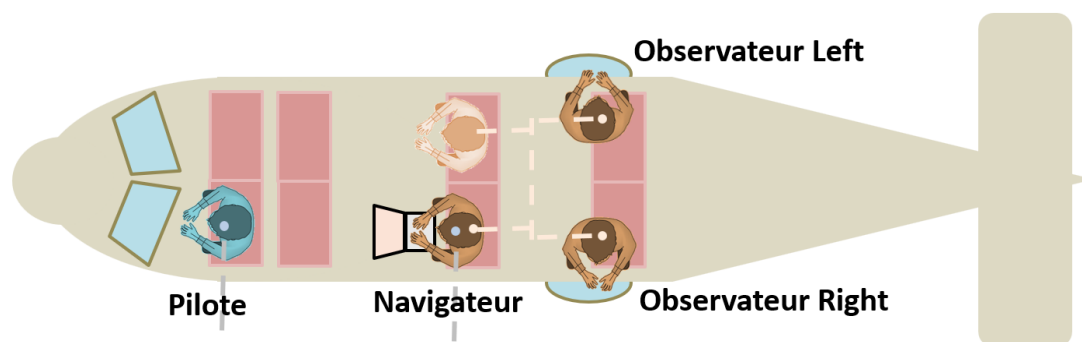


Figure 2 : Configuration attendue de l'avion en vol d'observation

Chaque avion devra impérativement disposer des équipements suivants :

- **deux hublots** (bubble windows), situés au niveau des hublots arrières ou centraux, selon les modèles d'avion, et en tout état de cause à un endroit du fuselage qui permette aux observateurs de disposer d'une visibilité optimale, notamment sans élément de structure pouvant gêner l'observation (en dehors du train d'atterrissage). Ces hublots bulles devront être en parfait état, sans impact ni rayure pouvant gêner l'observation ;
- **quatre hublots bulles sur au moins un des deux avions** afin de permettre les vols de calibration entre observateurs, installés au moins sur les 15 premiers jours de campagne ;
- **un système de suivi de l'avion en temps réel** de type e-track, spidertrack ou équivalent permettant notamment aux coordinateurs (aéronautique et scientifique) à terre de suivre les vols en temps réel et de récupérer les données de vol ;
- **un équipement permettant l'alimentation d'un PC portable en 220 V** (12 ou 24 V possible) ;
- **un intercom** de type FMA 340 avec 6 prises casques (4 observateurs + pilote/copilote) ou équivalent offrant une très bonne qualité d'écoute pour la communication entre observateurs et permettant de les isoler du pilote durant les phases d'échange radio (pas d'intercom autonome à piles), ainsi qu'un système de remplacement en cas de panne ;
- **quatre gilets de sauvetage** gonflables par avion pour les observateurs, type bateau 150N à déclenchement manuel et non automatique, légers, avec coupe courte, harnais et sangle sous-cutane ;
- **un ou deux radeau(x) de survie** (format et norme pour aéronautique, 4-5 personnes) **léger et compact**. En fonction de la taille de l'avion : un pour les avions de 6 places, et deux pour les avions de plus de 6 places, même si l'avion est en configuration 6 places pour les vols d'observation (un à l'avant et un autre à l'arrière) ;
- **un GPS de navigation** permettant de rentrer au préalable les transects prédéfinis ;
- **un téléphone satellite ou autre système de communication** assurant la liaison avec les autorités de contrôle à plus de 100 milles nautiques au large des côtes et à 600 pieds d'altitude ;
- **deux fenêtres latérales de cockpit** (fenêtres tempêtes) situées au niveau du hublot pilote et du hublot copilote ;

- **une ventilation ou une climatisation en bon état de fonctionnement** ; ainsi que des œillets d'aération au niveau des hublots ne présentant ni hublot ni fenêtre tempête ;
- **un système permettant d'isoler la soute arrière** de la cabine (cloison, bâche ou filet) permettant de retenir son contenant.

En outre, la présence à bord des avions des équipements suivants représentera un "plus" et devra être clairement mentionnée dans l'offre : radar météo, écran de navigation...

6. 6. Règlementation et autorisations

Sur la réglementation :

Le prestataire s'engage à respecter la réglementation en vigueur dans toutes les zones d'observation (y compris à l'international) et s'engage en particulier à se mettre en conformité avec les dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale (version consolidée au 20 juin 2010) et en particulier la section 7 du chapitre 2 relative aux survols maritimes.

Dans la mesure où celles-ci ne sont pas en contradiction avec la réglementation en vigueur, le prestataire s'engage en outre à fournir les moyens complémentaires que pourrait exiger La Rochelle Université.

Sur les autorisations :

Le prestataire devra demander, obtenir et détenir les autorisations et droits de trafic nécessaires au bon déroulement de la mission, conformément aux réglementations en vigueur dans la zone de travail et les zones éventuellement traversées pour la rejoindre.

Une attention particulière sera nécessaire dans le cas où le prestataire ou l'un de ses sous-traitants n'est pas français. L'autorisation de travail aérien, différente de celle de transport aérien, est accordée par une commission qui ne se réunit, à Paris, que tous les deux mois. Pour l'analyse des offres, tous les documents relatifs tant aux avions qu'aux pilotes doivent être traduits en français.

Le prestataire devra tenir systématiquement informé La Rochelle Université et ses mandataires de l'état de ses démarches (copies des demandes, des correspondances et rejets ou autorisations). Il devra en particulier informer immédiatement La Rochelle Université et ses mandataires des difficultés qu'il rencontre éventuellement pour l'obtention desdites demandes.

Le candidat devra démontrer dans son offre sa capacité à obtenir lesdites autorisations (copie de droits de trafic obtenus pour précédentes missions, textes confirmant l'autorisation de travail aérien sur telle ou telle zone...), notamment en fonction des spécificités des droits de trafic dans la zone.

D'autre part, le prestataire devra également s'informer et respecter la réglementation locale (lois du pays) en matière de droit du travail pour les pilotes/mécaniciens étrangers.

6. 7. Equipages

Le prestataire indiquera le plus clairement possible son organisation en termes de personnel mis à disposition pour la réalisation de la mission.

Le prestataire mobilisera deux pilotes par avion afin de respecter en particulier les règles de l'aviation civile en matière de temps de travail sur une mission longue avec des journées de plusieurs vols pouvant être longues. Lorsque les avions seront mis en place sur des bases éloignées, il devra également mobiliser un mécanicien pour la mission. **Un pilote par équipe ayant la double compétence pilote/mécanicien sera un plus dans la proposition.** Le candidat fournit les diplômes liés à l'aviation de chacun des pilotes qu'il prévoit de mobiliser pour cette opération et indiquera clairement dans l'offre présentée à La Rochelle Université, leur expérience (nombre d'heures de vol et expérience en vol maritime sur bimoteurs). Une grande attention sera mise en effet sur l'expérience des pilotes en survol maritime, en mission longue et éloignée, en travail et vie en collectivité. Plus spécifiquement, il est attendu également des pilotes :

- de bonnes capacités à communiquer, d'écoute et de dialogue, et aimer travailler en équipe ;
- de la rigueur et de la patience ;
- de la flexibilité et de l'agilité pour s'adapter aux situations changeantes ;

- du sens de la maîtrise, de la modération et savoir donner confiance.

L'UAR 3462 et ses agents, peuvent révoquer de sa mission à tout moment, un intervenant du titulaire ou d'un de ses sous-traitants qui manquerait aux règles de sécurité et/ou à ses obligations légales et réglementaires. Et par conséquent, L'UAR3462 pourra exiger son remplacement par le titulaire et l'exécution de la mission prévue, sans surplus financier, dans un délai raisonnable de 7 jours maximum.

Nous attendons une synergie entre les équipes de pilotes et celles des observateurs pour la bonne réalisation de ce type de campagne. Une attention sera également portée sur les propositions qui favorisent l'égalité femmes-hommes et la participation de pilotes professionnels issus du territoire polynésien.

Les vols à altitude et vitesse constante au-dessus de la mer peuvent être extrêmement monotone pour qu'un pilote conserve la concentration, surtout pendant la durée de la mission. Les pilotes pourront tourner également entre équipe/avion, cela est même conseillé sur les missions longues.

Le candidat prévoira si possible les mêmes équipages pour toute la durée de la mission et, dans le cas contraire, indiquera dans son offre le nombre de relèves qu'il prévoit d'effectuer ainsi que les conditions de relève s'y rattachant.

6. 8. Dispositions organisationnelles

Sur le management et coordination des vols :

L'UAR 3462 désignera un chef de mission et deux chefs d'équipes en charge de la supervision opérationnelle pour les besoins scientifiques de la campagne.

Le prestataire désignera un coordinateur aéronautique unique pour la durée de la campagne ; dont le rôle sera de coordonner la logistique des avions afin qu'ils soient toujours opérationnels pour les besoins de la campagne, et de faire le lien avec les autorités locales (aviation civile), les équipages (pilotes/mécanicien), le chef de mission UAR 3462 (pour cette fonction la maîtrise de la langue française est indispensable).

Les décisions d'annuler ou de reporter les vols d'observations au sein d'un secteur, de modifier le calendrier général notamment en abandonnant, définitivement ou temporairement, un secteur pour échantillonner un autre secteur, sont prises par l'UAR 3462. Ces décisions peuvent être motivées par des événements météorologiques, ou par tout autre motif susceptible d'impacter significativement le déroulement de la campagne dans son ensemble.

Les équipages (pilotes) conviendront des projections de plan de vol et des heures de décollage en concertation avec le chef de mission (UAR 3462) à H-12. Le prestataire prendra les dispositions nécessaires pour que les appareils et équipages soient prêts pour le décollage (pleins faits, météo récupérée, plan de vol prêt à être déposé, autorités civiles et militaires prévenues...) une heure avant le départ.

De même, le chef d'équipe peut être amené à prendre des décisions au cours d'un vol conduisant à une modification de ce vol, si la qualité des observations le requiert.

Les décisions du chef de mission ou des chefs d'équipe ne sauraient remettre en cause les compétences du prestataire ou du pilote en matière aérienne, en matière de sécurité ou en matière réglementaire. Si le prestataire considère que la programmation de vols est non réalisable, le chef de mission ou les chefs d'équipe ne peuvent aller à l'encontre de cela.

Le prestataire indiquera dans son offre les moyens et procédures mis en œuvre (par lui et pour tous les appareils proposés) en cas de problème technique survenant pendant les vols (procédures d'urgence).

Sur l'organisation quotidienne des vols :

Afin d'éviter une dégradation des observations qui serait liée à l'état de fatigue des observateurs, l'effort d'observation ne devra pas excéder 4 heures cumulées par jour et par équipe de 3 observateurs, et 6 heures cumulées par jour et par équipe de 4 observateurs. La mise en place de 2 vols "courts" ou 1 vol "long" dépendront de l'éloignement des zones de travail et de l'autonomie des avions. Cette durée peut diminuer quand les conditions météorologiques sont mauvaises. Cette durée d'observation n'inclut pas le temps de transit vers la zone.

Le prestataire devra pouvoir effectuer, pour chaque avion, deux vols par jour (chaque avion devant pouvoir embarquer successivement, au cours d'une même journée, deux équipes d'observateurs).

Sur la flexibilité en cas d'évènement météorologique :

Le prestataire devra faire preuve de flexibilité dans sa capacité à mobiliser les avions dans une zone ou une autre, notamment selon l'occurrence de dépressions tropicales durant la période de la campagne.

Le prestataire a bien noté les remarques indiquées dans la section 6.5 et s'assurera que tous les sous-traitants éventuels ont bien été informés de l'ensemble des obligations du présent CCP.

Sur les transferts et hébergements des équipages :

La Rochelle Université organisera et prendra en charge l'hébergement en demi-pension et le transfert des équipages (pilotes, mécaniciens et observateurs) entre secteur. Compte-tenu, d'une part des distances potentiellement importantes entre les aéroports et les moyens d'hébergement classiques et, d'autre part des besoins importants de coordination entre les chefs d'équipe et les pilotes, le prestataire accepte de se conformer à ces conditions.

En cas de problème ponctuel, le prestataire s'engage à soumettre à La Rochelle Université les solutions de remplacements (lieu d'hébergement et moyens d'acheminement vers la base de départ des appareils) qu'il préconise et qu'il prend alors à sa charge.

Sur les langues de travail :

La prestation devra être réalisée de préférence en français, avec un coordinateur francophone. Néanmoins, les personnels impliqués pourront être anglophones ou parler couramment l'anglais.

6. 9. Comptes rendus

Les carnets de vols, ou tout autre document de bord permettant à l'équipage de comptabiliser les heures de vol de l'appareil, seront consultables par l'UAR 3462 de façon systématique en fin de chaque journée de vol.

Les pilotes fournissent au chef de mission UAR 3462 les informations nécessaires, conformes au modèle qui sera défini avec La Rochelle Université permettant d'émettre après chaque journée de vol un compte rendu des heures effectuées.

Le prestataire s'engage à remettre également les bons de livraisons (avitaillement) d'une manière régulière à La Rochelle Université. Ces documents devront être visés par le chef de mission UAR 3462.

6. 10. Disponibilité des appareils

Sur la disponibilité :

Afin de permettre une utilisation optimale des fenêtres météorologiques favorables, les avions devront être exclusivement mobilisés pour cette mission sur l'ensemble de la période (sauf cas de réquisition de l'avion par les services de l'état pour sauvetage par exemple) et opérationnels à compter du 1er février 2026 selon le calendrier prévisionnel donné.

Sur la maintenance et remplacement des avions :

Le prestataire devra s'assurer du potentiel des avions au démarrage de la campagne (qu'aucune longue maintenance ne sera à prévoir au cours de la campagne) et d'avoir la capacité de maintenir les avions au cours de la campagne tout en respectant des délais de mobilisation nécessaires à la maintenance mais qui impacteront aussi le moins possible le déroulement de la campagne.

A cette fin, le prestataire devra notamment indiquer, dans l'offre présentée :

- les solutions envisagées pour la maintenance des appareils (ateliers de maintenance sur zone ou non, accords locaux...);
- les maintenances envisagées et à programmer au cours de la campagne (50 heures, 100 heures,

autres) ;

- les délais prévus pour la réalisation des différentes maintenances ;
- la ou les solution(s) de back-up envisagée(s) pour fournir un appareil de remplacement avec un délai n'excédant pas 8 jours à compter d'une éventuelle avarie (préciser le délai s'il devait être supérieur) ;
- la description de la (ou des) solution(s) de back-up envisagée(s) qui devront prendre en compte les obligations détaillées dans les sections 6.3 à 6.5 (relatives aux caractéristiques des avions et aux équipements nécessaires).

La Rochelle université attire l'attention des candidats sur la nécessité de mettre en adéquation les stocks de carburant mis en place (ou disponibles) et les besoins liés à l'appareil de remplacement (ex : fuel nécessaire aux mises en place d'appareils, type de fuel disponible comparé au type de fuel nécessaire pour le back-up).

Le candidat indiquera séparément du reste de la cotation tous les surcoûts éventuellement liés à la mise en place du back-up proposé.

6. 11. Spécifications relatives aux offres financières

Le candidat indiquera clairement pour chaque appareil et pour chaque secteur et bases les éléments suivants :

- Montant (prix full charter) des convoys vers :de chaque zone en tout début et toute fin de mission ;
- Montant (prix sur base ACMI) pour chaque heure HDV avec une estimation de 70 HDV par mois ;
- Montant pour la totalité du carburant prévu (avec quantités estimées), en incluant les coûts de mises à disposition de ce carburant sur les différentes bases ;
- Montant maximum des redevances prévues et avec un maximum de détails (parking, balisage, survol, approche, atterrissage, navigation, taxes...)
- Montant prévu pour les équipages (par personne et par jour) ; dans le cas où le candidat déciderait de recourir à des solutions d'hébergement, de restauration et de transfert différentes de celles mises en place par l'UAR 3462, il indiquera le surcoût correspondant à ce choix ;
- Montant forfaitaire prévu pour chaque relève éventuelle d'équipage en cours de mission.

Le candidat indiquera pour chaque appareil les couts de convoyage (prix full charter) d'un secteur à l'autre et d'une base à l'autre (quel que soit l'ordre retenu pour l'accomplissement de la mission).

Pour chaque secteur, un tarif forfaitaire des heures de vol prévues sera proposé, pour chaque avion. Le décompte des heures de vol (HDV) se fera selon la méthode « bloc-bloc ». Le candidat pourra utiliser les estimations établies par le Tableau 1. Ces estimations sont établies pour différents cas de temps d'observation et peuvent servir de base à l'évaluation que fera le candidat dans son offre. Si le candidat décide de recourir à un mode de calcul différent, il devra préciser dans son offre et expliquer quelle méthode il a utilisé pour évaluer le nombre d'heures de vol dans chaque secteur.

Le carburant, les droits de trafic et les taxes diverses seront remboursés au prestataire par La Rochelle Université sur refacturation des frais justifiés (factures originales remises par le prestataire) et visés par le chef de mission UAR 3462.

En tout état de cause, et comme rappelé tout au long de ce CCP, tous les couts optionnels de l'offre seront clairement indiqués, et séparément de l'offre globale, exemple : appareil de remplacement, équipements facultatifs...

Le détail des prix proposés du candidat est à renseigner dans la **Décomposition des Prix Globale et Forfaitaire, dans le dossier de consultation : Annexe 1 à l'AE – DPGF.**

6. 12. Matrice de conformité

La matrice de conformité (**Annexe 1 CCP – Matrice de conformité**) est à remplir par le candidat. La matrice de conformités récapitule les éléments obligatoires sur lesquels le prestataire doit clairement s'engager.

Vous trouverez la matrice de conformité au sein du Dossier de consultation sous le nom de : **Annexe 1 CCP – Matrice de conformité**).

6. 13. Aéroports/Aérodromes et bases au sol

Les bases principales au sol pressenties pour l'avitaillement et l'hébergement sont listées dans **l'Annexe 2 CCP – Aéroports, aérodromes et bases au sol**.

Cette **Annexe 2 CPP – Aéroports, aérodromes et bases au sol** est remplir par le candidat au sujet des :

- Bases secondaires au sol avec possibilité d'avitaillement en Jet A-1
- Bases secondaires au sol avec possibilité d'avitaillement en AvGas 100LL.

7. Défaillance dans l'exécution

7. 1. Pénalités et primes

Pénalité journalière pour le retard d'exécution

En cas de retard dans l'exécution des prestations par le titulaire, l'acheteur applique une pénalité calculée par application de la formule suivante :

$$V * R / 1000$$

V = la valeur des prestations sur laquelle est calculée la pénalité, cette valeur étant égale au montant en prix de base, hors variations de prix et hors du champ d'application de la TVA, de la partie des prestations en retard ou de l'ensemble des prestations, si le retard d'exécution d'une partie rend l'ensemble inutilisable ;

R = le nombre de jours de retard.

Défaillance de l'autonomie minimale des aéronefs :

Lorsque l'autonomie minimale des avions indiquée dans l'offre n'est finalement pas respectée, et est inférieure, des pénalités pourront être admises. Ces pénalités seront à hauteur de 100€ HT par jour de mission et par avion présentant une autonomie inférieure à l'autonomie minimale indiquée dans l'offre. Ces pénalités seront dues à partir du jour de la découverte de la défaillance de l'autonomie et prendront fin à compter du jour où l'autonomie minimale sera respectée.

Retard pour cause de défaillance de l'entretien et d'avitaillement :

Des pénalités pourront être émises en cas de retard dans l'exécution de la mission, lorsque ce dernier est dû à des problèmes d'entretien et/ou d'avitaillement des aéronefs non prévues dans le planning de mission fournie par le titulaire. Toutefois, les pénalités ne seront pas dues lorsque les défaillances ne trouvent pas leurs origines dans l'action du titulaire. C'est à ce dernier de prouver que la cause est extérieure à lui ou à son action. Les pénalités seront de 100€ HT par jour de retard subis.

Déroptions ou précisions relatives aux primes :

Les documents du marché ne prévoient pas le versement de primes.

7. 2. Mesures coercitives

Exécution de la prestation aux frais et risques du titulaire :

Conformément à l'article 45 du CCAG fournitures courantes et services, l'acheteur peut faire procéder par un tiers à l'exécution de tout ou partie des prestations prévues par le marché, aux frais et risques du titulaire, soit lorsque le titulaire n'a pas déferé à une mise en demeure de se conformer aux stipulations du marché ou aux ordres de service, ou en cas d'inexécution par ce dernier d'une prestation qui, par sa nature, ne peut souffrir aucun retard, soit en cas de résiliation du marché pour faute du titulaire, à la condition que la décision de résiliation le mentionne expressément.

L'augmentation des dépenses, par rapport aux prix du marché, résultant de l'exécution des prestations aux frais et risques du titulaire, est à la charge du titulaire. La diminution des dépenses ne lui profite pas.

7. 3. Cas de résiliation

Les dispositions du chapitre V du titre IX du livre 1er de la 2ème partie du code de la commande publique s'appliquent.

Principes généraux :

Conformément à l'article 38 du CCAG fournitures courantes et services, l'acheteur peut mettre fin à l'exécution des prestations faisant l'objet du marché avant l'achèvement de celles-ci, soit à la demande du titulaire dans les conditions prévues à l'article 40, soit pour faute du titulaire dans les conditions prévues à l'article 41 du CCAG fournitures courantes et services, soit dans le cas des circonstances particulières mentionnées à l'article 39 du CCAG fournitures courantes et services.

L'acheteur peut également mettre fin, à tout moment, à l'exécution des prestations pour un motif d'intérêt général. Dans ce cas, le titulaire a droit à être indemnisé du préjudice qu'il subit du fait de cette décision, selon les modalités prévues à l'article 42 du CCAG fournitures courantes et services.

Résiliation pour faute du titulaire :

Par dérogation à l'article 41 du CCAG fournitures courantes et services,

L'inexécution de la mission pour cause de problèmes techniques répétés, remettant en cause dans sa globalité le bon déroulé de la mission, est un motif de résiliation au torts exclusifs du titulaire. Une telle résiliation n'accorde aucun droit à indemnisation au titulaire.

Résiliation pour motif d'intérêt général :

En cas de d'intempéries prolongées remettant en question le déroulé de la mission scientifique, causant notamment une mer agitée ne permettant pas d'obtenir des résultats convenables ou mettant en danger les observateurs, l'acheteur se réserve le droit de résilier le marché pour motif d'intérêt général.

Il incombera à la personne publique de payer les prestations convenues dans les bons commandes émis. Toutefois, un bon de commande étant émis pour la durée de 100h de vol, dans le cas d'une telle résiliation, le bon de commande sera entièrement payer si au jour de la décision résiliation au moins 50 heures de vols ont été effectuées. Dans le cas où les heures effectuées sont inférieures à 50 heures, les sommes prévues dues au vu du bon de commande seront révisées de moitié. Ces sommes seront TTC.

Conformément à l'article 42 du CCAG-FCS, lorsque l'acheteur résilie le marché pour motif d'intérêt général, le titulaire a droit à une indemnité de résiliation, obtenue en appliquant au montant initial hors TVA du marché, diminué du montant hors TVA non révisé des prestations admises, un pourcentage de 5%.

7. 4. Litiges et différends

Les différends et litiges se règlent selon les dispositions de l'article 46 du CCAG des marchés publics de Fournitures Courantes et de Services.

En cas de litige, les coordonnées du service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus concernant l'introduction des recours et de l'instance chargée des procédures de recours sont les suivantes :

Tribunal administratif de POITIERS

Tél. : 05.49.60.79.19

Email : greffe.ta-poitiers@juradm.fr

Les coordonnées de l'instance chargée des procédures de médiation sont les suivantes :

Comité consultatif inter-régional de règlement amiable des différends ou litiges relatifs aux marchés publics

Tél. : 05 54 68 99 56

Email : dreets-na.polec@dreets.gouv.fr

Le tribunal administratif peut également être saisi par l'application Télérecours Citoyens accessible via le site internet www.telerecours.fr.

Droit et langue :

Tous les documents, inscriptions sur matériel, correspondances, demandes de paiements ou modes d'emploi doivent être entièrement rédigés en langue française. S'ils sont rédigés dans une autre langue, ils doivent être accompagnés d'une traduction en français, certifiée conforme à l'original par un traducteur assermenté.

Voies et délais de recours :

- Référé précontractuel (article L.551-1 du CJA) pendant toute la procédure et avant la conclusion du contrat.
- Référé contractuel (article L.551-13 et suivants du CJA) au plus tard le trente et unième jour suivant la publication d'un avis d'attribution du contrat pour les marchés fondés sur un accord-cadre ou système d'acquisition dynamique, suivant la notification de la conclusion du contrat.
- Recours pour excès de pouvoir (article R.421-1 et suivants du CJA) dans les deux mois suivants la notification ou de la publication de la décision attaquée. Un délai supplémentaire peut être accordé pour les personnes domiciliées à l'étranger ou en dehors de la France métropolitaine, voir conditions à l'article R.421-7 du CJA. Ce recours peut éventuellement être précédé d'un recours administratif auprès du pouvoir adjudicateur dans les mêmes délais, qui proroge d'autant le délai de recours contentieux susvisé.
- Tout concurrent évincé à la conclusion d'un contrat administratif est recevable à former devant le juge administratif un recours de plein contentieux contestant la validité de ce contrat ou de certaines de ses clauses qui en sont divisibles, assorti le cas échéant, de demandes indemnitaires dans un délai de deux mois à compter des mesures de publicité appropriées, notamment de la publication de l'avis d'attribution.
- Référé suspension (article L.521-1 du CJA) sous condition d'urgence, peut accompagner les recours au fond.
- Recours indemnitaire dans les deux mois à compter d'une décision expresse de rejet de la demande préalable (article R.421-1 et suivants du CJA) ou sans condition de délai dans le cas d'une décision implicite de rejet née du silence gardée par le pouvoir adjudicateur pendant plus de deux mois à compter de la réception de la demande préalable et sous réserve des dispositions de la loi n°68-1250 du 31 décembre 1968 relative à la prescription des créances de l'Etat, les départements, les communes et les établissements publics (prescription quadriennale).

Conformément aux articles R.2185-1 et R.2185-2 du CPP, le pouvoir adjudicateur pourra à tout moment ne pas donner suite à la procédure pour des motifs d'intérêt général. Les candidats en seront informés des motifs.

8. Dérogations au CCAG

Il est dérogé à l'article 4.1 du CCAG Fournitures Courantes et Services.

Il est dérogé à l'article 5.2 du CCAG Fournitures Courantes et Services.

Il est dérogé à l'article 11 du CCAG Fournitures Courantes et Services.

Il est dérogé à l'article 41 du CCAG Fournitures Courantes et Services.



**D'ici
on voit
+ loin !**

La Rochelle Université

Service Achats-Marchés
23 avenue Albert Einstein
BP 33060
17031 La Rochelle



univ-larochelle.fr