



**PREFECTURE
DE PARIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
N°75-2023-143

PUBLIÉ LE 9 MARS 2023

Sommaire

Préfecture de Police / Cabinet

75-2023-03-09-00004 - autorise la société HELI TV SA SAF HELICOPTERES à utiliser l'hélicoptère bi-turbine SUPER PUMA AS 332 C1 immatriculé HB-ZKN afin de procéder à l'héliportage de trente-quatre éléments de climatisations sur le toit de la BNF à Paris13ème (8 pages)

Page 3

75-2023-03-09-00005 - autorise la société HELI TV SA SAF HELICOPTERES à utiliser l'hélicoptère bi-turbine SUPER PUMA AS 332C1 immatriculé HB-ZKN à procéder à l'héliportage de 5 charges d'un poids 3700 kg sur les toits de la Tour Totem et de la Tour Perspective à Paris15 (7 pages)

Page 12

Préfecture de Police

75-2023-03-09-00004

autorise la société HELI TV SA SAF
HELICOPTERES à utiliser l'hélicoptère bi-turbine
SUPER PUMA AS 332 C1 immatriculé HB-ZKN afin
de procéder à l'héliportage de trente-quatre
éléments de climatisations sur le toit de la BNF à
Paris13ème

Paris, le 9 mars 2023

ARRETE N° 2023-00219

LE PREFET DE POLICE

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R.131-1 et R.133-6 à R.133-6-4 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L2512-13 et L2512-14 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L.325-1 à L.325-3, R.411-8 et R.411-25 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 modifié « dit SERA » de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne ;

Vu le règlement (UE) n°965/2012 modifié « dit AROPS » de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu l'arrêté interministériel du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux ;

Vu l'arrêté interministériel du 17 novembre 1958 modifié portant réglementation de la circulation aérienne des hélicoptères ;

Vu l'arrêté interministériel du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères ;

Vu l'arrêté interministériel du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

Vu l'arrêté interministériel du 18 août 2016 relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu l'arrêté interministériel du 7 février 2017 portant création d'une zone interdite identifiée LF-P 47 Balard à Paris (Paris), dans la région d'information de vol de Paris ;

Vu l'arrêté interministériel du 21 février 2018 portant création d'une zone interdite identifiée LF-P23 Paris (Paris) dans la région d'information de vol de Paris ;

Vu l'arrêté interministériel du 2 janvier 2023 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef ;

Vu l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu la demande du 8 février 2023 présentée par Monsieur Xavier DECROUX de la société HELI TV SA - SAF HELICOPTERES, mandatée par la société BOUARD, qui sollicite l'autorisation de procéder, à l'aide d'un hélicoptère bi-turbine de type SUPER PUMA, à l'hélicoptage de trente-quatre éléments de climatisation en deux survols, sur le toit de la Bibliothèque Nationale de France – François Mitterrand, située quai François Mauriac à Paris 13^{ème} ;

Vu la saisine du directeur central de la police aux frontières en date du 13 février 2023 ;

Vu l'avis de la Ville de Paris du 15 février 2023 ;

Vu l'avis favorable de Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France du 23 février 2023 ;

Vu l'avis favorable de Madame la Chef de la Subdivision Opérations Aériennes de la Direction générale de l'Aviation civile du 28 février 2023 ;

Vu l'avis favorable du propriétaire du terrain ;

Considérant qu'il s'agit d'un travail aérien nécessitant la mise en place d'un dispositif de sécurité particulier ;

Sur proposition de la préfète, directrice du cabinet ;

A R R E T E :

Article 1^{er}

La société HELI TV SA - SAF HELICOPTERES est autorisée à utiliser l'hélicoptère bi-turbine SUPER PUMA AS 332 C1, immatriculé HB-ZKN, titulaire d'un certificat de navigabilité et d'un certificat d'examen de navigabilité valides afin de procéder à l'hélicoptage de trente-quatre éléments de climatisation sur le toit de la BNF à Paris 13^{ème}.

Les modifications éventuelles de l'appareil dues au type de l'opération spécialisée devront avoir été approuvées par l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (AESA) ou par le pays de l'immatriculation de l'appareil.

Cette mission sera effectuée de jour en deux temps :

La première opération serait réalisée, en un survol d'une durée de 3 heures, le samedi 11 mars 2023 entre 09h00 et 13h00 avec des dates de report météo le samedi 11 mars 2023 de 13h00 à 17h00, le dimanche 12 mars 2023, le samedi 18 mars 2023, le dimanche 19 mars, le samedi 25 mars ou le dimanche 26 mars de 09h00 à 17h00.

La seconde opération serait réalisée, en un survol d'une durée de 3 heures le samedi 29 avril 2023 de 09h00 à 13h00 avec des dates de report météo le dimanche 30 avril 2023, le samedi 13 mai 2023, le dimanche 14 mai 2023, le samedi 20 mai 2023 ou le dimanche 21 mai 2023 de 09h00 à 17h00.

Article 2

Les charges, au nombre de trente-quatre, seront disposées dans l'avenue de France, Paris 13^{ème}.

Pour des raisons de sécurité, la Raymond Aron, dans sa totalité, et l'avenue de France, entre la rue Raymond Aron et la rue Alphonse Boudard seront fermées au public et à la circulation pendant l'opération. Ces fermetures seront à la charge du responsable de l'opération.

Le pilote devra prendre en compte de manière effective l'environnement de la zone de travail avec reconnaissance préalable du site.

L'appareil soulèvera les charges et effectuera une ascension verticale à 80 mètres de hauteur afin de déposer les éléments de climatisation sur le toit du bâtiment.

Du personnel de sécurité surveillera le déroulement de l'opération, et empêchera l'accès du public.

Aucune personne non nécessaire à l'opération ne devra se trouver dans la zone tant que l'hélicoptère n'est pas reparti.

Sur les zones de travail, la hauteur de vol sera adaptée au travail, tout comme la distance minimale par rapport aux habitations.

Article 3

La circulation de tout véhicule à moteur sera interdite entre 08h00 et 18h00, avenue de France, dans sa portion comprise entre la rue Raymond Aron et la rue Emile Durkheim, à Paris 13^{ème} aux dates mentionnées à l'article 1^{er}.

Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux véhicules d'intérêt général prioritaires au sens des dispositions de l'article R.311-1 6.5 du code de la route.

Sans préjudice des sanctions pénales auxquelles s'exposent les personnes en infraction avec les dispositions du présent arrêté, les véhicules ayant servi à commettre ces infractions peuvent être immobilisés et mis en fourrière dans les conditions prévues aux articles L.325-1 à L.325-3 du code de la route.

Article 4

Pour cette mission, le survol sera effectué par le pilote mentionné dans la demande initiale, qui devra disposer d'une licence professionnelle conforme au règlement AIRCREW avec un certificat médical de classe 1 en cours de validité, et être formé aux procédures de l'exploitant, soit :

- Monsieur Thierry BERGERET, licence n°FRA.FCL.CH00234448 ;
- Monsieur Thomas BOLZLI, licence n° CH.FCL.31202 ;
- Monsieur Dominique MOREL, licence n° FRA.FCL.CH00050751.

Article 5

Le pilote devra être en possession de ses brevets et licences en règle et des documents, manuels et informations devant se trouver à bord conformément au SPO.GEN.140 du règlement UE n° 965/2012 du 5 octobre 2012.

Il devra respecter les conditions d'utilisation des aéronefs fixées par le manuel de vol ou le document associé au titre de navigabilité de l'appareil et les autres règles applicables à l'ensemble de l'opération envisagée. La tenue des niveaux de vols, notamment pour les transits, devra être constante et sera contrôlée en permanence par les services de la navigation aérienne.

L'exploitant et son personnel, notamment les équipages de conduite, devront se conformer aux consignes énoncées par son manuel d'exploitation et veiller à leurs strictes applications. Toute section de ce manuel utile au déroulement d'une mission doit être présente à bord de l'aéronef.

Article 6

Le pilote consultera les « SUPAIP » en vigueur et les « NOTAM » éventuels sur les mesures de sûreté aérienne pour les aéronefs en vol VFR. Il devra respecter le statut et les conditions de pénétration des différentes classes d'espaces aériens et zones réglementées (R), dangereuses (D), et interdites (P).

Le pilote de l'appareil aura l'obligation de se tenir en liaison permanente avec la tour de contrôle de Paris-Issy-les-Moulineaux, à qui il devra notifier le début et la fin d'activité sur la zone.

Article 7

Seules les personnes ayant une fonction en relation avec le but du vol sont autorisées à prendre place à bord de l'appareil, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, annexes, chapitre V - utilisations-limitations, § 5.4 restriction d'occupation des aéronefs, et ceci doit être clairement défini dans le manuel d'exploitation (Task Specialist).

Article 8

Le pilote exploitera son appareil en classe de performance 1, ce qui lui permettra de poursuivre son vol afin de rejoindre l'héliport en cas de panne de l'une des deux turbines.

Il devra se conformer aux dispositions de l'article R. 131-1 du code de l'aviation civile ainsi qu'au règlement d'exécution (UE) n°923/2012 du 26 septembre 2012 – SERA.3105 et à l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à sa mise en œuvre – FRA.3105. Il devra toujours être en mesure d'accomplir un atterrissage d'urgence sur des plates-formes préalablement reconnues, sans mettre en danger les personnes et les biens à la surface.

Article 9

La mission devra être effectuée en observant les conditions météorologiques des vols VFR applicables dans les zones de contrôle (règlement d'exécution (UE) n°923/2012 du 26 septembre 2012 - SERA 5001 et 5005 ainsi que l'arrêté du 11 décembre 2014 relative à sa mise en œuvre – FRA 5001 et 5005).

Le vol se décomposa de la manière suivante :

Au départ de l'héliport, à une hauteur de 1500 pieds (450 mètres), l'appareil empruntera le cheminement indiqué en longeant le périphérique sud et pénétrera dans Paris à la verticale de la Seine à hauteur du quai d'Ivry pour gagner son aire de travail.

En fin de mission, il regagnera l'héliport par le chemin strictement inverse.

Le survol sera effectué selon l'itinéraire proposé dans le dossier de demande. La hauteur minimale de travail et les conditions opérationnelles sont en accord avec l'autorisation haut risque de l'exploitant référencée CH.HRA.SPO.3028. Le pilote devra identifier les zones où il existe des obstacles pour déterminer ses trajectoires.

Aucun débordement de ces zones d'évolution ne pourra avoir lieu quant au parcours et à l'altitude de survol. Seul l'organisme de la circulation aérienne compétent peut imposer un itinéraire différent et une altitude différente en fonction de circonstances liées à la sécurité des vols.

L'exploitant devra s'assurer que les trajectoires choisies ne mettent pas en cause la tranquillité et la sécurité publique, en l'occurrence, une précaution particulière sera apportée afin que soit évité le survol des établissements sensibles tels que les hôpitaux, les établissements pénitentiaires, etc.

Article 10

Les trajets pour rejoindre et quitter la zone de travail s'effectueront avec l'élingue déroulée.

Pendant ces survols, la commande électrique de largage de l'élingue devra être désactivée afin d'assurer la sécurité des tiers et des biens sur les axes survolés.

L'hélicoptère opérera à une masse telle que le point bas de l'élingue franchira les obstacles lors des phases d'atterrissage et de décollage avec une marge de franchissement adéquate.

L'exploitant doit s'assurer de la résistance des élingues en fonction de la charge à soulever et transporter.

Article 11

L'exploitant doit avoir mis en place une étude de sécurité et des procédures permettant d'assurer qu'en cas de panne moteur ou d'urgence, les performances de l'aéronef et les conditions météorologiques du jour permettent de continuer le vol en maintenant les performances ascensionnelles tout en s'assurant de passer tous les obstacles et d'atterrir en dehors de l'agglomération.

Pour rejoindre le lieu des opérations, l'hélicoptère devra respecter les règles de l'air.

Toute la zone survolée par l'hélicoptère, lorsque la charge est accrochée à l'aéronef, devra répondre aux caractéristiques d'une aire de recueil, vide de toute personne et de tout bien.

L'exploitant prévoira une évacuation des riverains dans un secteur ou sur une bande de part et d'autre de la trajectoire selon la configuration des lieux.

L'exploitant devra avoir une idée précise de la masse de la charge. Dans le cas contraire, il devra mettre en place des mesures d'atténuation du risque.

L'exploitant devra prévoir une configuration qui permettra de minimiser les incursions dans le diagramme hauteur/vitesse en prenant en compte les conditions météorologiques probables pour le jour de l'opération.

Le pilote devra s'assurer que la masse de l'aéronef en exploitation est compatible avec le vol en stationnaire hors effet de sol avec un moteur en panne avec les conditions du jour.

La hauteur de vol devra être telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas de panne moteur.

Les conditions d'exploitation dans la configuration spéciale dues à l'opération spécialisée doivent être inscrites dans le manuel de vol.

Article 12

Les personnes désirant faire un usage aérien des appareils photographiques, cinématographiques, de détection et d'enregistrement des données de toute nature, seront tenues de se conformer aux articles R.133-6 à R.133-6-4 du code de l'aviation civile.

L'exploitant s'assurera préalablement de la compatibilité de sa mission avec les dispositions de l'arrêté du 2 janvier 2023 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef.

Article 13

Le pilote devra impérativement contacter la salle d'information et de commandement de la direction de l'ordre public et de la circulation de la préfecture de police, une heure avant le décollage au 01.53.73.90.62, afin d'obtenir l'autorisation de la mission.

Article 14

Si des circonstances exceptionnelles l'exigent ou si l'ensemble des conditions précitées ne peut être respecté simultanément, le survol pourra être différé, suspendu ou annulé.

Article 15

Toute modification concernant le pilote ou l'aéronef utilisé devra faire l'objet d'un accord préalable de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile-Nord (tél : 01 69 57 60 00 poste 74 54 ou 74 04 ou par courriel : travail-aerien.idf-bf@aviation-civile.gouv.fr).

Conformément au règlement européen 376/2014 (UE) concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile, l'opérateur devra notifier auprès de la DSAC-Nord tout incident ou accident survenu au cours de l'exploitation. Pour ce faire, il convient d'utiliser le document disponible sur le site du ministère à l'adresse suivante : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident>.

Article 16

La responsabilité de l'administration ne pourra être mise en cause en cas d'accident ou d'incident survenu au cours ou à l'occasion de ce survol et des assurances en garanties de tous risques devront être contractées.

Article 17

La directrice de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne, le directeur de l'ordre public et de la circulation de la préfecture de police et le directeur de la police municipale et de la prévention de la Ville de Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui fera l'objet d'un affichage sur les portes du commissariat et de la mairie du 13^{ème} arrondissement. Il sera également notifié au pilote et fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de police.

Pour le Préfet de Police,

La sous-préfète,

Directrice adjointe du cabinet

Elise LAVIELLE

VOIES ET DELAIS DE RECOURS

Si vous estimez devoir contester la présente décision, il vous est possible, dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification :

- soit de saisir d'un RECOURS GRACIEUX

le Préfet de Police

7 boulevard du Palais - 75195 PARIS RP

- ou de former un RECOURS HIERARCHIQUE

auprès du Ministre de l'intérieur

Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

place Beauvau - 75008 PARIS

- soit de saisir d'un RECOURS CONTENTIEUX

le Tribunal administratif compétent

Aucune de ces voies et recours ne suspend l'application de la présente décision.

Les recours GRACIEUX et HIERARCHIQUE doivent être écrits, exposer les arguments ou faits nouveaux et comprendre la copie de la décision contestée.

Le recours contentieux, qui vise à contester la LEGALITE de la présente décision, doit également être écrit et exposer votre argumentation juridique.

Si vous n'aviez pas de réponse à votre recours GRACIEUX ou HIERARCHIQUE dans un délai de deux mois à compter de la réception de votre recours par l'administration, votre demande devra être considérée comme rejetée (décision implicite de rejet).

En cas de rejet des RECOURS GRACIEUX ou HIERARCHIQUE, le Tribunal administratif peut être saisi d'un recours contentieux dans le délai de deux mois à compter de la date de la décision de rejet.

Préfecture de Police

75-2023-03-09-00005

autorise la société HELI TV SA SAF
HELICOPTERES à utiliser l'hélicoptère bi-turbine
SUPER PUMA AS 332C1 immatriculé HB-ZKN à
procéder à l'héliportage de 5 charges d'un poids
3700 kg sur les toits de la Tour Totem et de la
Tour Perspective à Paris15

Paris, le 09 mars 2023

ARRETE N° 2023-00218

LE PREFET DE POLICE

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R.131-1 et R.133-6 à R.133-6-4 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L2512-13 et L2512-14 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 modifié « dit SERA » de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne ;

Vu le règlement (UE) n°965/2012 modifié « dit AROPS » de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu l'arrêté interministériel du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux ;

Vu l'arrêté interministériel du 17 novembre 1958 modifié portant réglementation de la circulation aérienne des hélicoptères ;

Vu l'arrêté interministériel du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères ;

Vu l'arrêté interministériel du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

Vu l'arrêté interministériel du 18 août 2016 relatif aux éléments laissés à l'appréciation de l'autorité nationale compétente par le règlement n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu l'arrêté interministériel du 7 février 2017 portant création d'une zone interdite identifiée LF-P 47 Balard à Paris (Paris), dans la région d'information de vol de Paris ;

Vu l'arrêté interministériel du 21 février 2018 portant création d'une zone interdite identifiée LF-P23 Paris (Paris) dans la région d'information de vol de Paris ;

Vu l'arrêté interministériel du 2 janvier 2023 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef ;

Vu l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu la demande du 8 février 2023 présentée par Monsieur Xavier DECROUX de la société HELI TV SA - SAF HELICOPTERES, mandatée par la société ALIMAK GROUP FRANCE, qui sollicite l'autorisation de procéder, à l'aide d'un hélicoptère bi-turbine de type SUPER PUMA, à l'héliportage de cinq charges, sur les toits de la Tour Perspective située au 27-31 rue Robert de Flers à Paris 15^{ème} et de la Tour Totem située au 57 quai de Grenelle à Paris 15^{ème} ;

Vu la saisine du directeur central de la police aux frontières en date du 13 février 2023 ;

Vu l'avis favorable de Madame la Chef de la Subdivision Opérations Aériennes de la Direction générale de l'Aviation civile du 28 février 2023 ;

Vu l'avis favorable de Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France du 23 février 2023 ;

Vu l'avis de la Ville de Paris du 15 février 2023 ;

Vu l'avis favorable du propriétaire du terrain ;

Considérant qu'il s'agit d'un travail aérien nécessitant la mise en place d'un dispositif de sécurité particulier ;

Sur proposition de la préfète, directrice du cabinet ;

A R R E T E :

Article 1^{er}

La société HELI TV SA - SAF HELICOPTERES est autorisée à utiliser l'hélicoptère bi-turbine SUPER PUMA AS 332C1, immatriculé HB-ZKN, titulaire d'un certificat de navigabilité et d'un certificat d'examen de navigabilité valides afin de procéder à l'héliportage de 5 charges d'un poids 3700 kg sur les toits de la Tour Totem et de la Tour Perspective à Paris 15^{ème}.

Les modifications éventuelles de l'appareil dues au type de l'opération spécialisée devront avoir été approuvées par l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (AESA) ou par le pays de l'immatriculation de l'appareil.

Cette mission sera effectuée de jour le dimanche 12 mars 2023 entre 09h00 et 12h00, avec report possible le dimanche 12 mars 2023 entre 12h00 et 17h00, le samedi 18 mars 2023, le dimanche 19 mars 2023, le samedi 25 mars 2023 ou le dimanche 26 mars 2023 entre 09h00 et 17h00, pour une durée totale de vol de 60 minutes.

Article 2

Les charges, au nombre de 5, seront disposées sur le quai de Grenelle, Paris 15^{ème}.

Cette zone de travail ainsi que celles de dépose sur les toits de la Tour Totem et de la Tour Perspective seront délimitées et interdites au public.

Pour des raisons de sécurité, les voies et portions de voies suivantes comprises suivantes devront être fermées à la circulation de tout véhicule et des piétons pendant l'opération :

- quai de Grenelle, entre le pont de Grenelle – Cadets de Saumur et le pont de Bir-Hakeim ;
- rue Linois ;
- rue Gaston de Caillavet ;
- rue du Théâtre ;
- place de Brazzaville ;
- rue du docteur Finlay ;
- rue Nocard, entre le quai de Grenelle et le boulevard de Grenelle ;
- rue Robert de Flers ;
- rue Nélaton.

Ces fermetures seront à la charge du responsable de l'opération.

Le pilote devra prendre en compte de manière effective l'environnement de la zone de travail avec reconnaissance préalable du site.

L'appareil soulèvera les charges et effectuera une ascension verticale à 80 mètres de hauteur afin de les déposer sur les toits de la Tour Totem et de la Tour Perspective.

Du personnel de sécurité surveillera le déroulement de l'opération, et empêchera l'accès du public.

Aucune personne non nécessaire à l'opération ne devra se trouver dans la zone tant que l'hélicoptère n'est pas reparti.

Sur les zones de travail, la hauteur de vol sera adaptée au travail, tout comme la distance minimale par rapport aux habitations.

Article 3

Pour cette mission, le survol sera effectué par le pilote mentionné dans la demande initiale, qui devra disposer d'une licence professionnelle conforme au règlement AIRCREW avec un certificat médical de classe 1 en cours de validité, et être formé aux procédures de l'exploitant, soit :

- Monsieur Thierry BERGERET, licence n°FRA.FCL.CH00234448 ;
- Monsieur Thomas BOLZLI, licence n° CH.FCL.31202 ;
- Monsieur Dominique MOREL, licence n° FRA.FCL.CH00050751.

Article 4

Le pilote devra être en possession de ses brevets et licences en règle et des documents, manuels et informations devant se trouver à bord conformément au SPO.GEN.140 du règlement UE n° 965/2012 du 5 octobre 2012.

Il devra respecter les conditions d'utilisation des aéronefs fixées par le manuel de vol ou le document associé au titre de navigabilité de l'appareil et les autres règles applicables à l'ensemble de l'opération envisagée. La tenue des niveaux de vols, notamment pour les transits, devra être constante et sera contrôlée en permanence par les services de la navigation aérienne.

L'exploitant et son personnel, notamment les équipages de conduite, devront se conformer aux consignes énoncées par son manuel d'exploitation et veiller à leurs strictes applications. Toute section de ce manuel utile au déroulement d'une mission doit être présente à bord de l'aéronef.

Article 5

Le pilote consultera les « SUPAIP » en vigueur et les « NOTAM » éventuels sur les mesures de sûreté aérienne pour les aéronefs en vol VFR.

Le pilote de l'appareil aura l'obligation de se tenir en liaison permanente avec la tour de contrôle de Paris-Issy-les-Moulineaux, à qui il devra notifier le début et la fin d'activité sur la zone.

Article 6

Seules les personnes ayant une fonction en relation avec le but du vol sont autorisées à prendre place à bord de l'appareil, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, (annexes, chapitre V - utilisations-limitations, § 5.4 restriction d'occupation des aéronefs), et ceci doit être clairement défini dans le manuel d'exploitation (Task Specialist).

Article 7

Le pilote exploitera son appareil en classe de performance 1, ce qui lui permettra de poursuivre son vol afin de rejoindre l'héliport en cas de panne de l'une des deux turbines.

Il devra se conformer aux dispositions de l'article R. 131-1 du code de l'aviation civile ainsi qu'au règlement d'exécution (UE) n°923/2012 du 26 septembre 2012 – SERA.3105 et à l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à sa mise en œuvre – FRA.3105. Il devra toujours être en mesure d'accomplir un atterrissage d'urgence sur des plates-formes préalablement reconnues, sans mettre en danger les personnes et les biens à la surface.

Article 8

La mission devra être effectuée en observant les conditions météorologiques des vols VFR applicables dans les zones de contrôle (règlement d'exécution (UE) n°923/2012 du 26 septembre 2012 - SERA 5001 et 5005 ainsi que l'arrêté du 11 décembre 2014 relative à sa mise en œuvre – FRA 5001 et 5005).

Le vol se décomposa de la manière suivante :

Au départ de l'héliport, à une hauteur de 1500 pieds (450 mètres), l'appareil empruntera le cheminement périphérique et pénétrera dans Paris à la verticale de la Seine via le pont du Garigliano.

En fin de mission, il regagnera l'héliport par le chemin strictement inverse.

Le survol sera effectué selon l'itinéraire proposé dans le dossier de demande. La hauteur minimale de travail et les conditions opérationnelles sont en accord avec l'autorisation haut risque de l'exploitant référencée CH.HRA.SPO.3028. Le pilote devra identifier les zones où il existe des obstacles pour déterminer ses trajectoires.

Aucun débordement de ces zones d'évolution ne pourra avoir lieu quant au parcours et à l'altitude de survol. Seul l'organisme de la circulation aérienne compétent peut imposer un itinéraire différent et une altitude différente en fonction de circonstances liées à la sécurité des vols.

Article 9

Les trajets pour rejoindre et quitter la zone de travail s'effectueront avec l'élingue déroulée.

Pendant ces survols, la commande électrique de largage de l'élingue devra être désactivée afin d'assurer la sécurité des tiers et des biens sur les axes survolés.

L'hélicoptère opérera à une masse telle que le point bas de l'élingue franchira les obstacles lors des phases d'atterrissage et de décollage avec une marge de franchissement adéquate.

L'exploitant doit s'assurer de la résistance des élingues en fonction de la charge à soulever et transporter.

Article 10

L'exploitant devra avoir mis en place une étude de sécurité et des procédures permettant d'assurer qu'en cas de panne moteur ou d'urgence, les performances de l'aéronef et les conditions météorologiques du jour permettent de continuer le vol en maintenant les performances ascensionnelles tout en s'assurant de passer tous les obstacles et d'atterrir en dehors de l'agglomération.

Pour rejoindre le lieu des opérations, l'hélicoptère devra respecter les règles de l'air.

Toute la zone survolée par l'hélicoptère lorsque la charge est accrochée à l'aéronef devra répondre aux caractéristiques d'une aire de recueil, vide de toute personne et de tout bien.

L'exploitant prévoira une évacuation des riverains dans un secteur ou sur une bande de part et d'autre de la trajectoire selon la configuration des lieux.

L'exploitant devra avoir une idée précise de la masse de la charge. Dans le cas contraire, il devra mettre en place des mesures d'atténuation du risque.

L'exploitant devra prévoir une configuration qui permettra de minimiser les incursions dans le diagramme hauteur/vitesse en prenant en compte les conditions météorologiques probables pour le jour de l'opération.

Article 11

Les personnes désirant faire un usage aérien des appareils photographiques, cinématographiques, de détection et d'enregistrement des données de toute nature, seront tenues de se conformer aux articles R.133-6 à R.133-6-4 du code de l'aviation civile.

L'exploitant s'assurera préalablement de la compatibilité de sa mission avec les dispositions de l'arrêté du 2 janvier 2023 fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef.

Article 12

Le pilote devra impérativement contacter la salle d'information et de commandement de la direction de l'ordre public et de la circulation de la préfecture de police, une heure avant le décollage au 01.53.73.90.62, afin d'obtenir l'autorisation de la mission.

Article 13

Si des circonstances exceptionnelles l'exigent ou si l'ensemble des conditions précitées ne peut être respecté simultanément, le survol pourra être différé, suspendu ou annulé.

Article 14

Toute modification concernant le pilote ou l'aéronef utilisé devra faire l'objet d'un accord préalable de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile-Nord (tél : 01 69 57 60 00 poste 7454 ou 74 04 ou par courriel : travail-aerien.idf-bf@aviation-civile.gouv.fr).

Conformément au règlement européen 376/2014 (UE) concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile, l'opérateur devra notifier auprès de la DSAC-Nord tout incident ou accident survenu au cours de l'exploitation. Pour ce faire, il convient d'utiliser le document disponible sur le site du ministère à l'adresse suivante : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident>.

Article 15

La responsabilité de l'administration ne pourra être mise en cause en cas d'accident ou d'incident survenu au cours ou à l'occasion de ce survol et des assurances en garanties de tous risques devront être contractées.

Article 16

La directrice de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne, le directeur de l'ordre public et de la circulation de la préfecture de police et le directeur de la police municipale et de la prévention de la Ville de Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui fera l'objet d'un affichage sur les portes du commissariat et de la mairie du 15^{ème} arrondissement. Il sera également notifié au pilote et fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de police.

Pour le Préfet de Police,

La sous-préfète,

Directrice adjointe du cabinet
Elise LAVIELLE

VOIES ET DELAIS DE RECOURS

Si vous estimez devoir contester la présente décision, il vous est possible, dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification :

- soit de saisir d'un RECOURS GRACIEUX

le Préfet de Police

7 boulevard du Palais - 75195 PARIS RP

- ou de former un RECOURS HIERARCHIQUE

auprès du Ministre de l'intérieur

Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

place Beauvau - 75008 PARIS

- soit de saisir d'un RECOURS CONTENTIEUX

le Tribunal administratif compétent

Aucune de ces voies et recours ne suspend l'application de la présente décision.

Les recours GRACIEUX et HIERARCHIQUE doivent être écrits, exposer les arguments ou faits nouveaux et comprendre la copie de la décision contestée.

Le recours contentieux, qui vise à contester la LEGALITE de la présente décision, doit également être écrit et exposer votre argumentation juridique.

Si vous n'aviez pas de réponse à votre recours GRACIEUX ou HIERARCHIQUE dans un délai de deux mois à compter de la réception de votre recours par l'administration, votre demande devra être considérée comme rejetée (décision implicite de rejet).

En cas de rejet des RECOURS GRACIEUX ou HIERARCHIQUE, le Tribunal administratif peut être saisi d'un recours contentieux dans le délai de deux mois à compter de la date de la décision de rejet.