



**PREFECTURE
DE PARIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
(NOMINATIFS)
N°75-2023-678

PUBLIÉ LE 30 NOVEMBRE 2023

Sommaire

Préfecture de Police / Cabinet

75-2023-11-30-00004 - Arrêté n° 2023-01467 autorisant la société SAF INTERNATIONAL à utiliser l'un des hélicoptères bi-turbine SUPER PUMA AS 332 C1, immatriculés HB-ZKN ou HB-ZIP, titulaires d'un certificat de navigabilité et d'un certificat d'examen de navigabilité valides afin de procéder à l'héliportage de 12 charges sur les toits de la Tour Adagio située au 14 rue du Théâtre à Paris 15ème. (6 pages)

Page 3

Préfecture de Police

75-2023-11-30-00004

Arrêté n° 2023-01467 autorisant la société SAF INTERNATIONAL à utiliser l'un des hélicoptères bi-turbine SUPER PUMA AS 332 C1, immatriculés HB-ZKN ou HB-ZIP, titulaires d'un certificat de navigabilité et d'un certificat d'examen de navigabilité valides afin de procéder à l'héliportage de 12 charges sur les toits de la Tour Adagio située au 14 rue du Théâtre à Paris 15ème.

Paris, le 30 novembre 2023

ARRETE N° 2023-01467

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

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 municipal 2023T111247 du 23 novembre 2023 modifiant, à titre provisoire la circulation générale et le stationnement rues Emeriau, du Théâtre et Héricart à Paris 15^{ème} ;

Vu la demande du 15 novembre 2023 présentée par Monsieur Xavier DECROUX de la société SAF INTERNATIONAL, mandatée par la société SAS GESTEN, qui sollicite l'autorisation de procéder, à l'aide d'un hélicoptère bi-turbine de type SUPER PUMA, à l'héliportage de 12 charges d'un poids de 4000 kg maximum correspondant à des drys et des éléments de tuyauterie pour le remplacement d'aéro-refroidisseurs adiabatiques sur la terrasse de la Tour Adagio située 14 rue du Théâtre à Paris 15^{ème} ;

Vu l'avis favorable de Madame la Chef de la Subdivision Opérations Aériennes de la Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord du 22 novembre 2023 ;

Vu l'avis favorable de Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France du 20 novembre 2023 ;

Vu l'avis de la Ville de Paris du 2 novembre 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 SAF INTERNATIONAL est autorisée à utiliser l'un des hélicoptères bi-turbine SUPER PUMA AS 332 C1, immatriculés HB-ZKN ou HB-ZIP, titulaires d'un certificat de navigabilité et d'un certificat d'examen de navigabilité valides afin de procéder à l'héliportage de 12 charges sur les toits de la Tour Adagio située au 14 rue du Théâtre 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.

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

La première opération serait réalisée en une mission de 4 heures maximum, le dimanche 3 décembre 2023 entre 08h00 et 12h00.

En cas d'aléas météorologiques, la mission pourrait être reportée sur l'une des dates suivantes, sur un créneau de 4 heures maximum : le dimanche 3 décembre 2023 de 12h00 à 17h00, ou les dimanches 10 ou 17 décembre 2023 ou le dimanche 7 janvier 2024 de 08h00 à 17h00.

La seconde opération serait réalisée en une mission de 4 heures maximum le dimanche 14 janvier 2024 entre 08h00 et 12h00.

En cas d'aléas météorologiques, la mission pourrait être reportée sur l'une des dates suivantes, sur un créneau de 4 heures maximum : le dimanche 14 janvier 2024 entre 12h00 et 17h00 ou les dimanches 21 ou 28 janvier 2024, ou les dimanches 4 ou 11 février 2024 entre 08h00 et 17h00.

Article 2

Les charges, au nombre de 12, seront disposées dans la rue Emeriau, entre la rue du Théâtre et la rue Ginoux, Paris 15ème.

Cette zone de travail ainsi que celles de dépose sur le toit de la Tour Adagio seront délimitées et interdites au public.

Pour des raisons de sécurité, les voies et portions de voies mentionnées sur l'arrêté municipal 2023T111247 du 23 novembre 2023 susvisé ainsi devront être fermées à la circulation de tout véhicule et des piétons 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 de 80 mètres de hauteur afin de les déposer sur le toit de la Tour Adagio.

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

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 l'un des pilotes mentionnés 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 modifié déterminant les exigences et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes.

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 « SUP AIP » 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 radio 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.

L'exploitant aura obtenu les accords des services de la navigation aérienne et s'y conformera.

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 décomposera de la manière suivante :

Au départ de l'héliport, à une altitude minimale de 1 000 pieds (environ 330 mètres), l'appareil empruntera le cheminement périphérique et pénétrera dans Paris à la verticale de la Seine via le pont périphérique aval à une altitude minimale de 1500 pieds (environ 457 mètres).

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

Le survol sera effectué selon l'itinéraire mentionné en annexe du présent arrêté. La hauteur minimale de travail et les conditions opérationnelles sont en accord avec l'autorisation haut risque de l'exploitant référencée CH.HRA.SPO.3052 du 10/11/2023. 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 publiques, en l'occurrence, une précaution particulière sera apportée afin que soit évité le survol des établissements sensibles tel qu'hôpitaux, établissements pénitentiaires, etc.

Article 9

Les trajets pour rejoindre et quitter la zone de travail s'effectueront avec l'élingue de 50 mètres 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 tenus de se conformer à l'article L.6224-1 du code des transports et aux articles R.133-6 et suivants 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, arrêté qui est consultable en ligne.

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 : 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'événements dans l'aviation civile, l'opérateur devra notifier via ECCAIRS2 tout incident/accident survenu au cours de l'exploitation. Des guides sur l'utilisation d'ECCAIRS2 sont disponibles à l'adresse suivante :

<https://www.ecologie.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 la région d'Île-de-France, préfecture de Paris et de la préfecture de Police.

Le Préfet de Police,

La sous-préfète, directrice adjointe
du cabinet

Elise LAVIELLE