



**PREFECTURE
DE PARIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
N°75-2022-238

PUBLIÉ LE 29 MARS 2022

Sommaire

Préfecture de Police / Cabinet

75-2022-03-29-00001 - Arrêté n°2022-00299 créant une hélisurface temporaire afin de procéder à **???** héliportage d éléments de climatisation (6 pages)

Page 3

75-2022-03-29-00002 - Arrêté n°2022-00300 autorisant une opération d'héliportage (6 pages)

Page 10

Préfecture de Police

75-2022-03-29-00001

Arrêté n°2022-00299 créant une hélisurface
temporaire afin de procéder à
l'héliportage d'éléments de climatisation

Paris, le 29 mars 2022

ARRETE N°2022-00299

LE PREFET DE POLICE

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R.131-1 et D.133-10 à D.133-14 ;

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 AIROPS » 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 10 juin 2021 fixant la liste des zones interdites à la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou tout autre capteur ;

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

Vu la demande du 25 mars 2022 présentée par Monsieur Xavier DECROUX de la société SAF HELICOPTERES, mandatée par la société BOUARD, qui souhaiterait obtenir l'autorisation de procéder, à l'aide d'un hélicoptère bi-turbine de type SUPER PUMA, à l'héliportage de trente-cinq éléments de climatisation en deux survols sur le toit la Bibliothèque Nationale de France – François Mitterrand, située quai François Mauriac, Paris 13^{ème} ;

Vu la saisine du directeur central de la police aux frontières en date du 28 mars 2022 ;

Vu l'avis de la Ville de Paris du 25 mars 2022 ;

Vu l'avis favorable de Madame la Chef de la Subdivision Opérations Aériennes de la Direction générale de l'Aviation civile du 28 mars 2022 ;

Vu l'avis favorable de Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France du 28 mars 2022 ;

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 du préfet, directeur du cabinet ;

A R R E T E :

Article 1^{er}

La société SAF HELICOPTERES est autorisée à utiliser l'hélicoptère bi-turbine SUPER PUMA, immatriculé HB-ZKN, titulaire d'un certificat de navigabilité et d'un certificat d'examen de navigabilité valides, et à créer une hélisurface temporaire afin de procéder à l'héliportage d'éléments de climatisation.

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 samedi 02 avril 2022, en deux opérations, respectivement de 60 minutes et de 90 minutes environ.

Article 2

Les charges, au nombre de 35, seront disposées dans l'avenue de France, Paris 13^{ème}. Pour des raisons de sécurité, l'avenue Raymond Aron, dans sa totalité, et l'avenue de France, entre l'avenue Raymond Aron et l'avenue 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.

La distance minimale par rapport aux habitations est deux fois le diamètre du rotor.

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

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.

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.

Aucun débordement ne sera toléré par rapport aux objectifs définis et les altitudes devront être respectées.

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. 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 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).

Les vols se décomposeront 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/Pont Périphérique Amont 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 CH.HRA.SPO.3038. 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 contactera les aérodromes d'aviation générale non contrôlés ainsi que les gestionnaires des activités aériennes sportives et récréatives à proximité des opérations.

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 9

Les trajets pour rejoindre et quitter l'hélicoptère 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, y compris les grues et leurs flèches lors des phases d'atterrissage et de décollage avec une marge de franchissement réglementaire.

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

Article 10

Le pilote devra prendre en compte de manière effective l'environnement de la zone de travail avec reconnaissance préalable du site et des aires de recueil le cas échéant.

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

Le pilote devra s'assurer qu'il pourra, à tout moment au cours de sa mission, en cas de panne d'un moteur ou en cas d'urgence, effectuer un atterrissage d'urgence sur une aire libre de toute personne et dégagée de tout obstacle hors de l'agglomération et 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 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 D133-10 à D133-14 du code de l'aviation civile.

L'exploitant s'assurera préalablement de la compatibilité de sa mission avec les dispositions de l'arrêté du 10 juin 2021 fixant la liste des zones interdites à la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou tout autre capteur, arrêté consultable en ligne.

Article 12

Le pilote devra impérativement informer de la réalisation des survols la salle de conduite du Centre National des Opérations Aériennes de l'Armée de l'Air, la veille et une heure avant chaque intervention au 04.78.14.31.36.

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 de 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'événements 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 et le directeur de l'ordre public et de la circulation la préfecture de police sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui fera l'objet d'un affichage sur les portes de la Préfecture de police, 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

Le Préfet, Directeur du Cabinet

Signé

David CLAVIERE

Préfecture de Police

75-2022-03-29-00002

Arrêté n°2022-00300 autorisant une opération
d'héliportage

Paris, le 29 mars 2022

ARRETE N°2022-00300

LE PREFET DE POLICE

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R.131-1 et D.133-10 à D.133-14 ;

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 AIROPS » 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 10 juin 2021 fixant la liste des zones interdites à la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou tout autre capteur ;

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

Vu la demande du 17 mars 2022 présentée par Monsieur Xavier DECROUX de la société HELI-TV / SAF HELICOPTERES mandatée par la société TAIYO Europe GmbH, qui souhaiterait obtenir l'autorisation de procéder, à l'aide d'un hélicoptère bi-turbine de type SUPER PUMA, à l'héliportage de trois charges sur le toit la Cité des Sciences et de l'Industrie, située au 30 avenue Corentin Cariou, Paris 19^{ème} le 4 avril 2022 ;

Vu la saisine du directeur central de la police aux frontières en date du 14 mars 2022 ;

Vu l'avis favorable de Madame la Chef de la Subdivision Opérations Aériennes de la Direction générale de l'Aviation civile du 23 mars 2022 ;

Vu l'avis favorable de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France du 23 mars 2022 ;

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 du préfet, directeur du cabinet :

ARRETE :

Article 1^{er}

La société HELI-TV / SAF HELICOPTERES est autorisée à utiliser l'hélicoptère bi-turbine SUPER PUMA AS332C1, immatriculé HB-ZKN, titulaire d'un certificat de navigabilité et d'un certificat d'examen de navigabilité valides et à créer une hélisurface temporaire afin de procéder à l'héliportage de trois charges de 2500 kg.

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 lundi 4 avril 2022 pour une durée de 110 minutes environ.

Article 2

Les charges, au nombre de 3, seront disposées dans le parc de la Cité des Sciences et de l'Industrie au pied de la Géode.

Pendant cette opération, l'ensemble du secteur compris entre la galerie de la Villette, la Cité des Sciences et de l'Industrie, l'établissement « Le Cabaret Sauvage » et le canal de l'Ourcq, comprenant les quais, seront sanctuarisés.

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

L'exploitant devra s'assurer de la résistance des élingues en fonction de la charge à soulever et transporter. Les trajets pour rejoindre et quitter l'hélicoptère ne pourront pas s'effectuer avec l'élingue déroulée.

L'exploitant devra prendre de manière effective l'environnement de la zone de travail avec reconnaissance préalable du site et des aires de recueil le cas échéant.

La zone survolée, la zone de prise des charges ainsi que la zone de poser de l'hélicoptère seront délimitées et interdites au public et au personnel de l'établissement public. Du personnel de sécurité surveillera le déroulement de l'opération et empêchera toute pénétration du public dans la zone de l'hélicoptère. Aucune personne non nécessaire à l'opération ne se trouvera dans ces zones tant que l'hélicoptère ne sera pas reparti.

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.

Article 3

La distance minimale par rapport à toute personne, tout véhicule, toute habitation et tout obstacle artificiel est deux fois le diamètre rotor.

Le pilote devra s'assurer qu'il pourra, à tout moment au cours de sa mission, en cas de panne d'un moteur ou en cas d'urgence, effectuer un atterrissage d'urgence sur une aire libre de toute personne et dégagée de tout obstacle hors de l'agglomération et 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 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 puis de Paris Le Bourget, 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).

Les vols se décomposeront 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 du canal de l'Ourcq 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 CH.HRA.SPO.3038. 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 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 D133-10 à D133-14 du code de l'aviation civile.

L'exploitant s'assurera préalablement de la compatibilité de sa mission avec les dispositions de l'arrêté du 10 juin 2021 fixant la liste des zones interdites à la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou tout autre capteur, arrêté consultable en ligne.

Article 11

Le pilote devra impérativement informer de la réalisation des survols la salle de conduite du Centre National des Opérations Aériennes de l'Armée de l'Air, la veille et une heure avant chaque intervention au 04.78.14.31.36.

Le pilote devra également 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 12

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

Article 13

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 14

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 15

La directrice de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne et le directeur de l'ordre public et de la circulation la préfecture de police sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui fera l'objet d'un affichage sur les portes de la Préfecture de police, du commissariat et de la mairie du 19^{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,
Le Préfet, Directeur du cabinet
signé
David CLAVIERE