

COMPTE RENDU

7^{ème} édition des rencontres de la montagneTHEMATIQUE « LES LOISIRS AERIENS : TREMLIN DU DEVELOPPEMENT
ECONOMIQUE »

*"Birds born in a cage think flying is an illness." -
Alejandro Jodorowsky*

Objectifs de la journée

La CCI des Hautes-Alpes organise chaque année les Rencontres Economiques de la Montagne. Quels sont les objectifs autour d'une telle thématique ?

Harold KLINGER, membre élu CCI Hautes-Alpes explique : "La recherche de relais de croissance pour l'économie de la montagne représente la vocation des Rencontres de la Montagne. Un événement qui gagne en ampleur année après année : de 40 participants en 2015 à plus de 80 passionnés en 2022, des thématiques variées (l'économie du bien-être, la filière cycle ou encore le géotourisme ...) et un soutien sans faille de nos partenaires".

- Démontrer que la filière des loisirs aériens constitue un vecteur de débouchés, d'emploi, d'attractivité et de développement pour les territoires de montagne
- Expliquer le partage du ciel et les lois qui s'y appliquent
- Présenter différentes façons de gérer un site de loisirs : site de décollage, aérodrome ...
- Exposer les transitions qui font face à cette filière et comment les relever
- Réunir le réseau de l'économie des loisirs aériens et échanger sur les besoins et attentes, difficultés

Intervenants

Allocutions d'introduction et conclusion

- Frédéric CAVALLINO – Président de la CCI des Hautes-Alpes
- Harold KLINGER – Membre élu CCI des Hautes-Alpes
- Nicolas SAUVAN-MAGNET – Membre élu à la CCI du Pays d'Arles et représentant de la CCI Provence Alpes Côte D'Azur
- Patrick RICO – Vice-Président du Conseil Départemental des Hautes-Alpes
- Patrick GRAND'EURY – Président du Cluster Montagne
- Jean-Michel ARNAUD – Sénateur des Hautes-Alpes et Maire de Tallard de 2001 à 2020
- Chantal EYMEOD – Vice-Présidente de la Région SUD



Cadrage technique et règlementaire

- Flora CHARRIEAU – Ingénieure filière risingSUD
- Jean-Louis JULIEN – Agent AFIS 05
- Emmanuel FELIX-FAURE – Conseiller technique national FFVL

Table ronde 1 : Les modèles de gestion

- Jean-Michel ARNAUD – Sénateur des Hautes-Alpes et Maire de Tallard de 2001 à 2020
- François GERIN-JEAN – Elu communal à Saint-André-les-Alpes et vice-président de la communauté de communes Alpes-Provence-Verdon
- Sébastien BUCAMP – Talloires-Montmin (excusé)
- Nicolas RENCHET – Nico Aéro Peinture
- Christian AUBERT – CD 05

Table ronde 2 économie et transitions

- Pierre-Emmanuel DANGER – Sytem D
- André SOULAGE – Pôle SAFE / expert en programmes aéronautiques
- François GERIN-JEAN : Elu communal à Saint-André-les-Alpes et vice-président de la communauté de communes Alpes-Provence-Verdon
- Corinne FITZGERALD – Dirigeante de la société ICARIUS
- Thibault LAJUGIE – Coupe ICARE (excusé)

De quelle filière exactement s'agit-il ?

Flora CHARRIEAU, a rappelé en introduction quelques éléments. Nous parlons ici de pratique récréative et sportive. (Hors drone et transport militaire, bien que beaucoup d'aérodrome comme celui de Gap-Tallard ont ce passé de base militaire)





Enjeux

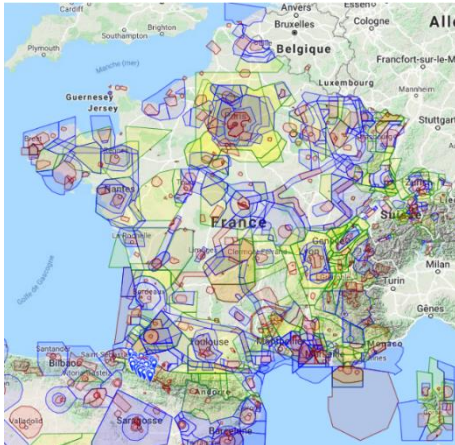


Figure 1: espace aérien- FFVL

➤ Un espace aérien partagé et organisé

L'intégration de chaque appareil dans le ciel s'apparente quelque part à la réglementation de la route, nous expliquait Jean-Louis JULIEN, agent AFIS. De la même façon que la route se partage entre plusieurs classes de véhicules avec des codes différents (voiture, camions, bus ...) l'aérien suit ce schéma. Tout appareil doit cohabiter en sécurité avec les autres, qu'il soit un ULM, un avion, parapente ou encore planeur. Pour permettre à chacun d'évoluer en sécurité, l'espace aérien est divisé en deux : l'espace contrôlé et l'espace non contrôlé. (Soumis à réglementation ou pas)

Les Hautes-Alpes relèvent de l'espace non contrôlé où on y applique les règles de la circulation aérienne et sur les aérodromes celles de la circulation aéroportuaire.

Emmanuel FELIX-FAURE, conseiller technique à la FFVL a rappelé que les activités de planeur ultra léger, de parapente, de deltaplane, mais aussi celles de niches telles que le speed riding font partie du vol libre. Sur ce sujet il est d'usage que tout ce qui n'est pas interdit est autorisé. Depuis un arrêté de 2022, un simple panneau peut interdire l'accès à un site, tout comme un arrêté d'un Maire.

Au final quel modèle de gestion choisir ?

Nous avons présenté une diversité de modèles : un opérateur unique sur Saint-André-les-Alpes, un modèle associatif avec la fédération des vols en planeur, une régie sur Gap Tallard. Chaque modèle fonctionne très bien avec ses avantages et inconvénients.

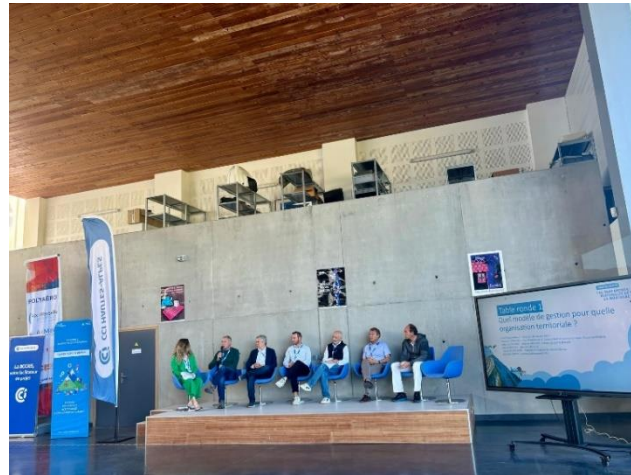
Si le modèle associatif est un frein à l'investissement et souffre du manque d'engagement de la population dans le fonctionnement, il permet de rendre accessible une pratique qui serait élitiste sans ce modèle. Jean-Marc CAILLARD qui a rappelé que 80% de son activité était réalisée sur le 04 et 05 du fait des conditions exceptionnelles.

Le modèle d'opérateur unique présenté sur Saint André les Alpes permet de créer une relation durable sur du long terme entre l'acteur privé (l'école AEROGLISS) et la collectivité (mairie et communauté de commune). François GERIN-JEAN, Vice-Président de la



Communauté de Communes a expliqué le rôle d'aménageur des pouvoirs publics, mais aussi d'assembler puisque qu'il consulte régulièrement pour tout projet l'ensemble des acteurs du territoire : associations, ONF, professionnels ...

Le modèle de régie du département permet d'internaliser les tâches courantes liées à l'exploitation et dispose d'outils pour protéger le site : plan d'exposition au bruit, plan d'aménagement, plan de servitude ...



→ **Il n'y a donc pas un modèle de gestion applicable partout mais plutôt un modèle par site ; chaque gestionnaire fait le choix de son modèle avec la balance coût bénéfice mais aussi lié à l'histoire de son site et de ses acteurs**

S'inspirer du passé pour mieux anticiper le futur

Le Sénateur des Hautes-Alpes Jean-Michel ARNAUD est revenu sur l'essence de l'aérodrome de Gap Tallard. La compréhension du passé des sites est capitale pour aménager en harmonie avec les habitants et le territoire. Le site était donc un ancien camp d'aviation de Tallard. La saisie de ce dernier a été au prix de la plus belle parcelle agricole du département.

Le site a vu naître très vite l'activité de vol à voile (1940) et s'est vu géré par la CCI 05. A cette période l'aérien constituait une opportunité pour le département notamment via la compagnie AIR ALPES pour se connecter à la capitale. Par suite d'une restructuration du modèle et à la disparition de cette ligne mais aussi à des opportunités de développement, la CCI a préféré céder sa gestion à un syndicat mixte (le S.I.V.U) qui sera chargé de la conception, aménagement, promotion et commercialisation du site mais aussi de l'innovation par la recherche d'activité nouvelles. Enfin la gestion est désormais dans les mains du département qui poursuit le développement et la promotion du site.

L'aérodrome a eu une croissance exponentielle passant de quelques pionniers visionnaires tels que Charly BAUM à une zone accueillant toute la chaîne de valeur économique mais aussi toutes les activités de loisirs praticable sur un même site.



Parmi les entreprises récentes, nous pouvons citer la société **Nico Aéro Peinture** représentée par son dirigeant Nicolas RENCHET qui a pu vivre son rêve de mise en beauté d'aéronefs par la peinture. L'implantation et le développement de cette société est passé par le système des AOT avec un soutien et une confiance de la Mairie de Tallard, dont le Maire était Jean-Michel ARNAUD. La société ICARIUS est un autre exemple de dirigeante passionnée, avec sa Dirigeante, Corinne FITZGERALD, ancienne parachutiste de haut-niveau qui s'est implantée sur le territoire pour ses conditions d'aérologie.

Le rôle de l' élu en tant qu'aménageur et garant de l'acceptabilité sociale

*« Equilibre entre développement et consentement » Jean-Michel ARNAUD,
Sénateur des Hautes-Alpes.*

Tout est résumé par cette citation. En effet, nous sommes revenu grâce à François GERIN-JEAN et le Sénateur sur quasiment 20 ans de Maire de Tallard, sur cette ambivalence.

L' élu, donc en général le Maire doit trouver cet équilibre parfois mince entre développer une zone sans porter trop de préjudice aux acteurs qui y vivent.

Pour cela, la municipalité de Tallard a œuvré sur plusieurs axes

- Travailler le sentiment de fierté et d'appartenance à son territoire.
- L'ancrer par des festivités, réunissant pratiquants, familles, professionnels et territoires
- Intégrer la population dans la réglementation pour les protéger

La communication est donc un vecteur capital pour que chacun comprenne l'équation bénéfiques (emploi, économie) > contraintes (nuisances sonores maîtrisées, perte de terres agricoles).

François GERIN-JEAN sur une discipline différente qui est celle du parapente est exactement dans cet état d'esprit. Il a rappelé que le parapente contrairement aux idées reçues était très espacivore et demande beaucoup de foncier, des accès à des espaces aériens utilisés. La contrepartie est donc une **concertation très large avec les acteurs du territoire** dont l'ONF, les citoyens, les associations environnementales. Chacun y apporte sa compétence et garanti l'équilibre du site qui est aujourd'hui dans un espace naturel sensible, en zone humide mais cette collaboration intelligente a permis d'intégrer le site dans le plan de gestion. Aussi, François a insisté sur la notion de **compromis** entre des acteurs qui ont des besoins différents (chasse, tourisme, exploitation forestière ...) permettant à tous de co-exister.

Enfin autre point commun entre ces deux sites très différents est la vision de l' élu aménageur **sur du très long terme**. En effet, les contraintes liées à l'urbanisme imposent de se projeter minimum à 20-30 ans dans une stratégie pour un projet cohérent et d'envergure.



« Jouer avec tous les partenaires, se rendre disponible et affronter les problèmes ensemble de façon sérieuse » François GERIN-JEAN, VP de la Communauté de Communes Alpes Provence Verdon

Enfin dernier point commun partagé par nos deux élus gestionnaires qui est capital : **la confiance**

- La confiance entre les acteurs
- La confiance dans une stratégie de long terme
- La confiance en l'innovation et à la capacité des acteurs locaux de le faire

Les loisirs aériens génèrent donc des retombées économiques ?

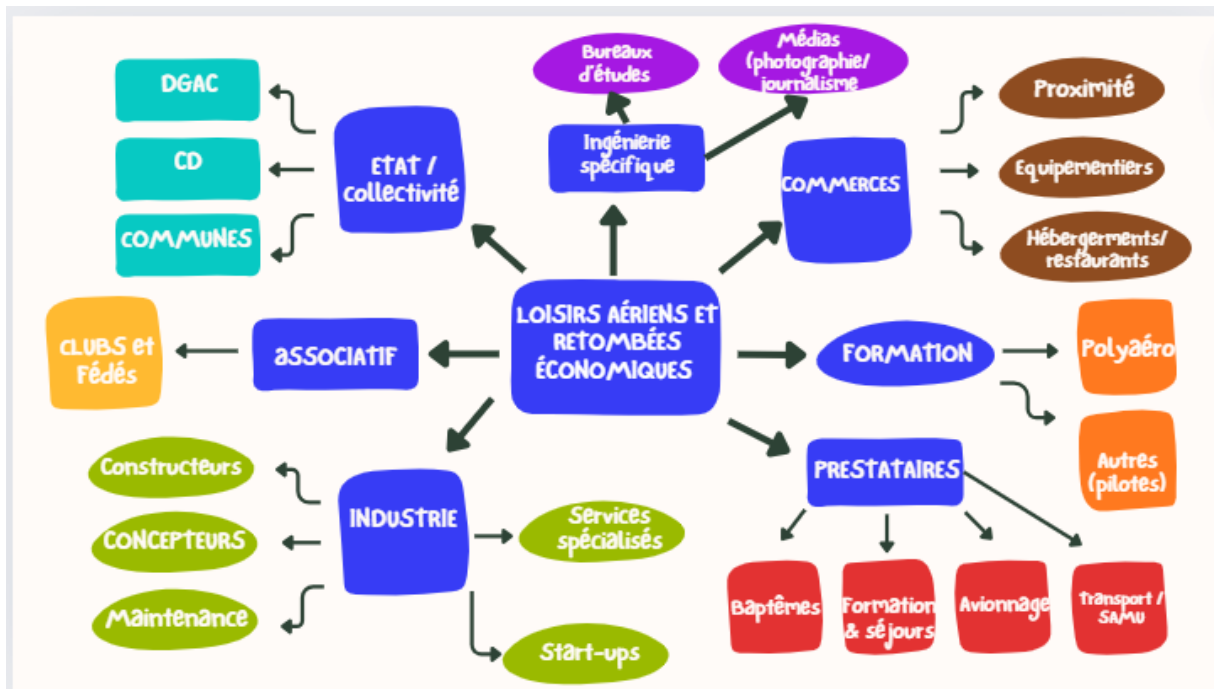
Patrick RICOU, Vice-Président du Conseil départemental des Hautes-Alpes a souligné quelques chiffres : 300 personnes vivent à l'année dans les Hautes-Alpes de l'activité de loisirs aériens motorisés. Cela représente 1000 emplois indirects et 50 m € de CA.

Au-delà de ces chiffres, ce département haut-alpin est unique par une combinaison de facteurs clés de succès :

- Une météo et des conditions d'aérologies favorables quasiment toute l'année
- Des sites de parachute qui combinent un accès facilité, une vue extraordinaire, des aménagements adéquats et enfin une possibilité pour les clients et professionnels d'étendre leur parcours sur des activités complémentaires
- Un écosystème riche sur un site unique où les professionnels qui sont présents sont aussi passionnés et eux même pratiquant
- Un département qui rayonne à l'international que ce soit sur la qualité des entreprises ou des conditions de pratique.
- Une forte concentration de sites de vol libre sur ce département.



Ainsi, Flora CHARRIEAU, Ingénieure chez RISING SUD, définit la chaîne de valeur des loisirs aériens avec le schéma ci-dessous. Il est à noter que sur le site de Gap-Tallard **toutes ces activités sont représentées**.



A la vue de ce schéma, on comprend bien la portée des retombées économiques qui touchent beaucoup de secteurs d'activités et à quel point il peut être difficile de les évaluer de façon exhaustive.

Pierre Emmanuel DANGER pour montrer l'importance économique du vol libre a cité l'exemple d'Annecy qui représente 130 000 décollages par an, 8 à 10 000 personnes qui volent chaque année pour une **retombée économique évaluée à 3.2 M €**

L'évènementiel sportif : vecteur de retombées directes et indirectes

Saint André les Alpes a insisté sur le rôle capital des compétitions de passage ou encore des grandes manifestations telles que la coupe ICARE, tournée vers le loisir. Elles permettent au-delà des retombées directes d'avoir une image attractive, et de financer de quoi améliorer le parcours client.

L'exemple des championnats de France de 1990 où la commune de Saint André les Alpes a installé un compteur a permis de montrer qu'il y a eu pour une compétition de parapente plus de 50 000 personnes qui ont accédé au décollage, se chiffrant ainsi **en million d'euros**.

Ces pratiquants contrairement aux idées reçues ont des exigences de confort malgré tout, et pour des petites communes les retombées en pourcentage sont conséquentes.



La FFVL a présenté la coupe ICARE qui est un évènement unique dans le monde qui **n'est pas compétitif mais festif et professionnel**. C'est un lieu qui se prête naturellement aux loisirs aériens avec un nombre de jour de pratique à l'année très élevé. Cette manifestation a contribué à la renommée internationale d'une toute petite commune, celle de Saint Hilaire du Touvet. La coupe s'est construite par l'intermédiaires de bénévoles et la constitution d'une association comptant 3 salariés.

Pierre Emmanuel DANGER de la société SYSTEM D qualifie cette manifestation de « Mass participation event » puisqu'en 2023 ce ne sont pas moins de 10 000 pilotes, 90 000 participants dont 60% qui ont été en séjour. Qui plus est, la COUPE a réussi à se doter d'un vrai observatoire de ses pratiquants et est en capacité aujourd'hui d'analyser finement sa segmentation (attentes, provenance, sexe, taille des groupes, catégorie socioprofessionnelle ...)

La formation : game changer de demain

Nicolas RENCHET a insisté lorsqu'il s'est projeté dans 20 ans sur l'importance de se doter dès aujourd'hui de formation en adéquation avec le monde de l'entreprise d'aujourd'hui mais aussi de demain.

Les ateliers de l'après-midi sur Polyaéro (réalité virtuelle et réalité augmentée) ont été la parfaite illustration de l'adaptation du milieu de la formation au progrès technique. Ces adaptations doivent continuer et ce dans un modèle pérenne permettant de se projeter sur du long terme.

Autre élément sur la formation qui est ressorti dans le temps du débat : **l'alternance comme vecteur de professionnalisation**. Si elle était mal vue quelques années en arrière, l'alternance permet sur des métiers à haute technicité d'amener plus vite les jeunes comme par exemple Marius, alternant chez la société ICARIUS vers l'autonomie. Corinne FITGZERALD, gérante de cette société a insisté sur la temporalité que prenait l'autonomie dans un secteur aussi règlementé et complexe.

L'alternance est aussi une voie choisie par le vol libre avec une fédération poussant au-delà de la théorie à la pratique la plus conséquente possible pour les moniteurs. Le site de Saint André les Alpes par exemple a investi il y a bien longtemps dans la formation puisqu'il forme des pilotes via des formations fédérales.





Une nécessité pour les territoires de se doter d'une approche globale des loisirs de montagnes

Pierre-Emmanuel DANGER est revenu sur la définition du tourisme : « Voyager pour le plaisir ou le travail ».

Une approche globale à l'échelle d'une destination touristique permet de penser des modèles économiques équilibrés où les investissements et coûts d'exploitation d'un produit touristique sont couverts par des recettes telles que l'accueil du public. Pour que cet équilibre économique puisse être réalisé, Pierre-Emmanuel a insisté sur l'intégration de deux éléments à la définition du tourisme

- Adapter une activité (sportive, culturelle ou contemplative) à un usage touristique : un point de vue permet aux habitants, photographes ou encore naturalistes d'apprécier le paysage, nécessitant pour optimiser l'expérience des aménagements. SystemD a donc cette approche globale en aidant les territoires à accueillir et organiser la pratique en question, créer une activité en travaillant sur le parcours client et enfin en faisant vivre une **expérience**, permettant de **marquer les esprits et de créer du souvenir**
- Intégration capitale du **risque** : en le limitant pour les pratiquants et visiteurs notamment quand un site est en croissance et qu'il s'expose à l'augmentation de la fréquentation. En toute logique plus de pratiquants signifie plus d'accident ; mais aussi pour respecter l'environnement dans lequel cette activité s'inscrit et limiter l'impact des activités sur ce sujet
- Enfin **« favoriser la cohabitation avec les activités coexistantes au tourisme »**. Ce point est capital et il est revenu avec l'exemple de l'aérodrome de Gap Tallard mais aussi avec le site de Saint André les Alpes qui accueille aussi une réserve de chasse, une forêt protégée et bien d'autres usages.

Les destinations touristiques qui souhaitent s'inscrire dans ce schéma auront donc un investissement à prendre en compte, notamment pour l'intégration du risque et la cohabitation des activités. D'où l'importance de penser un modèle économique qui aille au-delà d'une seule activité en identifiant dès le début les potentiels leviers de retombées économiques.

Ce travail est possible uniquement **lorsqu'il existe une base de données qualifiée** permettant d'évaluer un potentiel de fréquentation et de pratiques et proposer des solutions adaptées à la destination touristique. Si les cas d'aérodromes semblent plus simples à traiter en termes de données (nombre d'engins déterminés, nombre de pilotes permettant de définir avec précision un modèle économique équilibré), pour le vol libre en revanche la situation est plus compliquée car l'accès à la pratique est difficilement monnayable. Qui plus est, chaque discipline est une niche en soit puisque les pratiquants sont très différents que nous parlons de vol local, de marche & vol, cross ou vol bivouac). Il est donc capital d'identifier les profils clients, leur segmentations, attentes, besoins et contraintes.



Enfin, Pierre-Emmanuel nous a partagé sa recette pour une mise en tourisme réussie :

- 1) Proposer une variété de site complémentaires dans l'objectif de garantir le vol :
aérologies différentes, accès différents ...
- 2) Organiser le vol selon les différentes réglementations et bien en tenir compte : lois applicables, réserves de chasse, zones humides, contraintes diverses, plans d'exposition au bruit ...
- 3) Se reposer sur un réseau d'acteurs dynamiques et « **créer une identité culturelle dans une pratique très communautaire** »
- 4) Créer un écosystème économique pour générer des retombées et de l'emploi
- 5) Intégrer le vol libre **dans tous les schémas de développement des activités de pleine nature** car le « parapentiste » est pluriactif (escalade, randonnée, VTT...)
- 6) Penser à occuper et accueillir les accompagnants



Transitions et impacts sur la filière de loisirs aériens

1) Les transitions sociétales

Corinne FITZGERALD mentionnait dans les changements qui l'ont interpellée, le **passage d'un modèle associatif de passionnés à un modèle commercial de consommation**.

Les professionnels du parachute étaient à 5 sauts par le passé à la journée, là où nous sommes aujourd'hui à 30 à la journée. Au-delà de la pression occasionnée, cela reflète une société qui est en demande d'expériences uniques en quantité.

L'avènement du digital est aussi un élément qui pousse les pratiques et professionnels à évoluer.



2) Décarbonation de la filière aéronautique

André SOULAGE, expert des programmes aéronautiques du Pôle SAFE nous a exposé les enjeux que la filière aéronautique devra relever. SAFE accompagne ainsi les territoires et plus globalement l'état dans la prise en compte de ces enjeux et représente un appui de veille et d'accompagnement.

De fait les 3 leviers principaux identifiés et présentés ci-dessous produiront un premier effet sur la trajectoire de décarbonation à des horizons différents, mais tous sont à activer et à soutenir dès maintenant.



Ces 3 leviers technologiques sont :

- Le renouvellement des flottes, permettant de remplacer les appareils opérant en France et au départ de la France par des appareils de dernière génération à meilleure efficacité carbone => deux horizons : déploiement complet des avions dits « technologie 2018 », en cours, avec objectif de l'achever avant 2035, puis déploiement de la « nouvelle génération d'avions » au-delà.
- La conception et l'industrialisation d'une nouvelle génération d'avions, gamme complète d'appareils d'efficacité énergétique accrue, capables d'utiliser des énergies bas carbone (électricité, CAD, H2), et à forte efficacité économique et environnementale. Deux horizons : (1) certification/industrialisation des différents programmes au cours de la prochaine décennie ; (2) déploiement à partir de 2033 - 2035 selon les programmes.
- La compatibilité des avions et moteurs existants et futurs avec une variété de carburants alternatifs au kérosène, d'origine biomasse ou synthétique, sans mélange « 100% Carburant d'aviation durable » => Horizon de certification 2025-2030.

« Le secteur aérien doit et devra faire face à une multitude de surcoûts liés à la décarbonation » - FEUILLE DE ROUTE DECARBONATION DE L'AVIATION - Gouvernement

En illustration, Corinne FITZGERALD, dirigeante de la société ICARIUS a présenté un projet de retrofit, permettant d'envisager pour les flottes d'avion large un nouvel avenir, plus durable. Une nouvelle génération de moteur, moins émetteurs et moins bruyant se verra incorporé dans ces machines, évitant par la même occasion tout un processus de production émetteur de GES lié à une nouvelle flotte d'avions là où les anciens sont en parfait état.

Cette solution permettra néanmoins d'accueillir tout type d'énergie, lorsque le progrès technique aura permis de rendre les solutions électriques ou hydrogènes plus viables économiquement et techniquement.

André SOULAGE a précisé avec optimisme que le progrès technique était en route mais qu'il faudrait un certain temps pour qu'il devienne utilisable.



AFOM

**Atouts**

- Une forte **complémentarité** des activités de loisirs aérien à l'échelle d'un territoire de montagne mais aussi au sein d'une même pratique – Le parapente notamment dispose de sites facilement accessibles tels que Saint-Vincent-les-Forts et d'autre plus complexes à appréhender
- Filière **passion**. Rappelé par Flora en introduction, le fait que l'homme ait réussi à voler ne date que d'une centaine d'année bien qu'il en ait toujours rêvé.
- Une filière vol libre en pleine croissance (FFVL) en nombre de licenciés mais aussi de moniteurs
- Une filière aéronautique qui continue d'être **attractive** pour les jeunes (Exemple : Icarus / Beringer sur les Hautes-Alpes)
- **L'innovation** est au cœur du processus que ce soit pour relever les défis sur la feuille de route décarbonation, se conformer à la réglementation ou justement s'intégrer dans les classes moins complexe (Exemple : Helisport)
- Une filière qui est dynamique en inter-saison du fait des conditions d'aérologie

**Faiblesses :**

- Une réglementation complexe et en pleine évolution
- Progrès technique pour relever les défis décarbonation pas encore mature (électrique / hydrogène)
- Investissements très capitalistiques dans l'aéronautique
- Taille critique atteinte sur de nombreux sites
- Peu de données fournies et d'étude sur le vol libre

**Opportunités :**

- Générations Z (jusqu'à 2010) et alpha (après 2010) en recherche d'expériences nouvelles qui ont tendance à consommer du baptême et ne plus pratiquer durablement les pratiques : enjeu fort de comprendre leurs motivations afin de réussir à les fidéliser
- Aides des pouvoirs publics pour accompagner la décarbonation industrielle (exemple : fonds vert, territoire d'industrie ...)
- Grandes manifestations qui sont toujours autant attractives et qui permettent de réunir tout une filière : meeting aérien sur Tallard, coupe Icare sur Saint Hilaire
- La formation est en pleine mutation et certains sites comme polyaero sont au centre de l'écosystème économique. L'alternance permet aussi de se projeter sur des étudiants prêts à l'emploi dans des métiers très techniques
- Les évolutions digitales telles que la réalité augmentée permettent d'envisager de nouveaux
-

**Menaces :**

- Difficulté de renouveler la pyramide des âges pour les filières planeur et aéro.
- Du fait du désengagement des citoyens dans le milieu associatif, filière planeur qui est impactée
- Lenteur du progrès technique pour rendre les solutions décarbonation efficaces (l'avion électrique et hydrogène existent cf G1 aviation. Néanmoins leur usage, leur coût d'investissement et d'exploitation ne permettent pas encore de pouvoir se projeter. De la même façon ces deux solutions pour qu'elles aient du sens sur le plan environnemental doivent trouver une source d'énergie différente du pétrole. Ces technologies sont donc en attente de la poursuite d'ITER)

Solutions pour un développement économique et touristique harmonieux

- Equilibre entre consentement et développement
- Créer une relation de confiance entre les acteurs privés, publics, associatifs, partenaires mais aussi les citoyens, et ce dans le temps
- Une vision sur du long terme pour les stratégies publiques
- Un élu aménageur, proche de ses acteurs qui apporte une stratégie de long terme



Les PITCH entreprise

HELISPORT – Matthieu DE QUILLACQ : <https://www.youtube.com/watch?v=91o7QEU68Zs>

Contact : helisport@alixa.fr

06 07 661 668

Site WEB : <http://www.helisport.fr>



SANISPHERE – Armel SEGRETAIN : <https://sanisphere-fr.com/>

Contact : armel@sanisphere.fr

07 82 21 27 58

