



L'Esma ne semble pas trop souffrir des effets de la crise du transport aérien. Un peu plus d'un an après l'ouverture de son antenne parisienne, les responsables ont le sentiment d'avoir fait le bon choix. L'école propose désormais toutes les formations, mais surtout, la présence en région parisienne favorise plus qu'à Montpellier un développement à la fois vers l'Europe du Nord, vers les plateformes aéroportuaires parisiennes et vers les compagnies aériennes. L'école cherche sa clientèle dans le Nord, en Belgique et au-delà. Par ailleurs, elle a noué avec Globaljet un contrat de partenariat en appui de ses formations aux métiers de l'aéroport. Pour la partie pilote, l'Esma est diversifiée depuis plusieurs années déjà vers le marché asiatique. Elle vient de signer un contrat avec la China United Airlines pour la formation en France d'une seconde promotion de cadets, la première étant arrivée en janvier. En novembre, elle avait déjà signé un protocole sur cinq ans pour la formation de PNC/PNT avec la Civil Aviation Flight University of China (CAFUC). Il existe également un partenariat historique avec Vietnam Airlines au travers d'une filiale française détenue à 30 % par la compagnie asiatique. Là encore, les besoins sont importants : 140 pilotes à former par an, une partie sera formée sur place (de l'ordre d'une quarantaine) et un appel d'offres international concernera les 100 autres : l'Esma a également répondu... Vietfly, la filiale française, devrait enfin démarrer son activité cette année. Fin 2010, les cadets passeront leur PPL sur place avant de venir en France. L'école montpelliéraine pourrait la proposer à son catalogue. Enfin, dernière information importante : l'école projette d'investir dans un simulateur full flight A320 ; une décision justifiée, selon Jean Durand, par diverses opportunités : clientèle de compagnies locales pour du recurrent training et surtout des perspectives de reprise. ■