



Le 4 mai 2020

Lettre ouverte en réponse aux déclarations du work council de KLM dans la presse néerlandaise.

Il est illusoire de penser que KLM tirerait mieux son épingle du jeu sans Air France.

Les syndicats d'Air France rejettent les allégations du comité d'entreprise de KLM selon lesquelles il pourrait être préférable de faire cavalier seul chacun de son côté. Un rappel, en 2004 lorsque Air France a racheté KLM, cette dernière était quasiment en faillite. Depuis, grâce à l'alliance Air France-KLM, KLM a connu une croissance exponentielle en profitant amplement de l'accès au marché français qui est trois fois plus important qu'aux Pays-Bas. Le marché français est, et reste l'un des plus grands, des plus attractifs et des plus lucratifs au monde, avec 89 millions d'arrivées internationales en 2018.

KLM bénéficie également grâce à la force de vente commune avec Air France d'un accès équivalent aux contrats lucratifs d'entreprise d'Air France. Sans cet accès, la part de KLM dans les revenus du groupe serait bien moins importante.

Un constat s'impose donc : KLM ne pourrait pas être aussi attractive et lucrative sans accès au marché français.

KLM tire également bénéfice de la communauté des équipes de ventes et du revenue management qui restent cependant dirigés par une direction issue de KLM.

Air France ne contrôle ni ses propres investissements numériques, ni ses propres ventes dans le fret, ni même ses propres revenus, KLM pense que c'est en quelque sorte normal. Et pourtant au sein du groupe, il existe deux trésoreries distinctes, puisque KLM a toujours refusé le « cash pooling » au niveau de la holding. Il n'y a donc jamais eu un seul euro transféré de KLM vers Air France, il est donc faux de penser que KLM « soutient » Air France. Air France finance seule tous ses investissements, y compris sa flotte, mais surtout finance également majoritairement, à hauteur de 60 %, l'ensemble des investissements communs du Groupe dont KLM bénéficie évidemment. Tous les systèmes partagés entre les compagnies aériennes sont donc majoritairement financés par Air France. Ainsi que les expatriés internationaux qui sont également majoritairement rémunérés par Air France.

Il en ressort que sans Air France, KLM devrait payer plus du double pour maintenir le même niveau d'investissement et de fonctionnalité qu'aujourd'hui.

Si le Work Council de KLM pense que ce « mariage » est tellement en sa défaveur et qu'il considère que l'herbe est potentiellement plus verte ailleurs, il est peut-être temps de se poser objectivement la bonne question : est-il imaginable de bénéficier d'autant d'avantages en se séparant d'Air France et en s'associant à d'autres partenaires ? Il faudrait avant tout un acheteur, sachant in fine que l'accord de la holding s'avèrerait indispensable puisque KLM demeure une filiale de AF-KLM.

De son côté Air France a prouvé à maintes reprises qu'elle a la volonté et les moyens de survivre et a déjà montré son engagement à se transformer. Dans la difficile période que nous traversons, l'heure devrait être à l'unité plutôt qu'aux craintes et divisions. Nous appelons par conséquent nos collègues de KLM à plus de mesure et retenue dans leurs déclarations. Quant aux collaborateurs d'Air France, ils sauront prendre les mesures nécessaires pour restaurer la grandeur de leur belle compagnie dans l'intérêt tout entier du groupe AF-KLM.