



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.



May 4, 2020

## ***Open letter in response to statements by the KLM Works Council in the dutch press***

It is an illusion to think that KLM would fare better without Air France. Air France unions reject the KLM Works Council's allegations that it might be better to go it alone. As a reminder, when Air France bought KLM in 2004, KLM was nearly bankrupt. Since then, thanks to the Air France-KLM alliance, KLM has experienced exponential growth, taking full advantage of access to the French market, which is three times greater than in the Netherlands. The French market is and remains one of the largest, most attractive and most lucrative in the world, with 89 million international arrivals in 2018.

Thanks to the joint sales force with Air France, KLM also benefits from equivalent access to Air France's highly profitable business contracts. Without this access, KLM's share in the group's revenues would be much less.

One thing is therefore clear: KLM would not be as attractive and lucrative without access to the French market.

KLM also benefits from the shared services of sales and revenue management teams, which however remain under KLM management.

Air France controls neither its own digital investments, nor its own freight sales, nor even its own revenues. KLM thinks that this is somewhat normal. And yet within the group, there are two separate cash accounts, since KLM has always refused "cash pooling" within the holding company. Not a single euro has ever been transferred from KLM to Air France. It is therefore incorrect to think that KLM "supports" Air France. Air France finances all of its investments, including its fleet, but above all also finances the major share -- up to 60% -- of all of the Group's joint investments, from which KLM obviously benefits. All the systems shared between the airlines are therefore chiefly funded by Air France, as well as the international expatriates who are also primarily paid by Air France.

Accordingly, without Air France, KLM would be required to pay more than double to maintain the same level of investment and functionality as today.

If the KLM Work Council thinks that this "marriage" is so much to its disadvantage and considers that the grass is potentially greener elsewhere, it may be time to ask the right question objectively: is it conceivable that the company would benefit from as many advantages by separating from Air France and by associating itself with other partners? Above all, it would require a buyer that is fully aware that the agreement of the holding company would prove essential, since KLM remains a subsidiary of AF-KLM. Air France has repeatedly proven that it has the determination and the means to survive and has already shown its commitment to make itself over. In the difficult period we are experiencing, it should be time for unity rather than fears and divisions. We therefore call on our colleagues at KLM to be more cautious and restrained in their statements. As for Air France employees, they will know how to take the necessary steps to restore the greatness of their wonderful company in the interests of the entire AF-KLM group.