



| Flash Info de l'Administrateur Air France-KLM

François Robardet Représentant des salariés et anciens salariés
actionnaires PS et PNC

N°81, le 7 octobre 2019

Si vous ne voyez pas correctement cette page, ou si vous souhaitez lire les versions anglaises ou néerlandaises Si vous ne voyez pas cette page correctement, ou si vous voulez lire les versions anglaise ou néerlandaise,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[suivez ce lien](#) , c'est ici, [vndt](#)  u deze hier 

Gelukkige verjaardag KLM Joyeux anniversaire KLM ... Bon anniversaire KLM !

> Un siècle KLM

(source KLM) 7 octobre 2019 - **En 1919, KLM Royal Dutch Airlines a été fondée. KLM est donc la plus ancienne compagnie aérienne au monde encore en activité sous son nom d'origine (...).**

7 octobre 1919 'Royal Dutch Airlines for the Netherlands and Colonies'

Création des 'Royal Dutch Airlines for the Netherlands and Colonies' comme on l'appelait alors. Les fondateurs sont un groupe d'investisseurs qui ont demandé à Albert Plesman de prendre en charge la supervision quotidienne de l'entreprise. Plesman sera plus tard nommé directeur de KLM.

17 mai 1920 Le premier vol de KLM Le premier vol de KLM.

Le pilote Jerry Shaw pilote le DeHavilland DH-16 loué de Londres à Schiphol. À bord se trouvent deux journalistes, une lettre du maire de Londres à son homologue d'Amsterdam et une pile de journaux.

1935 Introduction du personnel de cabine à bord.

Les premiers membres de l'équipage de cabine étaient tous des hommes, les " stewards " ; peu de temps après, ils ont suivi un groupe de dames, les " hôtesse de l'air ". Le personnel de cabine a remplacé les mécaniciens de bord ; jusque-là, en plus de leurs tâches techniques, c'est le mécanicien qui s'occupait des passagers. La tâche la plus importante du personnel de cabine était la sécurité à bord et c'est toujours le cas.

21 mai 1946 Amsterdam - New York

Début du service entre Amsterdam et New York avec 'Rotterdam' un Douglas DC-4. KLM est la première compagnie aérienne à relier l'Europe continentale à l'Amérique et ce service marque le début du réseau de KLM dans l'Ouest. Le réseau transatlantique de KLM est toujours d'une grande importance.

1er avril 1958 Introduction de la classe économique.

Bien qu'elle soit un peu plus basique que la classe Touristique, KLM met tout en œuvre pour maintenir le niveau de service le plus élevé possible. La nouvelle classe économique rend le transport aérien plus abordable et le nombre de passagers augmente de 27 % en trois mois.

25 mars 1960 L'introduction de l'ère des réacteurs

Le PH-DCA 'Albert Plesman' débarque à Schiphol marquant le début de l'ère des réacteurs chez KLM. L'avion Douglas DC-8 est équipé de 4 réacteurs, ce qui réduit considérablement le temps de vol et le nombre d'arrêts nécessaires. À partir de ce moment, les vols ne durent plus des jours, mais des heures. Le nouvel avion pourrait voler jusqu'à New York en deux fois moins de temps.

28 avril 1967 Le Centre Schiphol devient la nouvelle base d'accueil.

Sur les conseils de l'ancien chef de gare Jan Dellaert, Schiphol a été développé pour que les avions puissent atterrir dans des vents forts de toutes les directions.

16 octobre 1975 L'ajout du premier Boeing 747-306B Combi à la flotteC'

est le seul avion qui transporte à la fois des passagers et du fret. Les possibilités qu'apporte cet avion augmentent la flexibilité de KLM et renforcent sa position sur le marché.

Décembre 1991 Lancement du programme de fidélisation

En Europe continentale, KLM est la première compagnie aérienne à introduire un programme de fidélisation pour ses clients, "Flying Dutchman". Ce programme est rebaptisé " Flying Blue " en 2005.

Mars 1994

KLM World Business Class

et Northwest Airlines lancent la " World Business Class ", une nouvelle classe

destinée aux voyageurs d'affaires sur les vols intercontinentaux. Le WBC offre un niveau de confort entre celui de la classe économique et de la classe royale.

29 juin 1996 Premier vol de KLM à destination de Pékin.

C'est la première étape d'un nombre croissant de destinations en Chine et d'une collaboration croissante avec les compagnies aériennes chinoises. Dès lors, la Chine devient l'une des destinations les plus importantes pour KLM.

5 mai 2004 Création d'AIR FRANCE-KLM

Ce jour-là, la fusion des deux compagnies aériennes devient officielle. 7 mois plus tôt, en septembre 2003, les compagnies aériennes ont décidé d'unir leurs forces.

25 août 2005 Introduction Airbus A330

Airbus livre le premier A330 à KLM. Cet appareil remplace le B767 qui est en train d'être progressivement retiré de la flotte.

30 juin 2011 Le premier vol à destination de Paris avec BioFuel

En 2007, KLM, en collaboration avec un certain nombre de partenaires, commence à chercher des alternatives aux combustibles fossiles. Un certain nombre d'alternatives sont étudiées, notamment le biocarburant à base d'algues, la cameline (une plante), l'huile de jathropa (une noix) et enfin la graisse de friture utilisée. L'une des conditions d'utilisation de ce carburant est qu'il n'aura pas d'effets négatifs sur la chaîne alimentaire ni sur l'environnement.

Mon commentaire : *Il y a 100 ans, jour pour jour, KLM a été créée. Elle fait partie intégrante du patrimoine néerlandais.*

Vous trouverez ci-dessus les différentes étapes qui ont marqué son histoire.

> KLM est solide comme un roc

(source De Telegraaf) 7 octobre 2019 - **La marque KLM est solide comme un roc et peut durer encore cent ans.** C'est le message du PDG Pieter Elbers, qui, inébranlable et avec un cœur bleu, dirige la compagnie aérienne. KLM est la plus ancienne compagnie aérienne qui opère toujours sous son nom original. "On l'oublie parfois, mais c'est très spécial ce que nous avons ici aux Pays-Bas." (...)

"L'entreprise se porte beaucoup mieux qu'il y a cinq ans, nous avons un taux de satisfaction de la clientèle plus élevé et une meilleure situation financière. Les investissements substantiels et les efforts du personnel ont porté leurs fruits", déclare M. Elbers. Il est heureux que le centenaire soit célébré en bonne santé. "Je suis extrêmement fier de cela, mais vous devriez toujours continuer à regarder vers l'avant. Les résultats du passé ne sont pas une garantie pour l'avenir." (...)

Pourtant, la **pollution de l'environnement est soudainement devenue un grand sujet dans l'aviation. KLM a reçu le message et a attiré l'attention du monde entier avec un récent appel à voler de façon responsable**, c'est-à-dire à réfléchir avant de prendre l'avion. "KLM et moi-même prenons cela très au sérieux", dit M. Elbers lorsqu'on lui pose la question. Avec cette initiative dans le domaine de la durabilité, KLM est la première dans l'industrie aéronautique. (...)

Le programme de développement durable prendra de l'importance chez KLM au cours des dix prochaines années. M. Elbers souligne que les changements ont parfois besoin de temps. "**Nous investissons dans une usine de biocarburants qui ne sera opérationnelle qu'en 2022. Nous travaillons sérieusement à la compensation du CO2, nous investissons des milliards de dollars dans de nouveaux avions, mais nous devons maintenir notre capacité de gain.** C'est pourquoi j'espère qu'il y aura de la place dans notre réseau pour grandir davantage. Cette croissance est nécessaire pour maintenir notre position sur la scène mondiale. Le monde n'attendra pas KLM ou les polders néerlandais. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour saisir nos chances", explique Elbers. (...)

"Nous avons été capables d'opérer avec passion et d'être des pionniers pendant cent ans, j'ai donc toute confiance qu'il y a suffisamment de connaissances et d'expertise pour continuer dans cette voie. Nous n'avons pas droit à quelque chose, nous devons le mériter. Chaque jour encore."

> Peter Hartman : " Sans Air France, KLM aurait été beaucoup plus petite ".

(source Zakenreis Magazine) 21 avril 2019 - Entre avril 2007 et juillet 2013, Hartman était le commandant en chef de la compagnie aérienne. (...)

Dès le début, vous avez été impliqué en tant que membre du conseil d'administration dans les négociations avec Air France. Quelles étaient les considérations concernant une éventuelle collaboration avec les Français ?
"**Au début de ce siècle, KLM n'était pas au bon endroit**, avec un manque d'argent et un réseau qui se rétrécissait. (...)

Avec les Anglais, leur devise était : Notre voie est la bonne. La **manière dont British Airways souhaitait mélanger les deux compagnies signifiait que KLM deviendrait un feeder pour Londres.** Selon toute vraisemblance, nous aurions très vite perdu la marque KLM. (...)

Lufthansa n'était pas non plus une option, car cette coopération ne serait pas approuvée par la Commission européenne car nous aurions trop de domination dans notre région. (...)

C'est alors qu'Air France est apparue. L'attitude des Français était beaucoup plus confortable. Ils étaient chauvins, mais d'une manière très différente des Britanniques, qui étaient carrément arrogants. Jean-Cyril Spinetta, PDG d'Air France à l'époque, ne nous a pas forcés à faire les choses à sa façon. Nous allons le faire dans les deux sens, alors vous êtes forts dans les deux sens ", a-t-il dit. Spinetta était une visionnaire sensée. Il était, en partie à cause de sa personnalité, toujours disposé à nous écouter. **Une holding a donc été créée, avec deux filiales et trois divisions : passagers, fret et maintenance technique.** (...)

Spinetta a dit pendant les négociations : "Je veux qu'on continue tous les quatre. Il parlait de lui-même, de son COO Pierre-Henri Gourgeon, de Leo van Wijk et de moi-même. Il savait très bien qu'à un moment pareil, les chasseurs de têtes sont prêts à vous emmener. Spinetta a insisté sur la continuité et l'engagement. Je compte sur vous, dit-il. Il voulait la garantie que nous ferions les premiers grands pas ensemble. Et c'est ce qui s'est passé." . (...)

Les Français ont-ils pris les décisions après 2004 ?

"Les gens qui me connaissent savent que je ne suis pas du genre à laisser faire ça. Et ce n'est pas arrivé. Bien sûr, nous avons eu des discussions animées, mais pas par l'intermédiaire des médias. Dans notre équipe de tête avec Jean-Cyril Spinetta, nous avons eu suffisamment d'opportunités pour mener à bien notre stratégie commune. Les intérêts des compagnies aériennes et des hubs ont toujours été pris en compte. **L'idée actuelle aux Pays-Bas selon laquelle Air France-KLM n'était gouvernée que par les Français est fausse. Depuis le début, les Néerlandais, donc de KLM, ont toujours été impliqués dans les discussions et les décisions à Paris, au plus haut niveau.** Regardez Michael Wisbrun, qui s'occupait du fret pour Air France-KLM, et Pieter Bootsma, qui est toujours responsable du réseau de l'ensemble du groupe, entre autres choses, y compris des alliances. Aussi avec la division de la maintenance, beaucoup a été accompli. Ton Dortmans y a joué un rôle important. Et n'oublions pas Frédéric Gagey, aujourd'hui directeur financier du groupe, qui a occupé le même poste pendant de nombreuses années en tant que responsable financier de KLM." . (...)

Van Wijk, et plus tard moi-même, j'ai été vice-président du groupe et, à ce poste, nous avons eu suffisamment de place pour y contribuer. Si vous aviez un bon business plan, vous pourriez toujours convaincre Air France. (...) Bien sûr, le chauvinisme est parfois apparu, des deux côtés. (...) Au cours de cette période, nous avons réussi à faire passer le chiffre d'affaires de KLM de 6 à 10 milliards d'euros. KLM a toujours fait mieux qu'Air France en termes de rentabilité et le tout basé sur une stratégie de double marque."

En quoi KLM a-t-elle bénéficié de la fusion ?

"KLM a pu se développer pendant toutes ces années grâce à Air France - et

non malgré. KLM a gagné un nombre incroyable de destinations long-courriers, des destinations que nous aurions dû abandonner en tant que transporteur indépendant. Nous avons pu conserver notre marque et maintenant KLM est en mesure d'atteindre son centenaire sous son propre nom cette année. C'est une grande réussite. (...)

L'apport néerlandais au niveau de l'actionnaire a été très faible après la fusion. Ça ne vous inquiétait pas ?

"Oui, c'est vrai. C'est pourquoi, en 2012, j'ai envisagé de prendre une participation commune dans Air France-KLM avec un grand groupe d'investisseurs privés. (...)

J'ai d'abord présenté le plan au ministre des Finances de l'époque, Jan Kees de Jager, pour lui demander ce qu'il en pensait. (...)

au sein du groupe, pour le financement de grands investissements. Et qu'auraient-ils contre les investisseurs privés néerlandais ? C'était mieux que les Britanniques, qui ont aussi beaucoup investi à l'époque.

Mais que s'est-il passé ? L'armoire est tombée. Un nouveau gouvernement a été formé, Rutte II, avec Jeroen Dijsselbloem comme ministre des Finances. Je suis donc allé voir le ministre Dijsselbloem, mais il n'était clairement pas d'accord. Puis tout le plan a disparu dans un tiroir de bureau. Une occasion manquée."

Jusqu'à tout récemment, en tout cas, parce qu'il y a maintenant une participation néerlandaise importante, de 14%.

"La situation est complètement différente aujourd'hui, car c'est le gouvernement néerlandais qui a acheté les actions et non les investisseurs privés. Le gouvernement néerlandais affirme que la position de Schiphol serait menacée si aucun investissement n'était réalisé dans l'exploitation. Je ne comprends pas cet argument. La position de Schiphol ne s'est renforcée que depuis la fusion de KLM et d'Air France. Plus de 70% des activités proviennent du groupe Air France-KLM et de ses partenaires SkyTeam : "

Je pensais que les actionnaires néerlandais étaient indispensables, mais privés, pas le gouvernement. En tant que gouvernement néerlandais, vous ne pouvez pas exhorter le gouvernement français à quitter Air France-KLM, puis à acheter secrètement une participation vous-même. (...)

Le gouvernement néerlandais affirme qu'il n'était pas suffisamment impliqué dans les décisions importantes pour Air France-KLM. Par exemple, le Cabinet n'a pas été consulté au sujet de la collaboration stratégique avec Delta Air Lines et China Eastern Airlines en 2017.

"Peut-être pas consulté, mais je pense que le gouvernement était au courant. À l'époque, quatre représentants néerlandais siégeaient au conseil d'administration, dont un au nom du gouvernement néerlandais, Jaap de Hoop Scheffer. Même si j'étais au courant de ces plans, même si j'y participais moins. Après tout, j'ai quitté

le conseil d'administration d'Air France-KLM en mai 2017." . (...)

En ce qui concerne l'ensemble du dossier Air France-KLM, je pense qu'une sorte d'émotion Brexit est apparue aux Pays-Bas. Des demi-vérités ont été dites dans les médias, qui étaient très anti-français. L'image complète n'était presque plus montrée nulle part, j'ai manqué la nuance. C'est dommage qu'il ait été si souvent sorti de son contexte. **Nos collègues français, mais certainement aussi nos collègues de KLM au niveau du groupe, ne le méritaient absolument pas.** Espérons que le nouveau conseil de surveillance de KLM ramènera la paix. L'ennemi est dehors, pas dans le groupe. J'aimerais conclure en disant : soyez béni de temps en temps. Nous avons un groupe solide avec des partenaires solides. Nous pouvons en être fiers. "" . (...)

Mon commentaire : La fusion entre Air France et KLM a été gérée par quatre personnes : deux au sein d'Air France (Jean-Cyril Spinetta et Pierre-Henri Gourgeon) et deux chez KLM (Leo Van Wijk et Peter Hartman).

Au printemps dernier, au plus fort de la crise de gouvernance, Jean-Cyril Spinetta et Peter Hartman se sont exprimés dans les médias. Tous deux avaient tenu à rappeler combien Air France et KLM avaient bénéficié de la fusion en 2004.



Van Wijk - 30 septembre 2003

Jean-Cyril Spinetta et Leo

Vous pouvez me poser, par retour, toute question relative au groupe Air France-KLM ou à l'actionnariat salarié...

A bientôt.

Pour retrouver les dernières revues de presse du lundi, c'est [ici](#)

Si vous appréciez mes Flash Info, faites les circuler.

Les nouveaux lecteurs pourront la recevoir en [me communiquant](#) l'adresse email de leur choix.

| François Robardet - François Robardet

Administrateur Air France-KLM représentant les salariés actionnaires PS et PNC

Ce Flash traite de sujets liés à l'actionnariat d'Air France-KLM.

Si vous ne voulez plus recevoir cette lettre/revue de presse, [désabonnez-vous](#) et précisez votre demande.

Si vous préférez recevoir la lettre/revue de presse sur une autre adresse, merci de me l'indiquer.

Pour me joindre : [message pour François Robardet](#). 10192 personnes reçoivent cette revue de presse en direct