



SWISS : les pertes se montent à CHF 333 millions seulement au premier semestre de 2003

Durant le premier semestre de 2003, la compagnie aérienne SWISS a réalisé un chiffre d'affaires de CHF 2'098 millions et enregistré une perte totale de CHF 333 millions. Le deuxième trimestre, avec une perte limitée à CHF 133 millions, s'est révélé plus favorable que le premier, durant lequel les pertes s'étaient élevées à CHF 200 millions. Un net progrès a donc été réalisé par rapport aux résultats de la période correspondante de l'année dernière. Les pertes atteignaient alors CHF 447 millions.

Les mesures d'économies déjà partiellement mises en œuvre durant l'hiver 2002/2003 commencent donc de produire des effets positifs. Les liquidités de SWISS Group (y compris les obligations de trois à douze mois) se montaient à fin juin à CHF 811 millions, contre CHF 913 à fin mars de cette année.

En cours du premier semestre, SWISS a transporté 5,5 millions de passagers sur ses lignes régulières, générant ainsi un volume de recettes de CHF 1715 millions. Le taux d'occupation des sièges a atteint 68,7 % et le revenu moyen par siège-kilomètre vendu s'est monté à 14.0 centimes. La pression se maintient donc fortement sur les revenus moyens par passager. Pour expliquer le climat durablement morose qui caractérise ce premier semestre, il faut évoquer d'une part le caractère fortement cyclique du transport aérien, qui souffre de surcapacité chronique, d'autre part l'épidémie de pneumopathie atypique et le conflit irakien. A cela s'ajoute la pression croissante qu'exercent sur les prix les compagnies aériennes à bon marché. Le transport du fret a enregistré des résultats satisfaisants et s'inscrit, avec CHF 260 millions de chiffre d'affaires, dans la norme des trimestres précédents. En matière de transports charter, les résultats sont en baisse de 13,6 % et affichent un chiffre d'affaires de CHF 57 millions, qui s'explique par la réduction de l'offre (diminution de la flotte). En outre, des gains pour un montant de CHF 22 millions ont été réalisés, notamment en ce qui concerne la maintenance d'appareils d'autres compagnies aériennes.

Au total, SWISS a réalisé un chiffre d'affaire de CHF 2'098 millions durant le premier semestre de l'année en cours. Ces chiffres tiennent comptes des quelques CHF 44 millions de francs encaissés pour des locations d'avions, de simulateurs de vol et de bureaux, ainsi que pour les provisions sur les ventes de billets pour d'autres compagnies aériennes.

Etat actuel et développement du marché du transport aérien

En juin dernier encore, l'IATA (Association internationale du transport aérien) faisait état, dans son rapport mensuel, des résultats du trafic dramatiquement bas enregistrés par ses membres. Après que les résultats eurent indiqué une baisse de 21 % en mai (55 % pour l'Extrême-Orient), il a été possible de déceler un léger rétablissement en juin, même si les valeurs enregistrées se chiffraient encore à 11,8 % (Extrême-Orient 35,8 %) en dessous des valeurs de l'année précédente. Il faut donc tenir compte de ces circonstances pour interpréter et évaluer les résultats de SWISS. La compagnie présente donc, au terme de ce deuxième trimestre particulièrement difficile, des résultats qui dénotent de réels progrès. Dans son dernier rapport, l'AEA (Association des compagnies aériennes européennes) évoque les premiers signes d'une lente reprise. Elle constate, par exemple, que l'ensemble du trafic sur les principaux marchés européens (intra-européen, Atlantique-Nord et Extrême-Orient) s'est accru de 1,7 % durant la dernière semaine de juillet par rapport à la période correspondante de l'année dernière, ce qui semble confirmer la tendance au redressement enregistrée ces dernières semaines. C'est sur l'Atlantique Nord que le taux de croissance a été le plus fort, avec 6,7 %. Cela s'explique évidemment par le fait que cette région de trafic a été la plus durement touchée en 2002. Les revenus générés par le trafic en Europe se sont accrus de 2,0 %. En Extrême-Orient également, les marchés se rétablissent et s'approchent des valeurs enregistrées l'an dernier. L'importance de la crise des marchés extrême-orientaux est évidente si l'on sait que, malgré la reprise enregistrée depuis onze semaines maintenant, les chiffres du trafic restent encore à 6,6 % en dessous des valeurs de l'an dernier.

Une perte de CHF 333 millions au premier semestre

Le résultat d'exploitation fait apparaître, au terme du premier semestre, une perte totale de CHF 346 millions. Le résultat financier présente un bénéfice de CHF 15 millions. En effet, pour CHF 25 millions d'engagements financiers, le revenu a atteint quelque CHF 40 millions, grâce notamment aux intérêts rapportés par les liquidités et aux bénéfices réalisés sur les cours de change. Les impôts sur le revenu – engendrés par des filiales qui ont réalisé des bénéfices – se sont montés à CHF 2 millions. Les pertes nettes s'élèvent donc, pour ce premier semestre, à CHF 333 millions.

Les frais extraordinaires engendrés par les mesures de restructuration qui sont actuellement mises en œuvre ne sont pas prises en compte dans le présent rapport semestriel. Dans le budget de l'année en cours, il est fait état de CHF 200 millions pour des frais exceptionnels. Ce poste du budget comporte les conséquences financières des accords extra-judiciaires conclus avec les pilotes ainsi que les frais engendrés par le plan social, les mises à la retraite anticipées et la mise au rancart de certains avions de la flotte. Les provisions faites à cet effet n'apparaîtront que dans les chiffres consolidés du rapport annuel 2003.

Les résultats du premier trimestre ont été affaiblis par la crise économique persistante au niveau mondial, par l'incertitude provoquée par la guerre en Irak et par la diminution des voyages d'affaires qui en a résulté. Le développement des recettes durant le deuxième trimestre a été fortement perturbé par l'épidémie de SRAS, et les chiffres restent nettement en dessous des valeurs portées au budget.

Pertes de fonds propres de CHF 445 millions durant le premier semestre – les liquidités demeurent intactes

A fin juin, le bilan consolidé fait apparaître des fonds propres et des investissements à court terme pour un montant de CHF 811 millions, soit CHF 445 millions de moins qu'à la fin de l'année 2002 et CHF 102 millions de moins qu'en mars 2003. On constate un net ralentissement de l'érosion des liquidités par rapport au premier trimestre. Ce phénomène s'explique d'une part par le caractère saisonnier des affaires en matière de transport aérien et par les

mesures déjà prises pour réduire les frais financiers, d'autre part, par les économies massives réalisées grâce au programme «Target Turnaround» (objectif redressement) de réduction des frais mis en œuvre dès le mois de novembre dernier. Ces économies ont notamment été réalisées dans les domaines de l'informatique, des ventes et du marketing et des commissions.

Des fonds propres pour un montant de CHF 1'360 millions

La valeur de la flotte s'élève actuellement à CHF 2'050 millions, soit un recul de CHF 16 millions par rapport à la fin de l'année dernière. Si la valeur de la flotte a régressé en dépit de la mise en service du premier Airbus A340, c'est avant tout en raison du fait que la réduction prévue de la flotte des Embraer déjà commandés a permis de récupérer des paiements anticipés déjà effectués. La valeur de la flotte inscrite au bilan s'est donc réduite d'autant. Le poste immeubles, mobilier et équipements s'établit à CHF 302 millions, soit CHF 36 millions de plus qu'au début de l'exercice en cours. Cette augmentation s'explique essentiellement par l'achèvement des travaux de construction du nouveau bâtiment administratif à Bâle, par le report aux actifs des valeurs immobilières à Zurich et par des installations informatiques. Le rapport entre les valeurs des propriétés immobilières et la somme du bilan se montait à 60 % à fin juin 2003.

Compte tenu des pertes enregistrées durant le premier semestre, les fonds propres de la compagnie se montent à CHF 1'360 millions à fin juin. Le ratio de fonds propres atteint ainsi 31.0 %. La réduction du capital-actions par le biais d'une diminution de CHF 50 à CHF 32 de la valeur nominale des actions, décidée par la dernière Assemblée générale, s'est achevée le 9 mai 2003. Cette opération a permis de réduire le capital-actions de CHF 946 millions au total. Simultanément, les agios ont été réduits de CHF 338 millions, et le report des pertes ajusté en conséquence.

Premiers résultats positifs des programmes de restructuration et de réduction des coûts

En raison d'une conjoncture toujours déprimée, de la crise irakienne, de l'épidémie de SRAS et des mutations profondes subies par l'industrie des transports aériens, le premier semestre de 2003 a été marqué par des mesures de licenciement et de restructuration.

En novembre 2002 déjà, nous avons décidé de mettre en œuvre notre premier programme de réduction des coûts (Target Turnaround) et de réduire l'envergure de notre flotte. A fin février 2003, compte tenu de la détérioration persistante de la conjoncture et de la situation tendue en Irak, le Conseil d'administration a approuvé un plan de restructuration qui prévoyait notamment des réductions ou des suppressions de fréquences aussi bien à Zurich qu'à Genève, Bâle, Lugano ou à Berne. A cette occasion, la flotte a été réduite de 17 avions régionaux, de deux Boeing MD-83 et d'un Airbus A320. Ces mesures ont entraîné la suppression de 700 emplois et sont entrées en vigueur le 30 mars 2003, avec l'horaire d'été.

C'est le 20 mars qu'ont eu lieu les premiers raids contre des objectifs militaires en Irak. C'est également à cette date que la cellule de crise Irak (Task Force Irak) de SWISS est devenue opérationnelle. Cette cellule de crise a suivi l'évolution de la situation au jour le jour mais, pendant toute la durée du conflit, elle n'a pas été amenée à modifier les plans de vols de nos appareils. En raison des mesures de sécurité renforcées pour cause de guerre, une taxe de sûreté a été temporairement perçue pendant le conflit.

Dans le monde entier, l'extension de l'épidémie de SRAS et la guerre au Moyen-Orient ont exercé des effets sensibles sur la demande. C'est pourquoi SWISS a procédé, en avril et en mai, à une réduction temporaire de sa capacité. Ces mesures ont affecté tant les lignes européennes que le réseau long-courrier.

Le 24 juin 2003, SWISS a annoncé un nouveau positionnement de l'ensemble de l'entreprise. Pour parvenir au redressement visé, les coûts doivent encore être réduits plus par des mesures draconiennes. Le Conseil d'administration a décidé d'éliminer 34 avions de plus de la flotte et de supprimer quelque 3000 postes de travail. De cette manière, la nouvelle SWISS, d'envergure plus réduite, réagit aux changements profonds qui affectent le marché du transport aérien. Sur ses lignes intercontinentales, SWISS continuera d'offrir sa traditionnelle qualité haut de gamme selon un système à trois classes. En Europe, les clients auront à l'avenir le choix entre diverses catégories de prix et différentes options de produits.

Les négociations entamées avec les fournisseurs et les partenaires de la compagnie se déroulent de manière prometteuse dans une atmosphère constructive. Les discussions engagées avec l'aéroport de Zurich, Gate Gourmet, SR Technics, Swissport, Cargologic et d'autres fournisseurs encore ont pour but d'établir pour SWISS une base stable sur le plan des coûts. Le succès de ces négociations représente une condition essentielle pour une poursuite durable des activités commerciales de la compagnie.

Marché et produit

Le «Swiss TravelClub», nouveau programme de fidélisation de SWISS, a été officiellement inauguré le 1^{er} janvier 2003. Les miles de bonus accumulés jusque là avec le programme Qualifyer sont restés valables et ont pu être échangés jusqu'à fin février 2003 aux mêmes conditions que précédemment. A dater du 1^{er} mars 2003, de nouvelles conditions ont été introduites.

En raison du succès remporté par les billets particulièrement avantageux au départ de Genève mis en vente sur Internet selon le programme «Swiss Europe Savers», cette opération a été étendue aux points de départ de Zurich et Bâle.

Avec son nouveau modèle commercial en Europe, SWISS fait œuvre de pionnier en matière de tarifs et de différenciation du produit. Avec ce nouveau concept valable pour les lignes du réseau européen de la compagnie, le prix des billets dépend directement de la demande. Lorsque celle-ci augmente, les prix montent et, inversement, ils baissent si la demande est plus faible. Cela veut dire que les voyageurs qui réservent le plus tôt leurs vols ont les plus grandes chances de bénéficier des tarifs les plus bas. En plus des prix attrayants qu'il implique en Classe Affaires et en Classe économique, ce système permet d'instaurer une plus grande transparence dans la détermination des prix. En Europe à l'avenir, les clients constateront une différenciation claire entre la Swiss Business et la Swiss Economy. Les passagers voyageant en Swiss Business continueront de bénéficier d'un produit haut de gamme, avec un service à bord complet et des mets raffinés. De leur côté, les voyageurs ayant opté pour la Swiss Economy jouiront d'un produit qui répond à leurs besoins. Partant d'un produit de base et d'un service irréprochable, le passager de Swiss Economy pourra continuer de se faire servir à bord, à sa demande et contre paiement d'un supplément de prix. Quel que soit leur choix, les passagers de SWISS jouiront à l'avenir du service qu'ils désirent.

Dès l'entrée en vigueur de l'horaire d'été, les services charter de SWISS ont été réorganisés. La flotte des appareils réservés aux vols charter, qui comptera trois Airbus A320 d'ici à 2004, est exploitée sous le nom de Swiss Sun. Ces avions ont été spécialement aménagés pour les opérations charter et sont notamment équipés, - innovation intéressante - d'une caméra installée sous le cockpit et de jeux vidéo pour les jeunes passagers (ou ceux qui le sont restés !).

Depuis le mois de février 2003, SWISS est présente sur les cinq continents, ceci grâce à d'intéressants accords de partage de codes avec Japan Airlines et Qantas. En outre, SWISS a conclu un accord de coopération avec Finnair.

Personnel et organisation

A la mi-mars, Ulrik Svensson a été désigné comme nouveau directeur général chargé des Finances. Il est entré en fonction à mi-mai. A la même date, Manfred Brennwald a été nommé directeur général responsable des divisions Technique et Opérations de vol. Il est entré en fonction au début du mois d'avril. Depuis le 1^{er} janvier 2003 déjà, William Meaney occupe le poste de directeur général chargé des affaires commerciales. Ces trois nominations ont permis d'achever la création d'un nouvel étage hiérarchique au sommet de la direction générale.

Le 6 mai 2003, à l'occasion de son assemblée générale, SWISS a informé ses actionnaires de la marche des affaires au cours de l'exercice 2002. A une large majorité, les actionnaires ont approuvé les propositions du Conseil d'administration, au nombre desquelles figurait notamment une diminution du capital réalisée par la réduction de la valeur nominale des actions. Le Conseil d'administration a, quant à lui, subi les modifications suivantes : comme prévu, le nombre des administrateurs a été réduit de onze à neuf. Messieurs Kevin Benson, Philip Geier et Riccardo Gulloti ont quitté le conseil. Le Suisse Walter Bosch, expert en marketing et communication, et le spécialiste norvégien en transport aérien Jan Audun Reinås ont été élus comme nouveaux membres du Conseil d'administration.

Au 30 juin, les effectifs du personnel de SWISS, y compris les employés des filiales du groupe, comptaient 9'331 postes à plein temps, soit 1'190 de moins que les 10'521 postes recensés à fin mars. Depuis début juillet, d'autres emplois ont été supprimés en raison de fluctuations naturelles et de licenciements, de sorte que, comme cela a été annoncé, les effectifs du personnel continueront de diminuer d'ici à la fin de l'année.

Après les arrangements conclus avec le personnel de cabine et les employés au sol en ce qui concerne la diminution des emplois, la direction de SWISS est parvenue le 15 juillet, après de longs mois de négociations, à un accord extrajudiciaire avec le comité de Swiss Pilots Association (SPA – syndicat des pilotes de l'ex-Crossair). Le 8 août, les membres de ce syndicat ont majoritairement approuvé leur comité, ce qui permet désormais d'envisager le succès de la restructuration de SWISS. Toutes les parties concernées peuvent s'estimer gagnantes. Tant les pilotes qui quitteront la compagnie que ceux qui conserveront leur poste ont accepté une offre loyale et généreuse de la direction de SWISS. Il a ainsi été possible de mettre fin à une situation conflictuelle qui mettait en péril l'existence même de SWISS et de franchir un nouveau pas important sur la voie de la restructuration et de l'assainissement de la compagnie. Les syndicats autant que le personnel ont ainsi fait la démonstration de leur attachement à l'entreprise. La direction de SWISS apprécie l'appui massif de ses collaborateurs, car il est particulièrement important durant la phase difficile que connaît actuellement la compagnie.

La flotte

SWISS a pris possession de son premier Airbus A340-300 le 30 juin 2003, entamant ainsi, comme prévu, le renouvellement de sa flotte d'avions long-courriers. D'ici à la fin de l'année, la compagnie prendra livraison de sept appareils de ce type au total, qui remplaceront les Boeing MD-11 vieux de dix ans. En ce qui concerne le financement de ces nouveaux avions, un accord de principe obligatoire a été conclu avec l'avionneur Airbus Industrie. La livraison de la première unité a été précédée de longues négociations permettant de modifier la commande initiale.

Les commandes en cours ont été renégociées non seulement avec Airbus Industrie, mais également avec Embraer. Le nombre des Embraer 170 et des Embraer 195 commandés par SWISS est passé de 60 à 30 unités. La livraison de ces nouveaux avions ne débutera pas en

2003, mais en 2004 (Embraer 170) et 2006 (Embraer 195). De plus, le nombre des options fermes ne porte plus que sur 20 appareils au lieu de 100.

Bilan consolidé

IFRS, pas soumis à vérification	Janvier - juin 2003		Janvier - juin 2002	
	(CHF Mio.)	%	(CHF Mio.)	%
Revenus du trafic aérien	1'715	83.5	1'520	86.6
Revenus du fret et de la poste	260	12.6	147	8.4
Revenus des opérations charters	57	2.8	66	3.8
Autres revenus	22	1.1	21	1.2
Chiffre d'affaires total	2'054	100.0	1'754	100.0
Autres revenus d'exploitation	44		53	
Total des revenus d'exploitation	2'098		1'807	
Frais de matériel	- 668		- 506	
Coût des prestations de service	- 767		- 761	
Frais de personnel	- 545		- 429	
Amortissement	- 116		- 93	
Pertes sur fonds investis	-12		0	
Autres frais d'exploitation	-336		- 451	
Total des frais d'exploitation	-2'444		-2'240	
Résultat	-346		- 433	
Résultat financier	15		- 14	
Impôt sur le revenu	- 2		0	
Participations minoritaires	0		0	
Résultat consolidé	- 333		- 447	

Comparaison avec l'année précédente : La comparaison avec les chiffres de l'année précédente n'a qu'une valeur restreinte, puisque SWISS n'a commencé l'exploitation de son réseau intercontinental qu'au 2^{ème} trimestre de 2002. La flotte des Airbus A320 utilisée pour l'extension du réseau européen durant le premier trimestre de 2002 a été exploitée sous un contrat de «wet lease», c'est à dire avec le personnel, conclu avec Swissair. Les structures de coûts ne sont donc pas parfaitement comparables.

Les frais non récurrents résultant des mesures de restructuration annoncées le 24 juin, d'un montant d'environ CHF 200 millions, ne figurent pas dans les résultats exposés ci-dessus.

Résultat par action

IFRS, pas soumis à vérification	Janvier - juin 2003 (in CHF)	Janvier - juin 2002 (in CHF)
Résultat par action (EPS)	- 6.33	- 9.07

Bilan consolidé

Actifs	30.06.2003		31.12.2002	
IFRS, pas soumis à vérification	(CHF Mio.)	%	(CHF Mio.)	%
Actif circulant				
Liquidités	757		1'128	
Créances et actifs transitoires (3 -12 mois)	54		60	
Papiers-valeurs	0		68	
Créances	789		683	
Autres	151		166	
Total de l'actif circulant	1'751	40.0	2'105	45.1
Immobilisations				
Parc aérien	2'050		2'066	
Immeuble, biens mobiliers, équipements	302		266	
Autres immobilisations	278		231	
Total des immobilisations	2'630	60.0	2'563	54.9
Total de l'actif	4'381	100.0	4'668	100.0

Passif	30.06.2003		31.12.2002	
IFRS, pas soumis à vérification	(CHF Mio.)	%	(CHF Mio.)	%
Fonds étrangers				
Obligations	378		501	
Fonds étrangers à court terme	270		163	
Titres de transports non encore utilisés	567		450	
Autres obligations à court terme	587		535	
Total des obligations à court terme	1'802		1'649	
Obligations à long terme	835		939	
Autres obligations à long terme	377		364	
Total des obligations à long terme	1'212		1'303	
Total des fonds étrangers	3'014	68.8	2'952	63.2
Participations minoritaires	7	0.2	7	0.2
Fonds propres				
Capital-actions	1'681		2'627	
Réserves en capital (agio)	0		338	
Actions propres	0		0	
Réserves	-321		- 1'256	
Total des fonds propres	1'360	31.0	1'709	36.6
Total du passif	4'381	100.0	4'668	100.0

Effectifs du personnel

IFRS, pas soumis à vérification	30.06.2003	31.12.2002
Nombre des postes à plein temps	9'331	10'606

SWISS Corporate Communications
P.O. Box, CH-4002 Basel
Phone: +41 (0) 848 773 773
Fax: +41 61 582 35 54
E-mail: communications@swiss.com
Internet: www.swiss.com