



Bilan de l'exercice 2003

Durant l'exercice 2003, le groupe Swiss International Air Lines a enregistré un résultat d'exploitation consolidé de CHF 4'126 millions et accuse une perte opérationnelle de CHF 498 millions de francs (EBIT avant les frais de restructuration). Il a donc été possible de réduire considérablement les pertes, qui s'élevaient l'année précédente à CHF 909 millions, mais la restructuration ne produira tous ses effets que durant les exercices 2004 et 2005. Durant le troisième trimestre déjà, des réserves ont été constituées à hauteur de CHF 205 millions afin de couvrir les frais de restructuration. L'exercice 2003 se solde, après impôts et intérêts, par une perte nette de CHF 687 millions. En 2002, la perte nette s'élevait à CHF 980 millions. Grâce à une gestion énergique des liquidités, l'actif disponible s'élevait à CHF 503 millions au 31 décembre 2003, niveau nettement supérieur aux prévisions.

La restructuration du groupe se déroule conformément au plan prévu. Elle repose sur trois piliers : (1) un réseau de ligne profitable à long terme, desservi par une flotte réajustée, (2) l'amélioration de la structure des coûts, aussi bien dans l'exploitation que dans l'administration et, (3) SWISS in Europe, stratégie commerciale qui constitue la réponse de SWISS tant aux changements des habitudes de voyage des passagers en Europe qu'à la concurrence croissante des compagnies à bas prix sur le Vieux Continent.

Les provisions d'un montant de CHF 205 millions constituées durant le troisième trimestre ont servi à financer le plan social, les mises à la retraite anticipées, la fermeture de certaines représentations à l'étranger et la réduction du parc aérien.

Résultats d'exploitation (EBIT) négatif à moins CHF 498 millions

Pour l'exercice sous revue, SWISS présente une perte d'exploitation avant les frais de restructuration (EBIT) de CHF 498 millions, ce qui représente une réduction de 45,2 % des pertes opérationnelles. Au quatrième trimestre, l'EBIT avant les frais de restructuration était négatif à moins de CHF 90 millions, un peu en deçà du troisième trimestre, traditionnellement plus performant, qui s'était soldé par une perte de CHF 62 millions.

Le résultat financier reflète l'effet positif du cours affaibli du dollar. Compte tenu du résultat financier, des impôts sur le revenu et des frais inhérents au groupe, SWISS affiche ainsi, après les frais de restructuration, une perte nette de CHF 687 millions pour l'exercice 2003. L'année précédente, la perte nette s'était élevée à CHF 980 millions.

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Remarques au sujet des résultats financiers

503 millions de CHF de liquidités

La gestion active des fonds disponibles joue un rôle essentiel dans le redressement de la situation financière de SWISS. Les mesures prises en 2003 ont déjà des répercussions positives. Le bilan consolidé au 31 décembre 2003 fait état d'un actif disponible (liquidités, dépôts à terme fixe et valeurs réalisables à court terme) d'un montant de CHF 503 millions. Les mesures prises ont contribué à freiner la fonte de l'actif disponible durant le quatrième trimestre à hauteur de CHF 152 millions, en dépit des frais engendrés par la livraison de cinq nouveaux Airbus A340.

Dans le cadre de son adhésion imminente à l'alliance **oneworld**, SWISS a conclu un accord stratégique avec British Airways. Les aspects commerciaux mis à part, l'accord prévoit une garantie financière de British Airways à hauteur de CHF 50 millions. Cette garantie a permis à SWISS d'obtenir de la Barclays Bank, le 12 mars 2004, un crédit pour un montant équivalent. Ce crédit a été encaissé dans son intégralité le 16 mars 2004.

Moins préoccupée par l'obtention de liquidités au moyen de la seule exploitation, SWISS s'efforce à présent de créer une réserve de liquidités pour parer à toute éventualité. C'est la raison pour laquelle la compagnie a entamé depuis plusieurs mois des négociations intenses avec les grandes banques suisses et d'autres institutions financières internationales. Ces négociations sont extrêmement complexes et prennent plus de temps que prévu, car elles portent également sur le refinancement d'une partie du parc aérien de SWISS (ces avions doivent servir de nantissement pour l'emprunt que SWISS cherche à obtenir). La compagnie est toutefois bien moins sous pression qu'au début de la restructuration grâce au développement inattendu des liquidités, au prêt accordé par la Barclays Bank, aux revenus que promettent les mois d'été à venir ainsi qu'aux mesures d'économie qui portent leurs fruits. Contrairement aux prévisions, le niveau des liquidités devrait rester supérieur à CHF 250 millions, même lorsqu'il atteindra son point le plus bas durant le second trimestre de 2004. Il devrait ensuite remonter...

Développement des fonds propres

Une fois prise en compte la perte nette enregistrée en 2003, les fonds propres se montent à CHF 1022 millions. Au 31 décembre 2003, la part de fonds propres était de 26,4 %.

Lors de l'assemblée générale du 6 mai 2003, il avait été décidé de réduire de CHF 50 à CHF 32 la valeur nominale des actions. En conséquence, le capital actions s'est réduit de CHF 946 millions, passant ainsi de CHF 2 627 millions à CHF 1 681 millions. Simultanément, les agios ont été réduits de CHF 338 millions et les pertes reportées ont diminué d'autant. Suite à l'émission d'un nombre limité d'actions conditionnelles au second semestre de 2003, le capital actions a été porté à CHF 1 685 millions.

Au 31 décembre, date du bouclage des comptes, la valeur totale du parc aérien s'établissait à CHF 2 247 millions, soit CHF 181 millions de plus qu'un an auparavant. Cet accroissement est dû à la livraison de sept nouveaux Airbus A340 dans le courant de l'année 2003. Durant la même période, divers avions en surnombre ont été vendus. Le poste biens immobiliers, mobiliers et équipements s'est établi à CHF 246 millions. Au quatrième trimestre, l'amortissement pour dépréciation s'élevait au total à CHF 49 millions en raison d'amortissements extraordinaires pour les bâtiments de Bâle, Zurich et Genève dont une partie n'est plus utilisée. Grâce à des investissements capitalisés pendant l'année, le bilan n'affiche qu'un recul de CHF 20 millions par rapport à l'exercice précédent. Au 31 décembre 2003, le niveau des investissements atteignait 70,4 %, contre 54,9 % l'année précédente.

Coefficient d'occupation

Dans toute l'industrie du transport aérien, les turbulences extrêmes et la morosité du marché qui ont marqué le premier semestre ont eu un impact sur le volume de trafic et les coefficients d'occupation. Bien que le marché se rétablisse après avoir traversé diverses crises, les valeurs moyennes concernant la demande et le coefficient d'occupation n'en ont pas moins été affectées.

En 2003, SWISS a transporté un total de 10,66 millions de passagers et, en moyenne annuelle, elle atteint un coefficient d'occupation des sièges de 72,4 %, ce qui représente un accroissement de 1,4 points de pourcentage par rapport à 2002. Cependant, au cours du quatrième trimestre, ce coefficient a connu une croissance supérieure à celle constatée sur l'ensemble de l'année pour atteindre 75,0 %, soit 4,2 points de pourcentage de plus que durant la période correspondante de 2002. Manifestement, le lancement à fin août de SWISS in Europe et l'ajustement du réseau de lignes mis en œuvre à l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver 2003-2004, le 26 octobre, ont eu des effets bénéfiques.

Revenu

En raison d'une reprise économique plus qu'hésitante en Europe, de la crainte du terrorisme et des autres crises internationales qui freinent la demande, les revenus moyens par passager ont été mis sous pression dans toute la branche.

Cette pression s'est exercée sur SWISS comme sur le reste des acteurs de la branche. Néanmoins, l'indicateur le plus significatif qu'est le revenu par sièges-kilomètre offerts (RSKO) déterminé par le coefficient d'occupation et le revenu moyen par passager transporté montre une tendance positive, tant sur le réseau européen de SWISS que sur ses lignes intercontinentales. En comparaison avec l'exercice précédent, le RSKO à l'intercontinental est passé de -10 % au second trimestre à -4 % au troisième et -2 % au quatrième trimestre. En Europe, le RSKO s'est montré plus que performant puisqu'il a même dépassé le niveau de l'an passé en valeur absolue : après un démarrage décevant à -2 % au deuxième trimestre, il a atteint +2 % au troisième pour s'établir à +9 % au quatrième trimestre. Les résultats du premier trimestre ne peuvent pas faire l'objet d'une comparaison puisque SWISS n'a débuté ses opérations intercontinentales qu'au second trimestre 2002. Ce développement encourageant s'explique par le re-dimensionnement du réseau de lignes ainsi que par l'introduction de SWISS en Europe sur le Vieux Continent. La combinaison de ces mesures a provoqué une amélioration du coefficient d'occupation des sièges et une progression du RSKO.

SWISS se concentre sur ses activités de base

En tant que groupe, SWISS se concentre nettement sur ses activités de base. Elle a ainsi réalisé en 2003 95,9 % de ses revenus d'exploitation de CHF 4 126 millions dans les domaines du trafic de ligne, des charters et du fret. Avec CHF 3 326 millions, ce sont les passagers des vols de lignes qui ont apporté la plus grosse part des revenus. Dans le domaine du fret, Swiss WorldCargo a généré des revenus à hauteur de CHF 498 millions. La comparaison avec le résultat de l'année précédente n'est pas pertinente étant donné que SWISS ne desservait pas de destinations intercontinentales avant le second trimestre de 2002. Les affaires charter ont contribué pour CHF 133 millions au chiffre d'affaires du groupe. Comme en 2002, le revenu d'exploitation de 4 126 millions comprend CHF 50 millions de revenus annexes. Il s'agit de produits de la restauration à bord, de l'exploitation au sol, des services techniques, des ventes hors taxes et du marketing. D'autres activités, telles que les prestations de service des centrales d'appel ou des gains comptables réalisés sur des immobilisations corporelles ont rapporté CHF 119 millions.

Structure des coûts concurrentielle

Dans le cadre de la restructuration de SWISS, il a fallu réduire sensiblement les coûts, de façon à créer des niveaux de coûts compétitifs aussi bien dans le domaine de l'exploitation que dans celui de l'administration. La réduction visée des coûts unitaires, à savoir les coûts par siège/kilomètre offert (CSKO) a commencé à porter ses fruits dès le mois de novembre 2003, lorsque les effets de la réduction des effectifs du personnel se sont fait sentir, que l'ajustement du réseau de lignes a été mis en œuvre à l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver 2003-2004 et que les premiers nouveaux contrats ont été conclus avec les fournisseurs. Cependant, ces mesures ne feront tout leur effet que dans le courant des années 2004 et 2005.

Les frais de matériel, qui comprennent notamment les achats de carburant, les coûts de la maintenance technique et la restauration à bord, se sont montés à CHF 1 262 millions. Dans le domaine de la maintenance technique, il a été possible de réaliser des économies grâce à l'amélioration des procédures de travail et à la négociation de nouveaux contrats avec les fournisseurs. Dans le domaine de la restauration à bord, une nouvelle forme de collaboration a été trouvée avec les fournisseurs, ce qui permet de faire des économies.

Durant l'exercice sous revue, les frais générés par les prestations de services se sont montés à CHF 1 401 millions et ont évolué différemment selon les centres de coûts. Dans certains cas, les coûts ont baissé en fonction de la réduction de l'offre, grâce au recours à de nouveaux canaux de distribution (Internet en particulier) ou encore grâce à la réussite des négociations de nouveaux contrats avec les fournisseurs. Durant l'exercice 2003, les frais de personnel se sont montés à CHF 958 millions. Ce chiffre ne reflète que très partiellement la diminution des effectifs, puisque celle-ci ne se traduira pleinement dans les comptes que lorsque les délais de licenciements seront échus et que seront éteintes toutes les obligations liées au plan social. Une grande partie de ces obligations n'a disparu que dans le courant du quatrième trimestre de 2003.

Les pertes consécutives à la vente de biens d'investissement résultent essentiellement du cours défavorable des devises lors du remboursement (en dollars américains) des arrhes versées à Embraer lors de la commande de jets régionaux. Ce remboursement a été effectué après que la commande eut été réduite de 30 unités en 2003.

Le rapport financier, inclus dans le rapport annuel, sera également publié sur www.swiss.com, site Internet de la compagnie, dès le 23 mars 2004 à 11h00, à la rubrique « La compagnie » > « Notre entreprise » > « Info investisseurs » > « Présentations ».

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle
Compte de résultat consolidé

CHF millions	2003	2002
Produits de vols réguliers	3 326	3 630
Produits de transport de fret	498	421
Produits de vols charter et spéciaux	133	177
Autres produits des opérations	50	50
Produits d'exploitation de vols	4 007	4 278
Bénéfices résultant de l'aliénation d'immobilisations corporelles et incorporelles	3	10
Autres produits d'exploitation	116	107
Produits d'exploitation	4 126	4 395
Charges de matières	-1 262	-1 309
Charges de services	-1 401	-1 713
Charges de personnel	-958	-983
Amortissements	-355	-323
Charges non-récurrentes liées à l'insolvabilité du SAirGroup	0	-35
Pertes résultant de l'aliénation d'immobilisations corporelles et incorporelles	-13	-1
Autres charges d'exploitation	-635	-940
Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration	-498	-909
Frais de restructuration	-205	0
Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration	-703	-909
Résultat des participations dans des sociétés associées	1	2
Perte résultant de la cession d'une filiale	0	-3
Charges financières	-53	-96
Produits financiers	72	25
Perte avant impôts (EBT)	-683	-981
Impôts	-3	2
Perte après impôts	-686	-979
Part des actionnaires minoritaires au résultat	-1	-1
Perte nette de l'exercice	-687	-980
CHF		
Bénéfice par action (BPA)	-13.06	-19.25

Comparaison avec l'exercice précédent : Les résultats de l'exercice 2003 ne sont que partiellement comparables à ceux de 2002 étant donné que la compagnie n'a débuté ses activités qu'au deuxième trimestre 2002. La flotte Airbus A320, destinée à l'expansion des opérations européennes au premier trimestre 2002, avait été louée avec équipages (Wet-Lease) à Swissair. La structure des coûts n'est donc pas comparable à celle de l'exercice précédent.

Swiss International Air Lines Group, Bâle
Bilan consolidé

CHF millions	31 décembre 2003	31 décembre 2002
Liquidités	503	1 128
Dépôts à terme fixe (3-12 mois)	0	60
Titres négociables	0	68
Instruments financiers dérivés actifs	52	74
Créances résultant de prestations de services	362	522
Autres créances	163	161
Stocks	33	40
Comptes de régularisation actifs	34	52
Total des actifs circulants	1 147	2 105
Parc aérien	2 247	2 066
Immeubles, meubles et équipements	246	266
Immobilisations incorporelles	19	14
Participations dans des sociétés associées	6	8
Prêts et autres immobilisations financières	208	208
Impôts différés actifs	1	1
Total des actifs immobilisés	2 727	2 563
Total des actifs	3 874	4 668
Dettes résultant de prestations de services	277	411
Charges d'impôts courants	0	1
Dettes financières à court terme	286	163
Instruments financiers dérivés passifs	20	35
Autres dettes à court terme	54	89
Titres de transport émis et non encore utilisés	519	450
Comptes de régularisation passifs	345	500
Total des fonds étrangers à court terme	1 501	1 649
Dettes financières à long terme	920	939
Engagements envers le personnel	19	42
Provisions	406	322
Charges d'impôts différés	0	0
Total des fonds étrangers à long terme	1 345	1 303
Total des fonds étrangers	2 846	2 952
Part des actionnaires minoritaires au résultat	6	7
Capital-actions	1 685	2 627
Primes à l'émission	0	338
Actions détenues en propre	0	0
Réserves	-663	-1 256
Total des fonds propres	1 022	1 709
Total des passifs	3 874	4 668

Swiss International Air Lines Group, Bâle
Tableau de financement consolidé

CHF millions	2003	2002
Perte nette de l'exercice	-687	-980
Amortissements	355	323
Bénéfice de change	-54	33
(Bénéfices)/Pertes résultant de l'aliénation d'immobilisations corporelle et incorporelles (nettes)	10	-9
Résultat des participations dans des sociétés associées	-1	-2
Autres mouvements non-liquides	0	-63
Charges d'intérêts	49	45
Produits d'intérêts	-18	-25
Impôts	3	-2
Part des actionnaires minoritaires au résultat	1	1
(Augmentation)/diminution des clients et autres créances	180	-489
(Augmentation)/diminution des stocks	7	-6
(Augmentation)/diminution des comptes de régularisation actifs	18	-40
Augmentation/(Diminution) des fournisseurs et autres dettes	-185	343
Augmentation/(diminution) des comptes de régularisation passifs	-76	539
Augmentation/(diminution) des engagements envers le personnel	-23	37
Augmentation/(diminution) des provisions	84	101
Impôts payés	-3	0
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	-340	-194
Acquisitions d'avions	-173	-1 120
Cessions d'avions	141	47
Acquisitions d'autres immobilisations corporelles	-61	-92
Cessions d'autres immobilisations corporelles	1	0
Acquisitions d'autres immobilisations incorporelles	-11	-17
Cessions de participations, nettes des liquidités cédées	-1	28
Acquisitions d'immobilisations financières (y compris sociétés associées)	0	-224
Cessions d'immobilisations financières	128	0
Intérêts reçus	18	25
Dividendes reçus	3	0
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	45	-1 353
Intérêts payés	-58	-47
Augmentation/(diminution) des dettes financières	-228	232
Paieement de leasing financier	-40	-56
Emission de nouvelles actions et libération de capital-actions	0	1 881
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	-326	2 010
Augmentation/(diminution) des liquidités (net)	-621	463
Effet de la variation des cours de change	-4	-34
Liquidités au 1er janvier	1 128	699
Liquidités au 31 décembre	503	1 128
Par liquidités s'entendent les avoirs en caisse, en banque ou en chèques postaux ainsi que l'épargne à court terme (90 jours maximums)		