



SWISS a amélioré son résultat d'exploitation de 376 MCHF

Les produits d'exploitation consolidés de Swiss International Air Lines (groupe) se sont chiffrés à 3 642 MCHF pour l'exercice 2004. Le résultat d'exploitation avant intérêts et impôts (EBIT) s'est établi à - 122 MCHF (contre - 498 MCHF en 2003, avant frais de restructuration). Il a subi l'influence de dépréciations exceptionnelles de 174 MCHF et de recettes non récurrentes de 163 MCHF. SWISS a terminé l'exercice 2004 par une perte nette consolidée de 140 MCHF (contre 687 MCHF en 2003, frais de restructuration inclus).

Swiss International Air Lines (groupe) a enregistré des produits d'exploitation de 3 642 MCHF en 2004 (contre 4 126 MCHF en 2003). Le résultat d'exploitation (EBIT) s'est amélioré de 376 MCHF, à - 122 MCHF (contre - 498 MCHF avant frais de restructuration en 2003). Il a subi l'influence négative de dépréciations exceptionnelles résultant de la prise en compte de la perte de valeur d'avions régionaux et du parc immobilier pour un montant total de 174 MCHF. Il a en revanche bénéficié de recettes non récurrentes pour un montant total de 163 MCHF. Dès le deuxième trimestre avait été enregistré un gain comptable de 68 MCHF résultant du règlement du différend qui opposait SWISS à Holco. Au quatrième trimestre s'y sont rajoutés 95 MCHF, essentiellement imputables à une recette exceptionnelle provenant de la cession de créneaux horaires à l'aéroport de Londres Heathrow (pour laquelle British Airways a effectué un paiement partiel en fin d'année), et au réajustement des provisions pour charges. La flambée des prix du kérosène s'est traduite par des charges supplémentaires de près de 120 MCHF.

Les charges financières ont atteint 64 MCHF en 2004 (contre 53 MCHF en 2003). Elles ont surtout augmenté en raison de la hausse des charges de crédit bail liées au financement d'avions, induite par le remplacement de la flotte Boeing MD-11 par les Airbus A340. En raison de l'annulation d'une commande d'avions, la compagnie a dû procéder à une dépréciation exceptionnelle de 23 MCHF pour variation du taux de change. Les produits financiers d'un montant de 70 MCHF s'expliquent principalement par des gains sur devises sans effet sur les liquidités réalisés avec le capital emprunté. Ils reflètent ainsi l'effet positif d'un dollar US affaibli. La perte nette consolidée est de 140 MCHF, ce qui représente une progression de 547 MCHF par rapport à la perte de 687 MCHF enregistrée en 2003.

Au quatrième trimestre 2004, Swiss International Air Lines (groupe) affiche un EBIT négatif de 123 MCHF (contre - 90 MCHF au quatrième trimestre 2003). Les résultats d'exploitation des deux périodes ne sont pas comparables car ils ont subi divers effets non récurrents. Toutefois,

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan de l'exercice 2004

abstraction faite de ces effets non récurrents, le groupe a amélioré son résultat de près de 50 MCHF.

« Bien que les résultats d'exploitation 2004 aient chaque trimestre dépassé ceux de l'année précédente, ils ne sont pas satisfaisants », estime Christoph Franz, président de la direction générale du groupe. « SWISS a fait des progrès remarquables, de l'ordre de 10% du chiffre d'affaires, ce qui démontre l'efficacité et les potentialités de la stratégie poursuivie. Les mesures annoncées en janvier sont au demeurant incontournables dans la perspective d'une compétitivité durable ».

Flux de trésorerie d'exploitation positif à 189 MCHF

Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation : En regard de flux négatifs de 340 MCHF en 2003, SWISS a enregistré des flux positifs de 189 MCHF en 2004. Cette amélioration de 529 MCHF s'explique par la progression des recettes et la baisse des coûts, ainsi que par l'efficacité de la gestion de trésorerie qui a fortement contribué à freiner la fonte de l'actif disponible.

Les *flux de trésorerie liés aux activités d'investissement* s'élèvent à 5 MCHF (contre 45 MCHF en 2003). 88 MCHF sont imputables à des investissements destinés au parc aérien, tels que pièces détachées, consommables et éléments pour l'aménagement des cabines. En revanche, 90 MCHF résultant du transfert de « slots » (créneaux de décollage et d'atterrissage) à l'aéroport d'Heathrow, de la réduction des dépôts de garantie liée à la rétrocession d'avions et de la vente d'appareils ont influencé positivement le résultat. D'autres investissements et désinvestissements ont eu pour effet un flux globalement positif de 3 MCHF.

Les *flux de trésorerie liés aux activités de financement* sont négatifs à 211 MCHF (contre - 326 MCHF en 2003). 151 MCHF de trésorerie ont été affectés à l'amortissement de crédits-bails destinés au financement d'avions et 128 MCHF au remboursement de capitaux empruntés. D'autres flux ont été engendrés par le paiement ordinaire d'intérêts relevant de crédits-bails (56 MCHF) et par le versement de dividendes aux intérêts minoritaires (2 MCHF). En revanche, un apport total de 126 MCHF a été réalisé. Le 16 mars 2004, SWISS avait pris un crédit de 50 MCHF auprès de la Barclays Bank. Du fait d'un remboursement partiel au quatrième trimestre, seuls 43 MCHF faisaient encore partie des liquidités. Toujours au quatrième trimestre, SWISS a fait usage d'un prêt de 15 MCHF accordé par Unique (Flughafen Zürich AG – aéroport de Zurich), et de 61 MCHF provenant du crédit d'exploitation garanti de 325 MCHF contracté en octobre 2004 auprès d'un pool bancaire international.

Au 31 décembre 2004, la trésorerie totalisait 481 MCHF (auxquels s'ajoutaient 4 MCHF de dépôts à terme fixe). Pour mémoire, elle s'élevait à 361 MCHF (5 MCHF de dépôts à terme fixe non inclus) à la fin du troisième trimestre, et à 503 MCHF au 31 décembre 2003.

Dans la limite des crédits définis, SWISS disposait au 31 décembre 2004 de 89 MCHF de trésorerie supplémentaires. Ce montant varie notamment en fonction des cours de change du dollar et de l'euro par rapport au franc suisse.

Afin de diminuer les risques liés aux variations des cours de change, des intérêts et du prix du kérosène, SWISS a généralement recours aux instruments de couverture habituels (« hedging »). Au vu de la situation des liquidités, la compagnie a pendant l'exercice toutefois largement renoncé à couvrir son approvisionnement en carburant. La flambée du kérosène courant 2004 a exacerbé les effets d'une conjoncture déjà difficile.

Les prix du kérosène se sont un peu stabilisés au quatrième trimestre. Dans ce contexte, et après avoir reçu le crédit d'exploitation garanti, l'unité interne de gestion des risques de SWISS a pris de nouvelles mesures pour protéger la compagnie contre les variations de prix,

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan de l'exercice 2004

surtout pendant les mois d'hiver. Au 31 décembre 2004, SWISS avait donc couvert près de 27% de ses besoins en carburant pour les 12 mois suivants.

Légère amélioration de la part de fonds propres, réduction de l'endettement net

Au 31 décembre 2004, les fonds propres du groupe atteignaient 848 MCHF (contre 1 022 MCHF en 2003). A cette baisse correspond toutefois une amélioration proportionnelle, compte tenu de la diminution du bilan et du redimensionnement de la compagnie. La part de fonds propres s'est hissée à 27.2%, en légère hausse de 0.8 points par rapport à fin 2003. La dette financière nette s'est pour sa part sensiblement améliorée, en passant de 703 MCHF à 594 MCHF. Cette réduction a pu être atteinte en dépit des investissements relatifs à deux nouveaux Airbus A340.

Le 31 août 2004, un groupe de 29 actionnaires détenant collectivement 86.1% du capital ont renouvelé leur engagement à ne pas vendre les actions souscrites lors de l'augmentation du capital de la compagnie avant le 31 août 2005.

Revenu moyens sous pression, RSKO positif

En dépit de la reprise économique, la pression exercée dans les transports aériens sur le revenu par passagers kilomètres (« yield ») se maintient sur le segment européen, qui se caractérise par une surcapacité endémique et une érosion tarifaire constante. La part croissante de compagnies low-cost influe sur la compétitivité. Rien qu'en Suisse, certains opérateurs se sont bien établis : à Zurich, la part de marché (exprimée en nombre de passagers) détenue par les low-cost est passée de 4% en 2002 à 14% en 2004.

Le revenu par sièges kilomètres offerts (RSKO) se développe toutefois de manière satisfaisante. Il est calculé en fonction du remplissage (coefficient d'occupation) et du revenu par passagers kilomètres. En corrélation avec le coût par sièges kilomètres offerts (CSKO), le RSKO est essentiel pour le résultat opérationnel de la compagnie. Au premier semestre 2004, le RSKO s'est accru de 3.6% par rapport au premier semestre 2003. Au deuxième semestre, cet accroissement s'est même confirmé à hauteur de 3.9%, ce qui représente pour l'année une hausse moyenne de 3.8%. Le RSKO tient compte des surtaxes perçues par SWISS depuis mai 2004 en sus du prix du billet pour compenser la flambée du prix kérosène. Cette surtaxe a été introduite progressivement courant 2004 par l'ensemble des compagnies aériennes.

La progression du RSKO s'explique par diverses mesures destinées à améliorer le revenu, en particulier les ajustements apportés au réseau de lignes. S'y rajoutent une nouvelle grille tarifaire et un nouveau mode de gestion des recettes unitaires (Revenue Management) qui ont conjointement dégagé de nouveaux revenus potentiels.

Amélioration de la structure de coûts

Courant 2003, SWISS avait sensiblement jugulé ses dépenses en vue d'une structure de coûts plus compétitive. Si les premiers effets positifs découlant de la restructuration se sont fait sentir dès fin 2003, ils se sont accentués courant 2004.

Au premier semestre 2004, SWISS a baissé ses coûts unitaires (CSKO) de 2.2% par rapport au premier semestre 2003. Mais en raison de la flambée des prix du kérosène qui s'ensuit, le CSKO enregistré au deuxième semestre a dépassé de 2.7% celui du deuxième trimestre 2003 (compte non tenu de la facture pétrolière, le CSKO aurait été de 3.2% inférieur).

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan de l'exercice 2004

Bien que les mesures énergiques visant à comprimer les coûts aient porté leurs fruits, le CSKO doit impérativement redescendre, surtout en considération de l'érosion tarifaire constante en 2005.

Les *charges de matières*, qui incluent notamment les coûts afférents à la maintenance du parc aérien ainsi que les charges pour le carburant et la restauration à bord, ont atteint 1 020 MCHF pendant l'exercice (contre 1 262 MCHF en 2003). Les charges supplémentaires liées à la flambée du prix du carburant représentent à elles seules près de 120 MCHF. Elles ont neutralisé une partie des effets positifs de la restructuration : si une partie des économies de coûts s'explique par la réduction du volume d'affaires, SWISS est néanmoins parvenue à réduire fortement ses coûts unitaires. Les coûts de maintenance et d'entretien ont été sensiblement réduits et leur efficacité renforcée. D'autres économies ont été réalisées par le remplacement de la flotte Boeing MD-11 par les Airbus A340, dont l'entretien est moins onéreux. Par ailleurs, SWISS a trouvé de nouvelles formes de partenariat avec les fournisseurs de prestations à bord qui, dans le cadre de l'introduction de la stratégie commerciale européenne, ont conduit à de remarquables économies.

Les *charges de services* ont atteint 1 170 MCHF pendant l'exercice (contre 1 401 MCHF en 2003) et ont évolué différemment d'un poste à l'autre. La baisse des charges de manutention et d'atterrissage s'explique par la réduction du volume de passagers, qui s'est également répercutée sur les coûts de distribution. La suppression des commissions aux agences de voyages, qui est entrée en vigueur courant 2004 sur certains marchés étrangers, et l'usage intensifié d'Internet ont encore réduit les coûts de distribution. A partir du 1er janvier 2005, conjointement à l'entrée en vigueur du nouveau modèle de distribution, les commissions aux agences ont également été supprimées en Suisse. Désormais, les agences facturent directement leurs prestations à la clientèle. SWISS suit en cela la tendance qui s'observe dans le monde entier. Etant donné que le volume des vols effectués s'est sensiblement amenuisé pendant l'exercice, les coûts liés à la sécurité aérienne ont également diminué. Les taxes passagers liées au trafic charter ont baissé dans la proportion de la diminution des vols effectués.

Les *charges de personnel* ont atteint 774 MCHF pendant l'exercice (contre 958 MCHF en 2003). Les effectifs se sont réduits à 6 625 emplois à plein temps au 31 décembre, soit 339 emplois de moins que fin septembre et 1 447 emplois (- 17.9%) de moins qu'à fin 2003. Le décompte des effectifs moyens (ramené à des équivalents temps plein - ETP) accuse une baisse encore plus marquante entre 2004 et 2003. Etant donné que la majeure partie des suppressions d'emplois a pris effet au dernier trimestre 2003, au terme des préavis de licenciement, les effectifs moyens en 2003 étaient sensiblement supérieurs aux effectifs moyens en 2004. Les charges de personnel 2004 se sont donc réduites de 19.2% par rapport à 2003. D'autres efforts d'augmentation de la productivité sont inévitables. 7 909 employés se répartissent les 6 625 emplois ETP.

Des *dépréciations exceptionnelles* résultant de la prise en compte de la perte de valeur d'avions régionaux et du parc immobilier ont pesé sur le compte de résultat pour un montant total de 174 MCHF.

Les *pertes sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles* s'élèvent à 6 MCHF (contre 13 MCHF en 2003). Il s'agit de pertes comptables lors de la vente de trois Saab 2000.

Amélioration du remplissage

SWISS a transporté près de 9.2 millions de passagers en 2004. Elle a effectué 143 650 vols, dont le coefficient d'occupation moyen a atteint 74.9%, soit une hausse de 2.5 points par

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle Bilan de l'exercice 2004

rapport à 2003. Sur les liaisons européennes, le coefficient d'occupation s'est amélioré de 1.2 point, à 60.8%. Sur les liaisons intercontinentales, il a grimpé de 3.3 points, à 81.3%.

Si la progression du remplissage est très satisfaisante sur le long-courrier, elle laisse toujours à désirer en Europe. Dans les marchés européens les plus importants, le remplissage se ressent nettement de la pression qu'exercent les compagnies low-cost sur l'offre et les tarifs.

Au quatrième trimestre, le coefficient d'occupation a atteint 74.3%, en léger recul de 0.7 point par rapport au quatrième trimestre 2003. En Europe, il s'est situé à 56.8%, en baisse de 4.9 points. A l'intercontinental, il s'est amélioré de 2.0 points, à 82.4%.

Le fret a continué sa progression. Swiss WorldCargo a transporté 208 165 tonnes de fret en 2004, soit 1.14 milliard de tonnes-kilomètres. Le coefficient de remplissage (exprimé en volume) à l'intercontinental a atteint 86.3 %, soit une hausse de 1.9 point par rapport à 2003. Le fret apporte une précieuse contribution au résultat de la compagnie et a de belles perspectives de croissance durable. En collaboration avec MNG Airlines, Swiss WorldCargo a inauguré en octobre 2004 un nouveau service de fret entre Karachi, Istanbul et Zurich. Riyad s'y est rajouté en janvier 2005. C'est un avion cargo de type Airbus A300, appartenant à MNG, qui effectue la liaison.

D'autres améliorations et gains d'efficacité sont indispensables

Mi-janvier 2005, SWISS a présenté une série de mesures visant à conduire SWISS sur la voie d'une rentabilité à long terme.

Christoph Franz explique que « les surcapacités mondiales et surtout européennes, la concurrence accrue – en particulier de la part des low-cost, l'érosion tarifaire qui en découle, et les prix du carburant sont les données du marché que SWISS affronte au quotidien. Ce n'est qu'en réalisant des gains d'efficacité et en adaptant les structures de production de Bâle et de Genève afin de couvrir les coûts que la compagnie pourra atteindre la compétitivité durable, qu'elle aura le champ libre pour réaliser des investissements et envisager une future croissance. Nous poursuivrons cet objectif avec toutes les conséquences qu'il implique ».

SWISS souhaite plus que jamais se concentrer sur des marchés profitables et augmenter la productivité par des mesures appropriées qui jetteront les bases d'une compétitivité durable. La position de la compagnie en Suisse doit être renforcée par l'intermédiaire du hub de Zurich. Les dessertes depuis Kloten doivent perdurer et être étoffées par des accords de partage de code avec d'autres compagnies. La tendance est plutôt à l'utilisation d'avions de plus grosse capacité, dont le confort est appréciable pour les passagers et les coûts par sièges moindres. Ils confèrent à la compagnie plus d'aisance pour faire face aux low-cost. Les revenus potentiels doivent être encore mieux exploités.

Les offres commerciales au départ de Bâle et Genève seront adaptées afin de couvrir les coûts de production. Les vols qui ne seront plus effectués par des avions de SWISS devront être largement repris par des compagnies aériennes partenaires afin que la clientèle profite à l'avenir encore de dessertes adéquates.

Pour la liaison Genève - Paris, un partenariat avec Air France va s'instaurer au programme été 2005. Le 1er mai au plus tard, les 10 liaisons quotidiennes exploitées par la compagnie française seront en partage de code avec SWISS, qui supprimera ses propres dessertes. Cette modification se traduira pour les passagers SWISS par 4 liaisons quotidiennes supplémentaires (10 au lieu des 6 actuelles).

Les réajustements prévus sur le réseau entraîneront la suppression d'au moins 13 avions régionaux. SWISS n'est pas encore en mesure d'en préciser le(s) type(s). Cette question fait

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle Bilan de l'exercice 2004

actuellement l'objet de négociations avec des repreneurs et acheteurs potentiels susceptibles de faire usage de tel ou tel type d'avion.

D'autres économies sont également attendues dans le cadre des négociations portant sur les conventions collectives de travail (CCT). La productivité de tous les collaborateurs de SWISS doit s'accroître, aussi bien dans le cockpit, qu'en cabine ou au sol et quelle que soit leur position hiérarchique. Parallèlement aux gains d'efficacité et de productivité visés, les structures de rémunération devront être revues dans un souci de compétitivité.

Des réductions de coûts substantielles devraient résulter de nouvelles négociations avec tous les sous-traitants. Les coûts afférents à la maintenance des avions moyen et long courrier effectuée par des tiers sont encore trop élevés. Malgré des efforts incessants depuis 18 mois, les réductions escomptées n'ont toujours pas pu être réalisées dans ce domaine. Conformément au règlement d'arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale (CCI), Swiss International Air Lines SA et SR Technics Switzerland ont confié au tribunal arbitral l'interprétation du contrat de maintenance (Full Support Contract) en vigueur. Les pourparlers entre les deux sociétés se poursuivent en parallèle.

Le transfert des technologies de l'information à Swisscom IT Services au 1er mars 2005 est en cours de réalisation. SWISS souhaite se concentrer encore davantage sur son activité principale. Les coûts relatifs aux infrastructures informatiques peuvent être encore baissés et certains frais fixes peuvent devenir variables. Le transfert permettra de mieux répartir sur le temps les investissements nécessaires.

Mi-février 2005, SWISS a fait connaître son intention de réorganiser ses centrales de réservation destinées à la clientèle suisse. Le partenariat avec Mindpearl, filiale à 100% de SWISS spécialisée dans la vente par téléphone, se verra renforcé. En conséquence, trois des quatre centrales de SWISS en Suisse suspendront leurs activités. La centrale de réservation de Bâle sera en revanche renforcée d'une dizaine de collaborateurs. Ces changements n'auront aucune incidence pour la clientèle. Mindpearl offre déjà des prestations de services téléphoniques fort appréciées dans presque tous les marchés mondiaux de la compagnie.

Les réductions prévues, concernant la flotte et les effectifs excédentaires dans certaines unités de la compagnie, les projets d'amélioration de la productivité dans toute la compagnie, et d'autres mesures auront pour effet la suppression de 800 à 1000 emplois. Des solutions sont à l'étude avec les syndicats pour le personnel concerné. La réduction des effectifs s'étalera sur plusieurs mois, d'ici à mi-2006 au plus tard. La compagnie estime que près d'un tiers des suppressions prévues devrait être compensé par la fluctuation naturelle.

SWISS vise une amélioration des coûts nets de l'ordre de 300 MCHF. Cette amélioration récurrente d'une année sur l'autre devrait se répercuter intégralement sur les résultats de la compagnie d'ici à 2007. Compte-tenu des paramètres actuels, la compagnie serait incapable d'afficher un résultat équilibré ou positif en 2005 sans appliquer sans délai les mesures prises en janvier.

Ce communiqué de presse, ainsi qu'une présentation financière et une lettre aux actionnaires sont publiés sur www.swiss.com à la rubrique « La compagnie > Relations Investisseurs ».

La conférence de presse de bilan commence à 10h00. Nous serons à votre disposition pour tout complément d'information dès la fin de la conférence.

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan de l'exercice 2004

Vous avez toutefois la possibilité de suivre la conférence de presse en direct par téléphone en allemand ou en anglais en appelant le: Tél. +41 (0) 848 10 11 12 (0.08 CHF par minute en Suisse, tarif international depuis l'étranger).

Christoph Franz, président directeur général, ainsi que Ulrik Svensson, directeur général des affaires économiques et financières, seront dès 15h00 à la disposition des journalistes et analystes financiers qui ne pourront pas participer à la conférence pour de brefs entretiens téléphoniques. Tél. +41 1 419 90 21 (tarif normal en Suisse et tarif international depuis l'étranger).

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

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Compte de résultat consolidé

En millions de CHF	1er - 4e trimestre 2004	1er - 4e trimestre 2003
Produits de vols réguliers	2 936	3 326
Produits de transport de fret	442	498
Produits de vols charters	95	133
Autres produits des opérations	46	50
Produits d'exploitation des vols	3 519	4 007
Bénéfices sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	1	3
Autres produits d'exploitation	122	116
Produits d'exploitation	3 642	4 126
Charges de matières	-1 020	-1 262
Charges de services	-1 170	-1 401
Charges de personnel	-774	-958
Amortissements et pertes de valeur	-310	-251
Dépréciations exceptionnelles	-174	-104
Pertes sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	-6	-13
Autres charges d'exploitation	-310	-635
Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration	-122	-498
Frais de restructuration	0	-205
Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration	-122	-703
Résultats des sociétés associées	0	1
Charges financières	-64	-53
Dépréciation exceptionnelle pour perte de change portant sur des acomptes déjà versés pour avions décommandés	-23	0
Produits financiers	70	72
Perte avant impôts (EBT)	-139	-683
Impôts	-1	-3
Perte après impôts	-140	-686
Part des actionnaires minoritaires au résultat	0	-1
Perte nette de la période sous revue	-140	-687
en CHF		
Revenu de base par action	-2.66	-13.06
Revenu dilué par action	-2.66	-13.06

Les recettes et les coûts de l'exercice 2004 ne sont que partiellement comparables à ceux de l'exercice précédent. SWISS a entrepris sa restructuration au second semestre 2003. Elle s'est traduite par un redimensionnement du réseau et une forte diminution des coûts d'exploitation et d'administration.

68 MCHF ont pu être repris des provisions au 2e trimestre 2004, suite à l'accord mettant fin au litige qui opposait SWISS à Holco. Cette somme figure au titre de diminution au poste « autres charges d'exploitation » du compte de résultats.

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle
Compte de résultat consolidé du 4e trimestre, non vérifié

En millions de CHF	4e trimestre 2004	4e trimestre 2003
Produits de vols réguliers	745	755
Produits de transport de fret	119	118
Produits de vols charters	19	25
Autres produits des opérations	12	11
Produits d'exploitation des vols	895	909
Bénéfices sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	1	3
Autres produits d'exploitation	51	40
Produits d'exploitation	947	952
Charges de matières	-269	-268
Charges de services	-268	-277
Charges de personnel	-185	-167
Amortissements et pertes de valeur	-88	-71
Dépréciations exceptionnelles	-174	-104
Pertes sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	-6	-1
Autres charges d'exploitation	-80	-154
Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration	-123	-90
Frais de restructuration	0	0
Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration	-123	-90
Résultats des sociétés associées	-1	0
Charges financières	-24	-17
Dépréciation exceptionnelle pour perte de change portant sur des acomptes déjà versés pour avions décommandés	-23	0
Produits financiers	48	29
Perte avant impôts (EBT)	-123	-78
Impôts	0	0
Perte après impôts	-123	-78
Part des actionnaires minoritaires au résultat	0	0
Perte nette de la période sous revue	-123	-78
en CHF		
Revenu de base par action	-2.34	-1.47
Revenu dilué par action	-2.34	-1.47

Les recettes et les coûts du 4e trimestre 2004 ne sont que partiellement comparables à ceux du 4e trimestre 2003. SWISS a entrepris sa restructuration au second semestre 2003. Elle s'est traduite par un redimensionnement du réseau et une forte diminution des coûts d'exploitation et d'administration.

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan consolidé

En millions de CHF	31 décembre 2004	31 décembre 2003
Trésorerie	481	503
Dépôts à terme fixe (3-12 mois)	4	0
Instruments financiers dérivés actifs	11	52
Créances résultant de prestations de services	233	362
Autres créances	21	163
Stocks	29	33
Comptes de régularisation actifs	29	34
Total des actifs circulants	808	1 147
Flotte d' avions	1 927	2 247
Immeubles, mobilier et équipement	193	246
Immobilisations incorporelles	18	19
Participations dans les sociétés associées	5	6
Immobilisations financières	171	208
Impôts différés actifs	1	1
Total des actifs immobilisés	2 315	2 727
Total des actifs	3 123	3 874
Dettes résultant de prestations de services	245	277
Dettes financières à court terme	244	286
Instruments financiers dérivés passifs	22	20
Autres dettes à court terme	33	54
Titres de transport émis et non encore utilisés	385	519
Comptes de régularisation passifs	296	345
Total des fonds étrangers à court terme	1 225	1 501
Dettes financières à long terme	831	920
Engagements de prévoyance envers le personnel	11	19
Provisions	204	406
Impôts différés passifs	0	0
Total des fonds étrangers à long terme	1 046	1 345
Total des fonds étrangers	2 271	2 846
Intérêts minoritaires	4	6
Capital-actions	948	1 685
Propres actions détenues	0	0
Réserves	-100	-663
Total des fonds propres	848	1 022
Total des passifs	3 123	3 874

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Tableau de financement consolidé

En millions de CHF	1er - 4e trimestre 2004	1er - 4e trimestre 2003
Perte nette de l'exercice	-140	-687
Amortissements et pertes de valeur	310	251
Dépréciations exceptionnelles	174	104
Résultat de change	-61	-54
Dépréciation exceptionnelle pour perte de change portant sur des acomptes déjà versés pour avions décommandés	23	0
Perte nette sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	5	10
Résultat des sociétés associées	0	-1
Bénéfice provenant du transfert de créneaux horaires aéroportuaires	-29	0
Augmentation / (diminution) nette des provisions	-12	343
Comptabilisation des titres de transport non utilisés influant sur le résultat	-181	-106
Charges d'intérêts	55	49
Produits d'intérêts	-9	-18
Impôts	1	3
Part des actionnaires minoritaires au résultat	0	1
Diminution des créances résultant de prestations de services et autres créances	278	180
Diminution des stocks	4	7
Diminution des comptes de régularisation actifs	5	18
Diminution des dettes résultant de prestations de services et autres dettes à court terme	-50	-185
Augmentation / (diminution) des comptes de régularisation passifs	-2	30
Diminution des engagements de prévoyance envers le personnel	-8	-23
Diminution des provisions	-173	-259
Impôts payés	-1	-3
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	189	-340
Acquisitions d'avions	-88	-173
Cessions d'avions et opérations de cession-bail	26	141
Acquisitions d'immeubles, de mobilier et d'équipement	-3	-61
Cessions d'immeubles, de mobilier et d'équipement	5	1
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	-4	-11
Acquisitions de sociétés affiliées et parts minoritaires, nettes des liquidités acquises	0	-1
Acquisitions d'autres immobilisations financières (y compris sociétés associées)	-4	0
Cessions d'autres immobilisations financières	35	128
Transfert de créneaux horaires aéroportuaires	29	0
Intérêts reçus	9	18
Dividendes reçus	0	3
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	5	45
Intérêts payés	-56	-58
Augmentation des dettes financières	126	24
Remboursement de dettes financières	-128	-252
Paiement de leasings financiers	-151	-40
Paiement de dividendes aux intérêts minoritaires	-2	0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-211	-326
Diminution nette de la trésorerie	-17	-621
Effet de la variation des cours de change	-5	-4
Trésorerie au 1er janvier	503	1 128
Trésorerie au 31 décembre	481	503

Les liquidités comprennent les avoirs en caisse, les comptes postaux et bancaires et les placements à terme fixe dont l'échéance à la date d'acquisition était de moins de 90 jours.