



SWISS améliore son résultat d'exploitation au 1^{er} trimestre

Au 1^{er} trimestre 2005, Swiss International Air Lines (groupe) a enregistré des produits d'exploitation consolidés de 853 MCHF (contre 846 MCHF en 2004). Le résultat d'exploitation avant frais de restructuration (EBIT) s'est établi à - 10 MCHF (contre - 69 MCHF en 2004). Les produits d'exploitation et l'EBIT ont subi l'influence d'une recette exceptionnelle de 43 MCHF provenant de la cession de slots à British Airways pour Londres Heathrow. Au 31 mars, SWISS disposait d'une trésorerie de 506 MCHF (contre 481 MCHF fin 2004).

Swiss International Air Lines (groupe) a enregistré des produits d'exploitation de 853 MCHF au 1^{er} trimestre 2005 (contre 846 MCHF en 2004). Le résultat d'exploitation avant frais de restructuration (EBIT) s'est simultanément établi à - 10 MCHF (contre - 69 MCHF, avant frais de restructuration). Il a subi l'influence d'une recette exceptionnelle de 43 MCHF provenant de la cession de slots (créneaux de décollage et de décollage portant sur la période estivale) à British Airways pour l'aéroport de Londres Heathrow. SWISS a directement affecté ces fonds au remboursement d'un crédit contracté auprès de la Barclays Bank. Les frais de restructuration se sont élevés à 6 MCHF, liés à la réorganisation des centres d'appel destinés au marché européen et à la cessation des activités d'Europe Continental Airways (Crossair Europe), opérant jusqu'alors depuis Bâle/Mulhouse. Les prix élevés du carburant ont grevé le résultat à hauteur de 54 MCHF supplémentaires par rapport au 1^{er} trimestre 2004, dont seuls 40% ont pu être compensés par la surtaxe carburant prélevée sur les billets d'avion.

Les charges financières ont atteint 30 MCHF (contre 13 MCHF en 2004). Elles consistent en charges d'intérêts et en pertes de change sans effet sur les liquidités réalisées avec le capital emprunté, à hauteur de 14 MCHF. Les pertes de change reflètent l'effet négatif du dollar US, qui s'est sensiblement renforcé au 1^{er} trimestre 2005 par rapport au franc suisse. Les produits financiers d'un montant de 2 MCHF (contre 5 MCHF en 2004) s'expliquent par des produits d'intérêts relatifs à la trésorerie et aux dépôts à terme fixe.

La perte nette consolidée est de 44 MCHF, ce qui représente une progression de 34 MCHF par rapport à la perte de 78 MCHF enregistrée au 1^{er} trimestre 2004.

Christoph Franz, président de la direction générale de SWISS résume les résultats trimestriels en ces termes : « Le 1^{er} trimestre est traditionnellement la période la moins performante de l'année. Toutefois, les résultats enregistrés surpassent ceux du 1^{er} trimestre 2004. Mais le niveau de rendement et la structure des coûts sont encore insatisfaisants. Nous devons impérativement poursuivre notre programme de restructuration dans les mois à venir. Au demeu-

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan intermédiaire au terme du 1er trimestre 2005

rant, il ne s'agira plus uniquement de se serrer la ceinture. SWISS vient de lancer une campagne qualité décisive, dans l'intérêt de ses passagers. »

Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation : résultat positif de 7 MCHF

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ont atteint 7 MCHF au 1^{er} trimestre 2005, contre un résultat négatif de 5 MCHF en 2004. Cette progression de 12 MCHF doit être mise sur le compte de l'amélioration du résultat opérationnel.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement sont redevenus positifs par le biais de cessions d'actifs. Ils se sont situés à 96 MCHF (contre - 40 MCHF en 2004). 43 MCHF proviennent de la cession de slots de Londres Heathrow à British Airways. S'y ajoutent 28 MCHF résultant du remboursement de paiements effectués pour des avions et du produit de la vente d'avions. La réduction de divers dépôts de garantie s'est soldée par des flux nets de 33 MCHF. En revanche, 13 MCHF sont imputables à des investissements destinés au parc aérien, tels que des composants pour l'aménagement des cabines, des pièces détachées et des consommables. D'autres cessions d'actifs et intérêts reçus ont exercé une influence positive de 5 MCHF sur les flux de trésorerie.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement sont négatifs à 75 MCHF (contre - 45 MCHF en 2004). 12 MCHF de trésorerie ont été affectés à l'amortissement de crédits-bails destinés au financement d'avions et 48 MCHF au remboursement de capital emprunté, dont 43 MCHF pour le remboursement du reliquat de la dette contractée auprès de la Barclays Bank pour un montant initial de 50 MCHF. Ce remboursement n'a pas eu d'incidence nette sur la trésorerie car il a simultanément été compensé par la cession de slots de Londres Heathrow à British Airways. Ce montant servait de dépôt de garantie pour le crédit accordé par la Barclays Bank. D'autres flux négatifs, à hauteur de 15 MCHF, ont été générés par des paiements d'intérêts liés à des crédits-bails destinés au financement d'avions.

Au 31 mars 2005, la trésorerie totalisait 506 MCHF, auxquels s'ajoutaient 3 MCHF de dépôts à terme fixe. Pour mémoire, elle s'élevait à 481 MCHF fin 2004 (4 MCHF de dépôts à terme fixe non inclus).

Dans la limite des crédits définis, SWISS disposait au 31 mars 2005 de 83 MCHF de trésorerie supplémentaire. Ce montant varie notamment en fonction des cours de change du dollar et de l'euro par rapport au franc suisse.

En date du 19 mai 2005, près de 34% des besoins de SWISS en carburant d'ici à la fin de l'année sont ainsi protégés par des instruments de couverture. La flambée des prix du kérosène a exacerbé les effets d'une conjoncture difficile et continuera probablement tout au long de l'année 2005 à ralentir les effets de la restructuration. En considération d'une nouvelle hausse substantielle à la fin du 1^{er} trimestre, l'incidence des prix du carburant ne sera vraiment visible qu'au 2^e trimestre.

Part de fonds propres : stabilité

Au 31 mars 2005, les fonds propres du groupe atteignaient 843 MCHF, contre 852 MCHF¹ fin 2004. La part de fonds propre s'est ainsi maintenue à 27.2%.

¹ La différence de 4 MCHF par rapport au résultat de 848 MCHF publié au 31 décembre 2004 s'explique par la modification de la méthode de présentation des comptes selon les normes IFRS, exigées par la bourse suisse SWX.

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan intermédiaire au terme du 1^{er} trimestre 2005

Endettement net : réduction supplémentaire

La dette financière nette s'est de nouveau sensiblement améliorée de 64 MCHF au 1^{er} trimestre, en passant de 594 MCHF au 31 décembre 2004 à 530 MCHF au 31 mars 2005. Outre les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation positifs, ce sont les capitaux libérés par le biais de cession d'actifs (flux de trésorerie liés aux activités d'investissement) qui ont le plus contribué à ce succès.

Remplissage et revenu moyen : progression

Remplissage : Au 1^{er} trimestre 2005, SWISS a transporté près de 2.2 millions de passagers. Elle a effectué 34 309 vols, dont le coefficient d'occupation moyen a atteint 74.2% (contre 71.6% en 2004). En Europe, tandis que la capacité (exprimée en sièges kilomètres offerts – SKO) s'est vue réduite de 2.6%, le coefficient d'occupation a grimpé de 3.2 points à 58.7%. Sur les liaisons intercontinentales, le coefficient d'occupation a gagné 3.3 points à 81.6%, pour une capacité (SKO) réduite de 14.4%.

Si la progression du remplissage est très satisfaisant sur le long-courrier, elle laisse toujours à désirer en Europe malgré la hausse constatée. 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.

Revenu moyen (« yield ») : la pression exercée dans les transports aériens sur le revenu par passagers kilomètres transportés (RPKT) s'est maintenue au 1^{er} trimestre sur le segment européen, qui se caractérise par une surcapacité endémique et une érosion tarifaire constante. En Europe, le RPKT s'est affaibli de 3.4% par rapport à 2004. Sur le long-courrier, il a en revanche progressé de 4.4%.

Le revenu par sièges kilomètres offerts (RSKO) s'est toutefois développé de manière satisfaisante. Il est calculé en fonction du remplissage (coefficient d'occupation) et du revenu par passagers kilomètres transportés. En corrélation avec le coût par sièges kilomètres offerts (CSKO), le RSKO est essentiel pour le résultat opérationnel de la compagnie. Au 1^{er} trimestre, le RSKO s'est accru de 7.8% en moyenne par rapport à 2004 : 2.3% en Europe et 8.1% à l'intercontinental. La progression du RSKO s'explique notamment par une nouvelle répartition du trafic intercontinental et européen par rapport au 1^{er} trimestre 2004 en termes de capacité (SKO). Il est établi que le RSKO réalisé sur les liaisons intercontinentales de longue durée est inférieur au RSKO européen, raison pour laquelle un relatif recentrage sur l'Europe se répercute automatiquement sur le RSKO de l'ensemble du réseau. Le RSKO tient compte des surtaxes perçues par SWISS depuis l'été 2004 en sus du prix du billet pour compenser la flambée du prix du pétrole. Ces surtaxes ont été introduites progressivement en 2004 par l'ensemble des compagnies aériennes. La plus récente date du 1^{er} avril 2005.

Structure des coûts : amélioration

Courant 2004, SWISS est parvenue à baisser sensiblement ses coûts en vue d'une structure plus compétitive en comparaison internationale. Mais les performances réalisées ont été pratiquement neutralisées par les prix élevés du carburant, qui se sont traduits par une charge supplémentaire de 54 MCHF en comparaison annuelle. Les coûts par sièges kilomètres offerts (CSKO) ont dépassé de 5.6% ceux du 1^{er} trimestre 2004.

A l'instar du RSKO, le CSKO a subi l'influence de la nouvelle répartition Europe / Intercontinental en termes de capacité (SKO), mais à l'inverse. L'augmentation proportionnelle en Europe s'est automatiquement traduite par une hausse du CSKO, les trajets européens étant plus courts que les trajets intercontinentaux.

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan intermédiaire au terme du 1er trimestre 2005

Indépendamment de ce mécanisme, le CSKO doit encore baisser, surtout en perspective de l'érosion tarifaire et du niveau de prix du carburant qui s'annoncent cette année encore et affectent l'ensemble du secteur aérien. A cela s'ajoute encore l'augmentation de 2.9% des charges unitaires de personnel (à temps plein) par rapport à 2004.

SWISS poursuit son programme d'abaissement des coûts dans toute l'entreprise, en particulier dans le domaine de la maintenance et des services au sol (Handling), en visant une amélioration de la productivité.

Mesures prévisionnelles d'amélioration du résultat

Indépendamment de la reprise prévue par Lufthansa, SWISS appliquera fidèlement les mesures annoncées en janvier, visant la création d'une base solide, rentable et compétitive dans la perspective d'une future croissance.

Le transfert des technologies de l'information à Swisscom IT Services, le 1^{er} mars dernier, et la collaboration renforcée avec Mindpearl (filiale de SWISS à 100%) en matière de vente par téléphone permettent de réaliser des économies substantielles. 3 des 4 centres d'appels de SWISS en Suisse fermeront leurs portes. Cette mesure n'aura pas d'incidence pour la clientèle, qui pourra toujours effectuer ses réservations par téléphone, 24 heures sur 24, en allemand, français, italien et anglais.

La réduction de la flotte d'au moins 15 unités régionales est une étape importante en vue d'une structure de production plus compétitive sur tous les segments de marché. Les liaisons suspendues devraient en grande partie être reprises par des compagnies aériennes partenaires afin que la clientèle continue à bénéficier d'un réseau étoffé.

Dans le cadre des négociations actuellement menées avec tous les partenaires sociaux au sujet de la convention collective de travail (CCT), un accord a été trouvé entre SWISS et les délégations syndicales de SEC Suisse, SSP section Transports Aériens et PUSH. La nouvelle CCT pour le personnel au sol de la compagnie en Suisse est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005. Elle a également été ratifiée fin avril par le GATA. Les partenaires ont simultanément entériné l'entrée en vigueur d'un nouveau plan social. Des négociations avec le syndicat du personnel navigant commercial (Kapers) et le syndicat du personnel navigant technique (Aeropers) sont en cours. SWISS a résilié la CCT qui la lie actuellement au syndicat des pilotes Swiss Pilots Association (SPA) et prendra fin le 31 octobre 2005, conformément au délai légal. Début mai, la SPA a déposé un nouveau recours auprès du tribunal arbitral. La compagnie analyse la situation qui en découle.

SWISS s'efforce de trouver avec tous les partenaires sociaux des solutions viables et réalistes qui permettent de garantir l'emploi à long terme.

Effectifs

Les effectifs moyens (ETP) ont baissé de 1'118 par rapport au 1^{er} trimestre 2004, passant de 7'631 à 6'513. Au 31 mars 2005, la compagnie comptait 6'442 postes à temps plein, (183 de moins qu'au 31 décembre 2004), répartis entre 7'687 collaborateurs dans le monde entier. La suppression de 800 à 1'000 emplois est indispensable dans le cadre de la restructuration.

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan intermédiaire au terme du 1er trimestre 2005

SWISS se positionne en tant que compagnie de qualité

En vol comme au sol, SWISS a lancé une campagne qualité incitative visant à renforcer sa position sur le marché suisse.

Depuis l'entrée en vigueur de l'horaire d'été, le 27 mars, tous les vols SWISS à destination de l'Europe et de l'Afrique du Nord sont traités au Dock A de l'aéroport de Zurich. Tous les vols intercontinentaux décollent et atterrissent pour leur part au Dock E. La compagnie a ainsi renforcé la convivialité de sa plateforme tout en affirmant son positionnement de compagnie basée.

A partir du 25 mai, la restauration sera gratuite en classe économique à bord des vols européens. Il s'agit-là d'un élément clé de la campagne qualité en cours. Nestlé sera le partenaire de SWISS pour la classe économique en Europe.

Les nouveaux sièges dont est équipée la flotte européenne des Airbus A320 sont un autre élément essentiel. En classe affaires, le siège du milieu des A320 restera inoccupé, ce qui confèrera plus d'intimité et d'espace aux passagers. En classe économique, les nouveaux sièges ont également amélioré le confort en cabine. Les capacités étant ainsi plus faciles à gérer, cet investissement devrait permettre d'appréciables gains d'efficacité.

Depuis janvier, SWISS dispose grâce au nouveau Boeing Business Jet d'un produit attrayant, tout particulièrement étudié à l'intention des passagers d'affaires. Il s'agit d'un Boeing 737-800 de 56 places, opéré six fois par semaine par PrivatAir entre Zurich et New York Newark.

SWISS reste SWISS. Aux côtés de Lufthansa.

Le Conseil d'administration de Swiss International Air Lines SA et le Conseil de surveillance de Deutsche Lufthansa SA ont entériné le projet d'intégration de SWISS au sein du groupe Lufthansa, élaboré par les deux compagnies et visant à pourvoir la place économique suisse d'un réseau continental et intercontinental performant, en particulier de dessertes sans escales. L'objectif est également de renforcer l'attrait commercial de SWISS en lui donnant accès au réseau global de Lufthansa et de Star Alliance. Pour ce faire, il est essentiel de maintenir la marque SWISS, synonyme de qualité, et les activités opérationnelles de la compagnie à partir d'une plateforme aéroportuaire efficace à Zurich.

La reprise de SWISS par Lufthansa ouvre de nouvelles perspectives stratégiques en termes d'attractivité commerciale et d'utilisation des synergies de coûts : SWISS profitera à l'avenir de bien meilleures conditions d'achat ou de financement. La reprise intégrale de SWISS interviendra après aval des autorités cartellaires compétentes.

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

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 du 1er trimestre, non vérifié

En millions de CHF	1er trimestre 2005	1er trimestre 2004
Produits de vols réguliers	654	688
Produits de transport de fret	109	109
Produits de vols charters	13	12
Autres produits des opérations	11	10
Produits d'exploitation des vols	787	819
Bénéfices sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	0
Autres produits d'exploitation	62	27
Produits d'exploitation	853	846
Charges de matières	-235	-234
Charges de services	-285	-305
Charges de personnel	-180	-202
Amortissements et pertes de valeur	-69	-72
Pertes sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2	0
Autres charges d'exploitation	-92	-102
Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration	-10	-69
Frais de restructuration	-6	0
Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration	-16	-69
Résultats des sociétés associées	1	0
Charges financières	-30	-13
Produits financiers	2	5
Perte avant impôts (EBT)	-43	-77
Impôts	-1	-1
Perte nette de la période sous revue	-44	-78
Attribuable à :		
Actionnaires de la société-mère	-44	-78
Intérêts minoritaires	0	0
en CHF		
Revenu de base par action	-0.82	-1.48
Revenu dilué par action	-0.82	-1.48

Le présent rapport trimestriel tient compte pour la première fois des nouvelles normes comptables IFRS, entrées en vigueur le 1er janvier 2005. Dans le compte de résultat, les intérêts minoritaires sont classés en fonction de la « théorie de l'entité » et sont par conséquent inclus dans le résultat net part du groupe. Conformément aux IFRS, le résultat net se répartit à présent en parts proportionnelles attribuables aux actionnaires de la société mère et aux intérêts minoritaires.

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan consolidé, non vérifié

En millions de CHF	31 mars 2005	31 décembre 2004 ¹
Trésorerie	506	481
Dépôts à terme fixe (3-12 mois)	3	4
Instruments financiers dérivés actifs	26	11
Créances résultant de prestations de services	312	233
Autres créances	26	21
Stocks	29	29
Comptes de régularisation actifs	27	29
Total des actifs circulants	929	808
Flotte d'avions	1 826	1 927
Immeubles, mobilier et équipement	184	193
Immobilisations incorporelles	17	18
Participations dans les sociétés associées	5	5
Immobilisations financières	138	171
Impôts différés actifs	1	1
Total des actifs immobilisés	2 171	2 315
Total des actifs	3 100	3 123
Dettes résultant de prestations de services	222	245
Dettes financières à court terme	183	244
Instruments financiers dérivés passifs	15	22
Autres dettes à court terme	60	33
Titres de transport émis et non encore utilisés	438	385
Comptes de régularisation passifs	304	296
Total des fonds étrangers à court terme	1 222	1 225
Dettes financières à long terme	814	831
Engagements de prévoyance envers le personnel	12	11
Provisions	209	204
Impôts différés passifs	0	0
Total des fonds étrangers à long terme	1 035	1 046
Total des fonds étrangers	2 257	2 271
Intérêts minoritaires	4	4
Capital-actions	960	948
Propres actions détenues	0	0
Réserves	-121	-100
Total des fonds propres	843	852
Total des passifs	3 100	3 123

¹ Le présent rapport trimestriel tient compte pour la première fois des nouvelles normes comptables IFRS, entrées en vigueur le 1er janvier 2005. Dans le bilan, les intérêts minoritaires sont classés en fonction de la « théorie de l'entité » et sont par conséquent inclus dans les fonds propres.

Afin de fournir une base de comparaison, les données pro forma de 2004 tiennent compte de ces changements comme s'ils avaient déjà été en vigueur en 2004.

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Tableau de financement consolidé du 1er trimestre, non vérifié et abrégé

en millions de CHF	1er trimestre 2005	1er trimestre 2004 ²
Perte nette de la période sous revue	-44	-78
Ajustements pour charges et produits sans effet sur la trésorerie	27	53
Mouvements des actifs circulants non monétaires	24	20
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	7	-5
Flux de trésorerie liés aux investissements	96	-40
Flux de trésorerie liés aux financements	-75	-45
Augmentation / (diminution) nette de la trésorerie	28	-90
Effets de la variation des cours de change	-3	1
Trésorerie au 31 décembre	481	503
Trésorerie au 31 mars	506	414

La trésorerie comprend les avoirs en caisse, les avoirs postaux et bancaires et les placements à terme fixe dont l'échéance à la date d'acquisition n'excédait pas 90 jours.

² Certains postes des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation sont passés d'une présentation nette à une présentation brute au 31 décembre 2004, au demeurant sans effet sur les chiffres publiés concernant les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Afin de fournir une base de comparaison, les données pro forma de 2004 tiennent compte de ces changements comme s'ils avaient déjà été en vigueur en 2004.