



## **SWISS: résultat d'exploitation stable malgré une conjoncture difficile**

**Au 1<sup>er</sup> semestre 2005, Swiss International Air Lines (groupe) a enregistré des produits d'exploitation consolidés de 1 769 MCHF (contre 1 768 MCHF en 2004). Le résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration s'est établi à – 9 MCHF (contre – 19 MCHF en 2004). La forte hausse du coût du carburant a grevé l'EBIT à hauteur de 104 MCHF supplémentaires par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2004. Elle a pratiquement neutralisé les effets de la restructuration en entravant sérieusement les progrès réalisés. Au 30 juin, SWISS disposait d'une trésorerie de 497 MCHF (contre 481 MCHF fin 2004).**

Swiss International Air Lines (groupe) a enregistré des produits d'exploitation de 1 769 MCHF au 1<sup>er</sup> semestre 2005 (contre 1 768 MCHF en 2004). Le résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration s'est établi à – 9 MCHF (contre – 19 MCHF en 2004). Les produits d'exploitation et l'EBIT tiennent compte d'une recette exceptionnelle de 43 MCHF provenant d'une cession de slots (créneaux de décollage et de décollage) à British Airways pour l'aéroport de Londres Heathrow au 1<sup>er</sup> trimestre. Les résultats du 1<sup>er</sup> semestre 2004, quant à eux, faisaient état d'une recette exceptionnelle de 68 MCHF résultant de l'accord à l'amiable qui avait mis fin au différend opposant SWISS à la société Holco. La forte augmentation du coût du carburant au 1<sup>er</sup> semestre 2005 a grevé le résultat d'exploitation de 104 MCHF supplémentaires par rapport à 2004. En raison d'une forte pression concurrentielle, cette hausse n'a pu être répercutée qu'à hauteur d'environ un tiers sur les tarifs par la surtaxe carburant prélevée sur les billets d'avion. Au 2<sup>e</sup> trimestre 2005, l'EBIT s'établissait à 1 MCHF. Comparativement, si l'on fait abstraction des 68 MCHF provenant de l'accord intervenu dans le cadre de l'affaire Holco, l'EBIT aurait été de – 18 MCHF au 2<sup>e</sup> trimestre 2004.

Les charges financières ont atteint 80 MCHF au 1<sup>er</sup> semestre 2005 (contre 27 MCHF en 2004). Elles consistent en charges d'intérêts ordinaires et en ajustements de valeur pour tenir compte de l'effet de change sur des dettes en dollars US, à hauteur de 48 MCHF. Les pertes de change s'expliquent par l'effet négatif du dollar US, qui s'est sensiblement renforcé au 1<sup>er</sup> semestre 2005 par rapport au franc suisse. Les produits financiers d'un montant de 6 MCHF (contre 13 MCHF en 2004, dont 10 MCHF de gains de change) reflètent les produits d'intérêts ordinaires relatifs à la trésorerie et aux dépôts à terme fixe.

La perte nette consolidée est de 89 MCHF, contre 33 MCHF au 1<sup>er</sup> semestre 2004, ce qui s'explique surtout par le résultat financier, détérioré par l'effet de change, et ce malgré un meilleur résultat d'exploitation.

## Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

### Bilan intermédiaire au terme du 1<sup>er</sup> semestre 2005

Les coûts afférents à la diminution des effectifs de 800 à 1'000 postes annoncée en janvier de cette année ne figurent pas dans le bilan intermédiaire par manque d'informations suffisantes. Les négociations avec les syndicats ne sont pas encore achevées. Leur aboutissement aura un impact décisif sur les coûts de restructuration.

« Au 1<sup>er</sup> semestre 2005, SWISS a continué à réaliser des progrès notables, affirme Christoph Franz, président de la direction générale de SWISS. La hausse sensible du coût du carburant et l'érosion continue des tarifs représentent aujourd'hui un défi de taille pour l'ensemble du secteur aérien. SWISS a pu compenser dans une large mesure l'impact négatif de ces facteurs sur les résultats par l'introduction rapide et la mise en œuvre résolue de mesures supplémentaires de réduction des coûts. Mais les frais supplémentaires liés à l'augmentation du coût du carburant ont toutefois considérablement grevé les améliorations du résultat escomptées. La mise en œuvre des mesures de restructuration reste une priorité absolue pour SWISS, aux côtés de Lufthansa ».

#### **Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation : résultat positif 113 MCHF.**

Les *flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation* ont atteint 113 MCHF au 1<sup>er</sup> semestre 2005, contre 3 MCHF en 2004. Cette progression de MCHF 110 est à mettre sur le compte d'un meilleur résultat opérationnel et de différentes mesures destinées à améliorer la gestion des actifs circulants nets.

Les *flux de trésorerie liés aux activités d'investissement* sont redevenus positifs par le biais de cessions d'actifs. Ils se sont situés à 87 MCHF (contre – 37 MCHF en 2004). 43 MCHF proviennent de la cession de slots de Londres Heathrow à British Airways. S'y ajoutent 33 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 38 MCHF. En revanche, 35 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 8 MCHF sur les flux de trésorerie

Les *flux de trésorerie liés aux activités de financement* sont négatifs à 190 MCHF (contre – 124 MCHF en 2004). 116 MCHF de trésorerie ont été affectés à l'amortissement de crédits-bails destinés au financement d'avions et 45 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 figurant dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement. Les créneaux horaires servaient de garantie pour le crédit accordé par la Barclays Bank. D'autres flux négatifs, à hauteur de 28 MCHF, ont été générés par des paiements d'intérêts liés à des crédits-bails destinés au financement d'avions.

Au 30 juin 2005, la trésorerie totalisait 497 MCHF, auxquels s'ajoutaient 1 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 dans le cadre du financement bancaire, SWISS disposait au 30 juin 2005 de 139 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 25 août 2005, 59% 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 renforce la nécessité d'accélérer le processus de restructuration en vue du redressement de la

## Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

### Bilan intermédiaire au terme du 1<sup>er</sup> semestre 2005

compagnie. Si une hausse substantielle des prix du carburant a été enregistrée dès la fin du 1<sup>er</sup> trimestre, elle a pris toute son ampleur au 2<sup>e</sup> trimestre.

#### Part de fonds propres : 26.4%

Au 30 juin 2005, les fonds propres du groupe atteignaient 819 MCHF (part de fonds propres : 26.4%), contre 852 MCHF<sup>1</sup> (part de fonds propres : 27.3%) fin décembre 2004.

#### Endettement net : réduction supplémentaire

La dette financière nette s'est de nouveau améliorée. Elle a reculé de 150 MCHF au 1<sup>er</sup> semestre, passant de 594 MCHF au 31 décembre 2004 à 444 MCHF au 30 juin 2005. Outre les flux de trésorerie positifs liés aux activités d'exploitation, ce sont les capitaux libérés par le biais de cession d'actifs qui ont le plus contribué à ce succès.

#### Progression du remplissage, revenu moyen sous pression en Europe

*Remplissage* : Au 1<sup>er</sup> semestre 2005, SWISS a transporté près de 4.69 millions de passagers (contre 4.56 millions en 2004). Elle a effectué 68 981 vols, dont le coefficient d'occupation moyen a atteint 76.9% (contre 73.4% en 2004). En Europe, tandis que la capacité (exprimée en sièges kilomètres offerts – SKO) restait inchangée par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2004, le coefficient d'occupation a grimpé de 3.5 points à 63.8%. Sur les liaisons intercontinentales, le coefficient d'occupation a gagné 4.1 points à 83.2%, pour une capacité (SKO) réduite de 9.7%.

Au 2<sup>e</sup> trimestre, le coefficient d'occupation est monté à 79.5% (contre 75.4% en 2004). En Europe, il a atteint 68.6% (+3.6 points), et 84.8% sur le réseau intercontinental (en progression de 4.8 points).

Le coefficient de remplissage fret a connu une légère hausse (+0.2 points) à 86.1%.

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

*Revenu moyen (« yield »)* : la pression exercée dans les transports aériens sur le revenu par passagers kilomètres transportés (RPKT) s'est maintenue au 1<sup>er</sup> semestre sur le segment européen, qui se caractérise par une surcapacité endémique et une érosion tarifaire constante. En Europe, le RPKT s'est affaibli de 5.7% par rapport à 2004. Sur le long-courrier, il a en revanche progressé de 4.6%.

Le revenu par sièges kilomètres offerts (RSKO) s'est toutefois développé de manière satisfaisante. Il est calculé en fonction du 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<sup>er</sup> semestre, le RSKO est resté quasiment stable en Europe, en enregistrant une légère hausse de 0.1% en moyenne par rapport à 2004. Sur le réseau intercontinental, il a gagné 9.7%. Le RSKO de l'ensemble du réseau SWISS s'est ainsi amélioré de 6.9% par rapport à 2004. La progression du RSKO s'explique notamment par une nouvelle répartition du trafic intercontinental et européen par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2004 en termes de capacité (SKO). Il est établi que le RSKO réalisé

<sup>1</sup> 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<sup>er</sup> semestre 2005

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 et sont régulièrement adaptées.

#### Les coûts unitaires restent trop élevés

En comparaison annuelle, 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, notamment par les coûts élevés du carburant, qui se sont traduits par une charge de 104 MCHF en comparaison annuelle. Les coûts par sièges kilomètres offerts (CSKO) ont dépassé de 3.6% ceux du 1<sup>er</sup> semestre 2004. Si l'on ne tient pas compte des charges supplémentaires liées à l'augmentation du prix du carburant, SWISS a réussi à baisser les CSKO de 3.3%.

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.

Indépendamment de ce mécanisme, le CSKO doit encore baisser, surtout à la lumière des pertes enregistrées, de l'érosion tarifaire qui se poursuit et de la situation extrêmement difficile sur le marché du carburant. A cela s'ajoute l'augmentation de 3.5% des charges unitaires de personnel (à temps plein) par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2004. Cette hausse s'explique surtout par les augmentations de salaire automatiques qui découlent du principe de séniorité s'appliquant au personnel navigant.

SWISS poursuit son programme d'abaissement des coûts dans toute l'entreprise, en visant surtout le processus de ravitaillement de bord, les services au sol (Handling) et la productivité interne.

#### La restructuration progresse

L'intégration de SWISS dans le groupe Lufthansa ouvre certes de nouvelles perspectives stratégiques à SWISS, notamment en termes d'utilisation des synergies de coûts, par exemple de meilleures conditions d'achat ou de financement. Indépendamment des avantages découlant de la reprise par le groupe Lufthansa, SWISS continuera toutefois de mettre en œuvre les mesures annoncées en janvier grâce à la création d'une base solide, rentable et compétitive dans la perspective d'une future croissance. La restructuration doit être achevée l'année prochaine, comme prévu.

Le transfert des opérations informatiques à Swisscom IT Services au cours du 1<sup>er</sup> trimestre et la collaboration renforcée avec Mindpearl (filiale de SWISS), spécialisée dans la vente par téléphone, permettent de réaliser des économies substantielles.

Dans le cadre des négociations menées au 1<sup>er</sup> trimestre 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<sup>er</sup> 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

## Swiss International Air Lines (groupe), Bâle Bilan intermédiaire au terme du 1<sup>er</sup> semestre 2005

personnel navigant commercial (Kapers) et le syndicat du personnel navigant technique (Aeropers) sont en cours. Début mai, la Swiss Pilots Association (SPA) a déposé un nouveau recours auprès du tribunal arbitral. SWISS s'efforce de trouver avec tous les partenaires sociaux des solutions viables et réalistes qui permettent de garantir l'emploi à long terme.

La campagne qualité incitative de SWISS bat son plein. Tous les vols SWISS à destination de l'Europe et de l'Afrique du Nord sont désormais traités au Dock A de l'aéroport de Zurich. Les vols intercontinentaux décollent et atterrissent pour leur part au Dock E. Depuis fin mai, la restauration à bord des vols européens est à nouveau incluse dans le prix du billet en classe économique. Les nouveaux sièges dont est équipée la flotte européenne des Airbus A320 ont, quant à eux, amélioré le confort de la cabine. Enfin, grâce au nouveau Boeing Business Jet, SWISS dispose depuis janvier d'un produit attrayant, tout particulièrement étudié à l'intention des passagers d'affaires. Opéré par PrivatAir, il assure la liaison Zurich – New York (Newark).

Une autre étape importante sur la voie de la restructuration a été franchie fin juillet. Après de longues négociations, SWISS et SR Technics Switzerland ont trouvé un accord extrajudiciaire mettant fin à la procédure d'arbitrage relative à l'interprétation des aspects commerciaux du contrat de maintenance en vigueur. La coopération sur ces bases nouvelles permet à SWISS de réaliser d'importantes économies au niveau de la maintenance de sa flotte d'Airbus. SWISS et SR Technics ont prolongé de trois ans le contrat de maintenance en cours, valable jusqu'en 2009.

L'objectif de réduction de la flotte d'au moins 15 unités régionales, cette année et dans le courant de l'année 2006, représente elle aussi une initiative importante visant à créer des structures de production compétitives dans tous les segments de marché. Malgré une réduction de la flotte de 14 unités (Crossair Europe inclus) à partir de l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver 2005, l'offre de SWISS reste attrayante grâce à la coopération avec des compagnies aériennes partenaires et notamment aux liens avec Lufthansa.

### Effectifs

Les effectifs moyens (ETP) ont baissé de 955 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2004, passant de 7'452 à 6'497. Au 30 juin 2005, la compagnie comptait 6'477 postes à temps plein (148 de moins qu'au 31 décembre 2004), répartis entre 7'583 collaborateurs dans le monde entier.

### Offre publique d'achat achevée avec succès

Sur la base du projet de reprise et d'intégration de SWISS dans le groupe Lufthansa conjointement élaboré par les deux compagnies, Deutsche Lufthansa AG a soumis début mai une offre publique d'achat à tous les actionnaires minoritaires de SWISS International Air Lines SA par l'intermédiaire d'AirTrust SA, société de droit suisse.

Le 22 juin, au terme du délai supplémentaire accordé pour l'offre d'achat, Lufthansa et la fondation Almea détenaient 98,7% du capital en actions de Swiss International Air Lines SA par l'intermédiaire d'AirTrust SA. Depuis, cette participation a pu être portée à plus de 99%.

AirTrust SA a ainsi dépassé le quota minimal d'actions SWISS permettant l'évincement des actionnaires minoritaires par fusion (squeeze out). Avec l'aval donné le 5 juillet par la Commission européenne et les autorités américaines de la concurrence à la reprise de Swiss International Air Lines SA par Deutsche Lufthansa AG, la voie a été ouverte à l'intégration de la compagnie helvétique au sein du groupe Lufthansa. Afin de permettre l'accès au marché à d'éventuels nouveaux concurrents, la Commission européenne s'est entendue avec Lufthansa et SWISS sur l'application de certaines mesures le cas échéant, notamment la rétrocession de créneaux horaires sur diverses lignes européennes et intercontinentales. Les autorités améri-

**Swiss International Air Lines (groupe), Bâle**  
**Bilan intermédiaire au terme du 1<sup>er</sup> semestre 2005**

caines de la concurrence ont pour leur part signifié leur accord sans conditions. AirTrust SA a commencé à procéder au dédommagement des actionnaires détenant encore des titres SWISS. Lufthansa a porté sa participation dans AirTrust SA de 11 à 49%.

L'intégration de SWISS au sein du groupe Lufthansa se poursuit comme prévu. Elle vise à pourvoir la place économique suisse d'un réseau continental et intercontinental performant, en particulier de liaisons directes. La reprise de SWISS par Lufthansa ouvre de nouvelles perspectives en termes d'attractivité commerciale. Parmi les nombreux avantages : plus de destinations, de meilleures correspondances, des programmes de fidélisations harmonisés et l'accès aux salons privés.

**Ce communiqué de presse ainsi qu'une lettre aux actionnaires sont publiés sur [www.swiss.com](http://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](mailto:communications@swiss.com)**  
**Internet : [www.swiss.com](http://www.swiss.com)**

**Swiss International Air Lines (groupe), Bâle**  
**Compte de résultat consolidé du 1<sup>er</sup> semestre, non vérifié**

En millions de CHF	1 <sup>er</sup> semestre 2005	1 <sup>er</sup> semestre 2004
Produits de vols réguliers	1 390	1 440
Produits de transport de fret	228	217
Produits de vols charters	38	39
Autres produits des opérations	22	22
<b>Produits d'exploitation des vols</b>	<b>1 678</b>	<b>1 718</b>
Bénéfices sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	6	0
Autres produits d'exploitation	85	50
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>1 769</b>	<b>1 768</b>
Charges de matières	-520	-496
Charges de services	-581	-606
Charges de personnel	-362	-398
Amortissements et pertes de valeur	-133	-148
Pertes sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	-3	0
Autres charges d'exploitation	-179	-139
<b>Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration</b>	<b>-9</b>	<b>-19</b>
Frais de restructuration	-6	0
<b>Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration</b>	<b>-15</b>	<b>-19</b>
Résultats des sociétés associées	1	1
Charges financières	-80	-27
Produits financiers	6	13
<b>Perte avant impôts (EBT)</b>	<b>-88</b>	<b>-32</b>
Impôts	-1	-1
<b>Perte nette de la période sous revue</b>	<b>-89</b>	<b>-33</b>
Attribuable à :		
Actionnaires de la société-mère	-89	-33
Intérêts minoritaires	0	0
en CHF		
Revenu de base par action	-1.66	-0.62
Revenu dilué par action	-1.66	-0.62

Le présent rapport semestriel tient compte pour la première fois des nouvelles normes comptables IFRS, entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> 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**  
**Compte de résultat consolidé du 2<sup>e</sup> trimestre, non vérifié**

En millions de CHF	2 <sup>e</sup> trimestre 2005	2 <sup>e</sup> trimestre 2004
Produits de vols réguliers	736	752
Produits de transport de fret	119	108
Produits de vols charters	25	27
Autres produits des opérations	11	12
<b>Produits d'exploitation des vols</b>	<b>891</b>	<b>899</b>
Bénéfices sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	2	0
Autres produits d'exploitation	23	23
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>916</b>	<b>922</b>
Charges de matières	-285	-262
Charges de services	-296	-301
Charges de personnel	-182	-196
Amortissements et pertes de valeur	-64	-76
Pertes sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	-1	0
Autres charges d'exploitation	-87	-37
<b>Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration</b>	<b>1</b>	<b>50</b>
Frais de restructuration	0	0
<b>Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration</b>	<b>1</b>	<b>50</b>
Résultats des sociétés associées	0	1
Charges financières	-50	-14
Produits financiers	4	8
<b>Bénéfice/(perte) avant impôts (EBT)</b>	<b>-45</b>	<b>45</b>
Impôts	0	0
<b>Bénéfice/(perte) nette de la période sous revue</b>	<b>-45</b>	<b>45</b>
Attribuable à :		
Actionnaires de la société-mère	-45	45
Intérêts minoritaires	0	0
en CHF		
Revenu de base par action	-0.84	0.86
Revenu dilué par action	-0.84	0.84

Le présent rapport semestriel tient compte pour la première fois des nouvelles normes comptables IFRS, entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> 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	30 juin 2005	31 décembre 2004 <sup>1</sup>
Trésorerie	497	481
Dépôts à terme fixe (3-12 mois)	1	4
Instruments financiers dérivés actifs	70	11
Créances résultant de prestations de services	327	233
Autres créances	32	21
Stocks	29	29
Comptes de régularisation actifs	24	29
<b>Total des actifs circulants</b>	<b>980</b>	<b>808</b>
Flotte d'avions	1 789	1 927
Immeubles, mobilier et équipement	179	193
Immobilisations incorporelles	15	18
Participations dans les sociétés associées	6	5
Immobilisations financières	133	171
Impôts différés actifs	1	1
<b>Total des actifs immobilisés</b>	<b>2 123</b>	<b>2 315</b>
<b>Total des actifs</b>	<b>3 103</b>	<b>3 123</b>
Dettes résultant de prestations de services	227	245
Dettes financières à court terme	149	244
Instruments financiers dérivés passifs	42	22
Autres dettes à court terme	55	33
Titres de transport émis et non encore utilisés	496	385
Comptes de régularisation passifs	322	296
<b>Total des fonds étrangers à court terme</b>	<b>1 291</b>	<b>1 225</b>
Dettes financières à long terme	792	831
Engagements de prévoyance envers le personnel	12	11
Provisions	189	204
Impôts différés passifs	0	0
<b>Total des fonds étrangers à long terme</b>	<b>993</b>	<b>1 046</b>
<b>Total des fonds étrangers</b>	<b>2 284</b>	<b>2 271</b>
Capital-actions	961	948
Propres actions détenues	0	0
Réserves	-145	-100
Intérêts minoritaires	3	4
<b>Total des fonds propres</b>	<b>819</b>	<b>852</b>
<b>Total des passifs</b>	<b>3 103</b>	<b>3 123</b>

<sup>1</sup> Le présent rapport semestriel tient compte pour la première fois des nouvelles normes comptables IFRS, entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> 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, non vérifié et abrégé**

en millions de CHF	1 <sup>er</sup> semestre 2005	1 <sup>er</sup> semestre 2004 <sup>2</sup>
<b>Perte nette de la période sous revue</b>	<b>-89</b>	<b>-33</b>
Ajustements pour charges et produits sans effet sur la trésorerie	114	102
Mouvements des actifs circulants non monétaires	88	-66
<b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation</b>	<b>113</b>	<b>3</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux investissements</b>	<b>87</b>	<b>-37</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux financements</b>	<b>-190</b>	<b>-124</b>
Augmentation / (diminution) nette de la trésorerie	10	-158
Effets de la variation des cours de change	6	8
Trésorerie au 1 janvier	481	503
Trésorerie au 30 juin	497	353

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.

<sup>2</sup> 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.