



Encore des pertes substantielles malgré un meilleur résultat d'exploitation

Au cours des neuf premiers mois de l'exercice 2005, Swiss International Air Lines (groupe) a enregistré des produits d'exploitation consolidés de 2 767 MCHF (contre 2 695 MCHF en 2004). Le résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration s'est établi à 24 MCHF (contre 1 MCHF en 2004). En raison d'ajustements de valeur de 55 MCHF (sans influence sur la trésorerie) imposés par l'effet de change du dollar US, et de frais de restructuration pour un montant de 10 MCHF, la compagnie affiche une perte nette de 81 MCHF, nettement supérieure à celle de l'année précédente (17 MCHF). Les prix record du kérosène ont encore manifestement grevé le résultat.

Au 3^e trimestre, qui est traditionnellement la période la plus rémunératrice de l'année, l'EBIT avant frais de restructuration s'est établi à 33 MCHF (contre 20 MCHF en 2004) et le bénéfice à 8 MCHF (contre 16 MCHF en 2004). Au 30 septembre 2005, SWISS disposait d'une trésorerie de 532 MCHF (contre 481 MCHF fin 2004).

Au cours des neuf premiers mois de l'année, les produits d'exploitation consolidés de SWISS ont atteint 2 767 MCHF (contre 2 695 MCHF en 2004), tandis que le résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration s'est établi à 24 MCHF (contre 1 MCHF en 2004). En comparaison annuelle, l'EBIT a été grevé à hauteur de 175 MCHF supplémentaires par des coûts élevés imputables au prix du kérosène. Seul un bon tiers du renchérissement pétrolier a pu être compensé par les surtaxes carburant, en raison de la forte pression concurrentielle. Abstraction faite des coûts induits par le kérosène, les charges de matières se sont réduites de 15% grâce aux effets de vastes mesures de diminution des coûts, tandis que la production (exprimée en sièges kilomètres) n'a perdu que 5.2%. Le résultat d'exploitation fait état d'amortissements exceptionnels au 3^e trimestre d'un montant de 45 MCHF pour corrections de valeur portant sur des avions régionaux. Les produits d'exploitation et l'EBIT tiennent compte d'une recette exceptionnelle provenant d'une cession de slots à British Airways pour Londres Heathrow au 1^{er} trimestre. Les résultats des neuf premiers mois de 2004, quant à eux, faisaient état d'une recette exceptionnelle de 68 MCHF résultant de l'accord à l'amiable mettant fin au différend qui opposait SWISS à la société Holco.

Le résultat des neuf premiers mois tient compte de frais de restructuration pour un montant total de 10 MCHF. Ils sont imputables à la suppression partielle de postes surnuméraires parmi les pilotes et à la réorganisation de la centrale de réservation. Les coûts évalués dans le programme de restructuration publié en janvier 2005 afférents à la suppression de 800 à 1'000 emplois ne sont que partiellement pris en compte dans le résultat de la période sous revue. À

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan intermédiaire au terme du 3e trimestre 2005

l'heure actuelle, les négociations avec les syndicats du personnel navigant ne sont pas encore terminées. Or, leur aboutissement aura une influence déterminante sur le coût définitif de la restructuration.

L'EBIT après frais de restructuration se situe par conséquent à 114 MCHF (contre 1 MCHF) pour les neuf premiers mois de l'année.

Au 3^e trimestre, l'EBIT avant frais de restructuration a atteint 33 MCHF (contre 20 MCHF en 2004). L'amélioration du résultat au 3^e trimestre s'explique surtout par l'augmentation du chiffre d'affaires. SWISS a parfois largement dépassé les recettes enregistrées l'an dernier à la même période, tant avec le trafic de ligne qu'avec le fret et les activités charter.

Les charges financières ont atteint 103 MCHF au cours des neuf premiers mois (contre 40 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 55 MCHF pendant la période sous revue. Les pertes de change s'expliquent par l'effet négatif du dollar qui s'est particulièrement renforcé par rapport au franc suisse. Les produits financiers d'un montant de 8 MCHF (contre 22 MCHF en 2004, y compris 16 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 81 MCHF, contre 17 MCHF pour les neuf premiers mois de 2004. Cette perte, malgré le résultat d'exploitation positif, s'explique surtout par les ajustements de valeurs pour variation de change évoqués et par les frais de restructuration. Comme en 2004, le résultat du 4^e trimestre sera plus faible, compte tenu du recul saisonnier de la demande pendant les mois d'automne / hiver. SWISS s'attend à une perte nette substantielle au 4^e trimestre 2005.

« Le résultat d'exploitation positif au 3^e trimestre confirme les progrès réalisés dans l'optique du redressement », commente Christoph Franz, président de la direction générale de SWISS. « A fortiori parce que ce résultat sensiblement meilleur a pu être atteint dans un contexte de concurrence exacerbée et de pression extrême des prix du carburant. La perte nette néanmoins enregistrée indique que la restructuration et les négociations portant sur la CCT du personnel navigant doivent être poursuivies sans relâche. »

Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation : résultat positif de 188 MCHF

Les *flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation* ont atteint 188 MCHF au cours des neuf premiers mois, contre 109 MCHF en 2004. La tendance à la hausse enregistrée au 2^e trimestre s'est donc confirmée : la progression de 79 MCHF 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* se sont soldés par un résultat positif grâce à des cessions d'actifs. Ils ont atteint 91 MCHF (contre - 37 MCHF en 2004). 43 MCHF proviennent de la cession de slots à British Airways pour l'aéroport d'Heathrow. S'y ajoutent 46 MCHF, résultant du remboursement de paiements effectués pour les avions et du produit de la vente d'avions, ainsi que 40 MCHF, provenant de la réduction de divers dépôts de garantie. En contrepartie, 47 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 9 MCHF sur les flux de trésorerie.

Les *flux de trésorerie liés aux activités de financement* sont négatifs à 219 MCHF (contre - 227 MCHF en 2004). Au total, 128 MCHF de trésorerie ont été affectés à l'amortissement de crédits-bails destinés au financement d'avions, et 47 MCHF au remboursement de capital emprunté, dont 43 MCHF pour le remboursement du reliquat de la dette contractée auprès de la

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan intermédiaire au terme du 3e trimestre 2005

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 des slots de Londres Heathrow à British Airways. Ces slots servaient de garantie pour le crédit accordé par la Barclays Bank. D'autres flux négatifs, à hauteur de 43 MCHF, ont été générés par des paiements d'intérêts liés à des crédits-bails destinés au financement d'avions.

Au 30 septembre, la trésorerie totalisait 532 MCHF, auxquels s'ajoutait 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 septembre 2005 de 225 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 10 novembre 2005, 74% des besoins de SWISS en carburant d'ici à la fin de l'année sont protégés par des instruments de couverture. La flambée des prix du kérosène renforce la nécessité d'accélérer le processus de restructuration, de juguler les coûts et de dégager de nouvelles recettes.

Part de fonds propres : 27.5%

Au 30 septembre 2005, les fonds propres du groupe atteignaient 840 MCHF (part de fonds propres : 27.5%), contre 852 MCHF¹ (part de fonds propres : 27.3%) fin 2004.

Endettement net : réduction supplémentaire

La dette financière nette s'est de nouveau sensiblement améliorée. Au cours des neuf premiers mois de l'année, elle a reculé de 195 MCHF (un tiers) tout en se situant encore à 399 MCHF au 30 septembre 2005. Au 31 décembre 2004, elle atteignait 594 MCHF. 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 cours des neuf premiers mois de l'année, SWISS a transporté près de 7.33 millions de passagers (contre 7.01 en 2004), ce qui correspond à une progression de 4.6%. Elle a effectué 102'670 vols, dont le coefficient d'occupation moyen a atteint 79.1% (contre 75.2 en 2004). En Europe, tandis que la capacité (exprimée en sièges kilomètres offerts – SKO) s'est vue augmentée de 0.9% par rapport à l'année précédente, le coefficient d'occupation a grimpé de 4.7 points à 66.8%. Sur les liaisons intercontinentales, le coefficient d'occupation a gagné 4.1 points à 85.0%, pour une capacité (SKO) réduite de 7.8%. Au 3^e trimestre, le coefficient d'occupation a atteint 83.2% (contre 78.6% en 2004). Ventilé par réseaux, le coefficient d'occupation s'est situé à 72.4% (en hausse de 6.7 points) en Europe, et à 88.5% (en hausse de 4.0 points) à l'intercontinentale.

En matière de fret, le coefficient de remplissage (en volume) s'est établi à 85.7% au cours des neuf premiers mois, stable par rapport à 2004 malgré un léger recul de 0.1 point. Swiss WorldCargo est jusqu'à présent parvenue à éviter les effets du recul généralisé de la demande sur le marché du fret aérien.

La progression du remplissage est de longue date satisfaisante sur le long-courrier, où elle s'associe à une hausse du revenu. En Europe, elle s'est récemment fort améliorée. Mais les

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 3e trimestre 2005

compagnies « low cost » multiplient leurs dessertes sur les marchés européens les plus importants et continuent à faire pression sur les tarifs. Les revenus moyens enregistrés par SWISS sur ce segment continuent à baisser.

Revenu moyen (« yield ») : la pression exercée dans les transports aériens sur le revenu par passagers kilomètres transportés (RPKT) a continué à se faire sentir en Europe. Malgré les surtaxes carburants, le yield enregistré par SWISS en Europe a perdu 6.4% par rapport à 2004 au cours des neuf premiers mois de l'année. La surcapacité endémique caractérisant le segment de marché européen entraîne une érosion tarifaire constante. Le revenu moyen a certes progressé de 6.9% sur le réseau intercontinental, mais il est sérieusement amoindri par les prix records du kérosène.

Pour la première fois de son existence, SWISS a réussi à contrecarrer la perte de parts de marché de ces dernières années en proposant des tarifs compétitifs. La part de marché sur la plateforme aéroportuaire zurichoise s'est stabilisée, et s'est même sensiblement améliorée sur certaines dessertes.

Le revenu par sièges kilomètres offerts (RSKO) a poursuivi son développement satisfaisant. 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. En Europe, il s'est légèrement accru de 0.8% au cours des neuf premiers mois de l'année ; sur le réseau intercontinental, il a grimpé de 12.2%. Globalement, le RSKO de SWISS a ainsi progressé de 8.3% par rapport à 2004. Cette progression s'explique notamment par une nouvelle répartition du trafic intercontinental et européen en termes de capacité (SKO). Un recentrage relatif sur les dessertes européennes exerce automatiquement un effet positif sur le RSKO global, étant donné que le revenu moyen enregistré en Europe est plus élevé que le revenu moyen intercontinental. 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 23 septembre 2005.

Les coûts unitaires restent trop élevés

SWISS est parvenue à juguler sensiblement ses dépenses par rapport à 2004, mais son niveau de coûts reste encore trop élevé en comparaison internationale. Abstraction faite des coûts supplémentaires induits par la flambée des prix du kérosène, la compagnie a réussi au cours des neuf premiers mois de l'année à abaisser ses coûts (CSKO = coûts par sièges kilomètres offerts) de 3.6% par rapport à 2004. Mais comme elle l'avait expliqué lors de la présentation de ses résultats semestriels, les performances réalisées ont été pratiquement neutralisées par les prix élevés du carburant. Compte tenu du kérosène, les CSKO ont donc augmenté de 4.1% par rapport à 2004. Ce phénomène s'est encore aggravé au 3^e trimestre en raison de la nouvelle augmentation du kérosène.

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 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 un accroissement de 4.4% des charges unitaires de personnel (à temps plein) par rapport aux neuf premiers mois de 2004. Cet accroissement s'explique en grande partie par les augmentations de salaires automati-

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan intermédiaire au terme du 3e trimestre 2005

ques dont bénéficie le personnel navigant conformément aux dispositions de la convention collective de travail.

SWISS poursuit son programme d'abaissement des coûts dans toute l'entreprise, en particulier dans les domaines du catering (restauration à bord) et du handling (services au sol), en visant une amélioration de la productivité.

Effectifs du groupe

Les effectifs moyens exprimés en ETP (équivalent temps plein) ont baissé de 864 postes par rapport à 2004, passant de 7'310 à 6'446. Au 30 septembre 2005, la compagnie comptait 6'321 postes à temps plein, (304 de moins qu'au 31 décembre 2004), répartis entre 7'433 collaborateurs.

Jalons du programme de restructuration en cours

SWISS applique soigneusement les mesures annoncées en janvier, visant la compétitivité, la rentabilité et la pérennité dans la perspective de nouveaux investissements et d'une future croissance. Le programme de restructuration devrait se terminer l'année prochaine, conformément au calendrier prévu. De nouvelles perspectives stratégiques font jour dans le sillage de l'intégration au sein du groupe Lufthansa, notamment en matière de synergies de coûts.

Au terme de longues négociations, SWISS et SR Technics ont mis un terme fin juillet à la procédure d'arbitrage relative à l'interprétation du contrat de maintenance les unissant en concluant un accord extrajudiciaire. Le nouveau mode de collaboration permet à SWISS de réaliser d'importantes économies sur la maintenance des Airbus. Les deux parties ont prolongé de trois ans (jusqu'en 2009) le contrat de maintenance en cours.

Autre jalon d'importance : la décision de transférer les activités liées au trafic européen à une entité indépendante, créée au sein du groupe SWISS. Peu après l'octroi d'une autorisation d'exploitation par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile, Swiss European Air Lines a décollé le 1^{er} novembre. Filiale de SWISS à 100%, la société exploitante effectue des vols en wet-lease (location d'avions avec équipages) sur les marchés européens pour le compte de la compagnie mère, sous la marque SWISS. Elle apporte ainsi une contribution substantielle à l'amélioration de la compétitivité de SWISS, qui compte sur la clarté des structures de fonctionnement et la transparence des coûts pour mieux planifier les investissements liés à la modernisation de sa flotte et envisager une future croissance sur le segment régional.

Entre le 1^{er} janvier et le début de l'horaire d'hiver 2005/06, SWISS a réduit sa flotte de 11 unités. L'offre de la compagnie n'en souffrira cependant pas à l'avenir puisque SWISS continuera à proposer un réseau étoffé par le biais de vols effectués en partage de code avec Lufthansa et d'autres compagnies partenaires.

Des négociations sont en cours avec les syndicats du personnel navigant commercial et avec Aeropers, syndicat du personnel navigant technique. Début mai, la Swiss Pilots Association (SPA) a déposé un nouveau recours auprès du tribunal arbitral. SWISS n'a pas accepté la déclaration de ralliement de la SPA à la convention collective de travail d'Aeropers. La compagnie s'efforce de trouver avec tous les partenaires sociaux des solutions viables et réalistes qui permettent de garantir l'emploi à long terme.

Intégration au sein du groupe Lufthansa, conformément au calendrier annoncé

Fort d'une participation de plus de 99%, AirTrust SA a dépassé le quota minimal d'actions SWISS requis pour procéder à l'évincement des actionnaires minoritaires par fusion (squeeze

Swiss International Air Lines (groupe), Bâle

Bilan intermédiaire au terme du 3e trimestre 2005

out), et donc entamé leur dédommagement pour les actions encore en circulation. SWISS a bon espoir que la procédure s'achève d'ici à la fin de l'année. De son côté, Lufthansa a augmenté à 49% sa participation initiale de 11% dans AirTrust.

Début octobre a été créée la Fondation Swiss Aviation, dont le siège est à Zoug. Elle a pour mission d'accompagner et d'encourager le développement du transport aérien et de son infrastructure en Suisse, ainsi que l'intégration de SWISS au sein de l'alliance formée autour de Lufthansa. La Fondation veillera à ce que les intérêts de la Suisse soient adéquatement représentés en la matière.

Le processus d'intégration de SWISS au sein de Lufthansa a entraîné d'importantes nouveautés : début octobre, la compagnie a annoncé pour le 1^{er} avril 2006 le transfert de Swiss TravelClub dans Miles & More, programme de fidélisation le plus performant d'Europe. La clientèle de SWISS peut ainsi cumuler et dépenser des miles et primes auprès de compagnies aériennes et de sociétés partenaire supplémentaires. Les avoirs Swiss TravelClub seront convertis à quantité égale, et les statuts Swiss TravelClub Silver et Gold seront reconnus. L'adhésion à Miles & More est une étape importante en vue de l'adhésion de SWISS à Star Alliance.

L'offre de SWISS s'est étendue dès l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver 2005/06 (le 30 octobre) grâce à l'intensification du partenariat avec Lufthansa. Les deux compagnies ont harmonisé le trafic de proximité entre la Suisse et l'Allemagne. Tous les vols SWISS et Lufthansa entre les deux pays sont effectués en partage de code. Les horaires se complètent et la clientèle de SWISS bénéficie désormais de 563 liaisons hebdomadaires entre la Suisse et l'Allemagne, réparties sur l'ensemble de la journée. En comparaison avec l'horaire d'été 2005, cela représente 241 liaisons supplémentaires. Plus de vols, plus de destinations et de meilleures correspondances sont donc proposés au départ de Zurich, Francfort et Munich. La position de SWISS sur le marché s'en trouve sensiblement renforcée en Suisse, en Europe et vers des centaines de destinations du monde entier.

Depuis le début de l'horaire d'hiver, les comptoirs d'enregistrement et les portes d'embarquement sont regroupés sous la bannière commune de la compagnie basée (« home carrier ») aux aéroports de Zurich, Francfort et Munich. Il en résulte de nombreux avantages immédiats pour la clientèle. Les trajets plus courts permettent des correspondances plus rapides. L'utilisation de comptoirs communs influe sur l'efficacité et la rapidité de l'enregistrement, ce dont profitent la clientèle de SWISS en Allemagne et celle de Lufthansa en Suisse (à Zurich, Bâle et Genève). L'intégration de SWISS au sein du pool aérien de Lufthansa est clairement soulignée sur les plateformes aéroportuaires des deux compagnies. D'autres aéroports en Suisse et en Allemagne devraient connaître la même harmonisation d'ici à l'entrée en vigueur de l'horaire d'été.

Ce communiqué de presse est publiés sur www.swiss.com à la rubrique « La compagnie > Informations financières ».

SWISS Corporate Communications
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 au 3e trimestre, non vérifié

En millions de CHF	1er-3e trimestre 2005	1er-3e trimestre 2004
Produits de vols réguliers	2 184	2 191
Produits de transport de fret	354	323
Produits de vols charters	78	76
Autres produits des opérations	38	34
Produits d'exploitation des vols	2 654	2 624
Bénéfices sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	8	0
Autres produits d'exploitation	105	71
Produits d'exploitation	2 767	2 695
Charges de matières	-814	-751
Charges de services	-879	-902
Charges de personnel	-535	-589
Amortissements et pertes de valeur	-200	-222
Dépréciations exceptionnelles	-45	0
Pertes sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	-3	0
Autres charges d'exploitation	-267	-230
Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration	24	1
Frais de restructuration	-10	0
Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration	14	1
Résultats des sociétés associées	1	1
Charges financières	-103	-40
Produits financiers	8	22
Perte avant impôts (EBT)	-80	-16
Impôts	-1	-1
Perte nette de la période sous revue	-81	-17
Attribuable à :		
Actionnaires de la société mère	-81	-17
Intérêts minoritaires	0	0
en CHF		
Revenu de base par action	-1.53	-0.32
Revenu dilué par action	-1.53	-0.32

Le présent rapport trimestriel tient compte des nouvelles normes comptables IFRS, entrées en vigueur le 1^{er} 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 3e trimestre, non vérifié

En millions de CHF	3e trimestre 2005	3e trimestre 2004
Produits de vols réguliers	794	751
Produits de transport de fret	126	106
Produits de vols charters	40	37
Autres produits des opérations	16	12
Produits d'exploitation des vols	976	906
Bénéfices sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles	2	0
Autres produits d'exploitation	20	21
Produits d'exploitation	998	927
Charges de matières	-294	-255
Charges de services	-298	-296
Charges de personnel	-173	-191
Amortissements et pertes de valeur	-67	-74
Dépréciations exceptionnelles	-45	0
Autres charges d'exploitation	-88	-91
Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration	33	20
Frais de restructuration	-4	0
Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration	29	20
Résultats des sociétés associées	0	0
Charges financières	-23	-13
Produits financiers	2	9
Bénéfice avant impôts (EBT)	8	16
Impôts	0	0
Bénéfice nette de la période sous revue	8	16
Attribuable à :		
Actionnaires de la société mère	8	16
Intérêts minoritaires	0	0
en CHF		
Revenu de base par action	0.15	0.30
Revenu dilué par action	0.15	0.29

Le présent rapport trimestriel tient compte des nouvelles normes comptables IFRS, entrées en vigueur le 1^{er} 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 septembre 2005	31 décembre 2004 ¹
Trésorerie	532	481
Dépôts à terme fixe (3-12 mois)	1	4
Instruments financiers dérivés actifs	105	11
Créances résultant de prestations de services	315	233
Autres créances	29	21
Stocks	28	29
Comptes de régularisation actifs	27	29
Total des actifs circulants	1 037	808
Flotte d'avions	1 689	1 927
Immeubles, mobilier et équipement	173	193
Immobilisations incorporelles	14	18
Participations dans les sociétés associées	6	5
Immobilisations financières	131	171
Impôts différés actifs	1	1
Total des actifs immobilisés	2 014	2 315
Total des actifs	3 051	3 123
Dettes résultant de prestations de services	222	245
Dettes financières à court terme	149	244
Instruments financiers dérivés passifs	70	22
Autres dettes à court terme	60	33
Titres de transport émis et non encore utilisés	433	385
Comptes de régularisation passifs	298	296
Total des fonds étrangers à court terme	1 232	1 225
Dettes financières à long terme	782	831
Engagements de prévoyance envers le personnel	12	11
Provisions	185	204
Impôts différés passifs	0	0
Total des fonds étrangers à long terme	979	1 046
Total des fonds étrangers	2 211	2 271
Capital-actions	961	948
Propres actions détenues	0	0
Réserves	-124	-100
Intérêts minoritaires	3	4
Total des fonds propres	840	852
Total des passifs	3 051	3 123

¹ Le présent rapport trimestriel tient compte des nouvelles normes comptables IFRS, entrées en vigueur le 1^{er} 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 au 3e trimestre, non vérifié et abrégé

en millions de CHF	1er – 3e trimestre 2005	1er – 3e trimestre 2004 ¹
Perte nette de la période sous revue	-81	-17
Ajustements pour charges et produits sans effet sur la trésorerie	233	151
Mouvements des actifs circulants non monétaires	36	-25
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	188	109
Flux de trésorerie liés aux investissements	91	-37
Flux de trésorerie liés aux financements	-219	-227
Augmentation / (diminution) nette de la trésorerie	60	-155
Effets de la variation des cours de change	-9	13
Trésorerie au 1 janvier	481	503
Trésorerie au 30 septembre	532	361

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.

¹ 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.