



Amélioration substantielle du résultat d'exploitation de SWISS

Les produits d'exploitation consolidés de Swiss International Air Lines (groupe) ont atteint 3'732 MCHF pour l'exercice 2005 (contre 3'642 MCHF en 2004). En dépit d'une facture pétrolière élevée, le résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration s'est établi à – 14 MCHF (contre – 122 MCHF en 2004).

Le résultat d'exploitation a été grevé par des frais de restructuration d'un montant de 41 MCHF, et par des ajustements de valeur sur des dettes libellées en dollar américain (perte comptable sans effet sur la trésorerie) à hauteur de 65 MCHF. Compte tenu de ces deux facteurs, la perte nette de – 178 MCHF dépasse celle de 2004 (– 140 MCHF).

Au 4^e trimestre 2005, l'EBIT avant frais de restructuration se situait à – 38 MCHF (contre – 123 MCHF en 2004), et la perte nette à – 97 MCHF (contre – 123 MCHF en 2004). Au 31 décembre 2005, SWISS disposait de 558 MCHF de trésorerie (contre 481 MCHF fin 2004).

SWISS a enregistré des produits d'exploitation en hausse, s'établissant à 3'732 MCHF pour l'exercice 2005 (contre 3'642 MCH en 2004), et un résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration de – 14 MCHF (contre – 122 MCHF en 2004). Les coûts élevés imputables au prix du kérosène ont pesé sur l'EBIT à hauteur de 213 MCHF supplémentaires par rapport à 2004. En raison d'une forte pression concurrentielle, le coût excédentaire du kérosène n'a pu être que partiellement compensé par les suppléments carburant. Par des vastes mesures de diminution des coûts, les charges de matière (compte non tenu du surcoût du carburant) ont été réduites de près de 13% par rapport à 2004, pourcentage nettement supérieur à celui de la réduction de capacité simultanée (– 4.7% au siège kilomètre).

Le résultat d'exploitation tient compte de dépréciations exceptionnelles résultant de la perte de valeur d'avions régionaux et du parc immobilier pour un montant de 115 MCHF. Il a en revanche bénéficié (de même que l'EBIT) d'une recette non récurrente de 43 MCHF au 1^{er} trimestre résultant de la cession de créneaux horaires à British Airways pour l'aéroport de Londres Heathrow. En 2004, les dépréciations exceptionnelles représentaient 174 MCHF et les recettes non récurrentes 163 MCHF.

Le résultat financier de l'exercice 2005 est influencé par des frais de restructuration de 41MCHF, provenant de la réduction partielle des postes redondants parmi les pilotes, de la réorganisation

Swiss International Air Lines (groupe) Bilan de l'exercice 2005

de la centrale d'appel et de la reconfiguration encore en cours de l'organisation commerciale. Le résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration s'est sensiblement amélioré pour atteindre – 55 MCHF (contre – 122 MCHF en 2004).

Au 4^e trimestre 2005, l'EBIT avant frais de restructuration atteignait – 38 MCHF (contre – 123 MCHF en 2004). Cette amélioration du résultat, en comparaison annuelle, est principalement due à un chiffre d'affaire plus élevé et à de plus faibles dépréciations exceptionnelles.

Les charges financières ont atteint 67 MCHF en 2005 (contre 64 MCHF en 2004). Les produits financiers représentent 9 MCHF (contre 10 MCHF en 2004). La forte revalorisation du dollar américain par rapport au franc suisse, en comparaison annuelle, a entraîné un ajustement de la valeur des dettes libellées en dollars (perte comptable sans effet sur la trésorerie) à hauteur de 65 MCHF. En 2004, un ajustement de valeurs lié à un effet de change positif pour la compagnie avait au contraire contribué aux produits financiers à hauteur de 60 MCHF. Ce gain comptable non réalisé et sans effet sur la trésorerie, reflétait en décembre 2004 l'incidence positive d'un dollar américain affaibli par rapport à décembre 2003.

La perte nette consolidée a atteint 178 MCHF, contre 140 MCHF en 2004, en dépit d'une hausse sensible du résultat d'exploitation. Ceci s'explique par l'ajustement de valeurs lié à l'effet de change précité (différence de 125 MCHF par rapport à l'exercice précédent) et par le montant des frais de restructuration (différence de 41 MCHF par rapport à 2004).

« SWISS a toutefois sensiblement accru son résultat opérationnel en 2005, en dépit de la facture pétrolière et d'une concurrence acerbe. Le programme de restructuration se révèle efficace » commente Christoph Franz, président de la direction générale de SWISS. « Le fait que nous réalisons encore des pertes substantielles malgré la mise en œuvre de vastes mesures d'économie et l'amélioration du résultat opérationnel prouve que nous devons poursuivre sans répit la restructuration entamée ainsi que les négociations en vue des CCT » ajoute-t-il avant d'évoquer les perspectives de SWISS à long terme. « Une rentabilité durable suppose que nous atteignons une marge EBIT d'au moins cinq à huit pour cent. C'est la condition sine qua non pour que SWISS dispose d'un potentiel de revenu suffisant et puisse envisager une future croissance ».

| En millions de CHF | 1er-4e trimestre | | 4e trimestre | |
|---|------------------|-------------|--------------|-------------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Produits d'exploitation | 3 732 | 3 642 | 965 | 947 |
| EBIT avant frais de restructuration | -14 | -122 | -38 | -123 |
| Frais de restructuration | -41 | 0 | -31 | 0 |
| EBIT après frais de restructuration | -55 | -122 | -69 | -123 |
| Perte nette de la période sous revue | -178 | -140 | -97 | -123 |
| Effectifs (ETP) au 31.12. | 6 094 | 6 625 | | |

Flux de trésorerie d'exploitation positif à 219 MCHF

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ont atteint 219 MCHF, contre 189 MCHF en 2004 (dont 68 MCHF provenant au 3e trimestre 2004 du règlement d'un conflit juridique avec Holco). Cette amélioration s'explique par la progression du résultat opérationnel et par diverses mesures de gestion des actifs nets circulants.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement ont été positifs en raison de diverses cessions d'actifs. Ils ont atteint 121 MCHF (contre 5 MCHF en 2004), sur lesquels 43 MCHF résultent du transfert de « slots » (créneaux d'atterrissage et de décollage) à British Airways

Swiss International Air Lines (groupe) Bilan de l'exercice 2005

pour l'aéroport de Londres Heathrow. 97 MCHF proviennent du remboursement de paiements anticipés pour le paiement d'avions et du produit de la vente de certains appareils. 57 MCHF sont issus de la réduction de divers dépôts de garantie. À l'inverse, 76 MCHF ont servi à réaliser certains investissements destinés au parc aérien tels que des éléments pour l'aménagement des cabines, des pièces détachées et des consommables.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement sont négatifs à 264 MCHF (contre – 211 MCHF en 2004). 159 MCHF de trésorerie ont été affectés à l'amortissement de crédits-bails destinés au financement d'avions et 47 MCHF au remboursement de capitaux empruntés, dont 43 MCHF pour purger la dette finale envers Barclays Bank provenant d'un crédit initial de 50 MCHF. Ce remboursement n'a pas eu d'effet net sur la trésorerie puisqu'il s'est produit en concomitance à l'apport de liquidités résultant de la compensation de British Airways en échange de la rétrocession de slots à Londres Heathrow. D'autres flux ont été engendrés par le paiement ordinaire d'intérêts relevant de crédits-bails à hauteur de 57 MCHF.

Au 31 décembre 2005, la trésorerie totalisait 558 MCHF (contre 481 MCHF fin 2004, auxquels s'ajoutaient 4 MCHF de dépôts à terme fixe). Dans la limite des crédits définis avec les banques prêteuses, SWISS disposait fin 2005 de 228 MCHF de trésorerie supplémentaires. Ce montant varie notamment en fonction des cours de change du dollar américain et de l'euro par rapport au franc suisse.

À l'heure actuelle, SWISS a protégé par des instruments de couverture près de 66% de ses besoins en carburant d'ici à la fin de l'année. Malgré cette parade partielle contre le risque d'une nouvelle flambée du prix des carburants, les tarifs excessifs du kérosène renforcent encore pour la compagnie l'urgence de poursuivre son programme de restructuration et de rechercher de nouveaux potentiels d'économies et de revenus.

La part de fonds propres atteint les 25.1%

Au 31 décembre 2005, les fonds propres du groupe atteignaient 708 MCHF (part de fonds propres : 25.1%), contre 852 MCHF¹ (part de fonds propres : 27.3%) fin 2004.

Réduction de 40% de l'endettement net

Au cours de l'exercice 2005, SWISS a réduit de 242 MCHF son endettement net. Il était de 352 MCHF au 31 décembre 2005, contre 594 MCHF fin 2004. Cette réduction a été réalisée progressivement, mois après mois. Au 4^e trimestre 2005 ont été remboursés 47 MCHF. Ce sont principalement les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation qui ont contribué à cette réduction. D'autres capitaux ont par ailleurs été libérés par cession d'actifs.

Meilleur remplissage, revenu moyen sous pression en Europe

Remplissage : Pour la première fois depuis sa création, SWISS est parvenue à augmenter le nombre de passagers transportés. En 2005, elle a ainsi acheminé SWISS 9.56 millions de passagers (+4.1%) sur ses vols de ligne. Les réajustements successifs du réseau, l'optimisation des horaires et les modifications structurelles apportées au parc aérien tout au long de l'année ont eu des répercussions positives sur le remplissage des avions. Le coefficient d'occupation moyen a atteint 78.1%, en hausse de 3.2 points par rapport à 2004. Tandis que la capacité (exprimée en sièges kilomètres offerts – SKO) a diminué de 4.7% en comparaison annuelle, le trafic (ex-

¹ La différence de 4 MCHF par rapport au bilan précédent affichant 848 MCHF au 31 décembre 2004 résulte d'une modification des méthodes comptables, répondant alors aux normes IFRS imposées par la bourse suisse SWX aux sociétés cotées (ce qui était le cas de SWISS).

Swiss International Air Lines (groupe) Bilan de l'exercice 2005

primé en passagers kilomètres transportés – PKT) n'a perdu que 0.6%, ce qui explique la hausse du coefficient d'occupation.

Sur son réseau européen, SWISS a amélioré son coefficient d'occupation de 5.1 points à 65.9% par rapport à 2004. Pour une capacité (SKO) quasiment inchangée (- 0.1%), le trafic (PKT) a sensiblement augmenté de 8.3%.

Sur le réseau intercontinental, le coefficient d'occupation a atteint 84.0%, en hausse de 2.7 points par rapport à 2004. Pour une capacité (SKO) réduite de 6.8%, le trafic (PKT) n'a reculé que de 3.6%.

Au 4^e trimestre 2005, le coefficient d'occupation est passé à 75.3% (contre 74.3% en 2004). Sur le réseau européen, il a atteint 63.1% (contre 56.8% en 2004). Sur le réseau intercontinental, il a affiché 81,0% (contre 82.4% en 2004).

Le fret s'est aussi globalement bien comporté malgré une forte pression concurrentielle. Le coefficient de remplissage – exprimé en volume – est resté stable au taux élevé de 86.5% (en baisse infime de 0.1 point par rapport à 2004). Swiss WorldCargo a transporté 1.14 milliards de tonnes de fret, ce qui représente une hausse de 0.5% en chiffres absolus.

Revenu moyen par passagers kilomètres transportés (« Yield ») : La pression exercée dans les transports aériens sur le yield se confirme sur le segment européen. En dépit des suppléments carburant, SWISS a enregistré en comparaison annuelle un recul de 5.7% du revenu généré par ses lignes européennes. Le marché se caractérise par une surcapacité endémique et une érosion tarifaire croissante. Sur le réseau intercontinental, le yield s'est en revanche amélioré de 8.6%. Mais en raison des distances relativement longues à parcourir, les prix record du carburant se sont répercutés plus que de mesure sur les résultats ligne par ligne.

Grâce à une structure tarifaire compétitive, SWISS a pu augmenter à 50.4% (en hausse de 2.4 points par rapport à 2004) sa part de marché à l'aéroport de Zurich, malgré une concurrence exacerbée, notamment de la part des compagnies low-cost.

Le revenu par sièges kilomètres offerts (RSKO) continue à se développer de manière satisfaisante. Il est calculé en fonction du remplissage (coefficient d'occupation) et du revenu par passagers kilomètres. En corrélation avec coût par sièges kilomètres offerts (CSKO), le RSKO est essentiel pour le résultat opérationnel de la compagnie. Sur son réseau européen, SWISS est parvenue à améliorer son RSKO de 2.2%. Sur le réseau intercontinental, le RSKO a bondi de 13.8%. En comparaison annuelle, le RSKO moyen de SWISS a ainsi progressé de 9.4%. Ce résultat s'explique notamment par un nouvel équilibre entre trafic européen et intercontinental entre 2004 et 2005. Le recentrage relatif sur l'Europe a eu des retombées positives sur le RSKO de tout le réseau, étant donné que le RSKO des longs parcours intercontinentaux est plus faible que celui des liaisons européennes. Le RSKO tient compte des suppléments carburant perçus par SWISS depuis l'été 2004 en sus du prix des billets d'avion. À l'instar de la plupart des compagnies aériennes, SWISS a introduit ces suppléments en réaction à l'augmentation fulgurante des prix du kérosène courant 2004, et les adapte par étapes successives en fonction de l'évolution des prix. La dernière augmentation date du 23 septembre 2005.

Coûts unitaires encore trop élevés

SWISS a sensiblement réduit ses frais par rapport à 2004 en appliquant diverses mesures de restructuration. Le poste coûts est toutefois encore trop élevé en comparaison avec la concurrence. Hormis le surcoût afférent au kérosène, le CSKO aurait chuté de 3.4% par rapport à 2004, mais les effets de cette amélioration ont été annihilés par le coût du carburant. Le CSKO a en fin de compte augmenté de 3.6% par rapport à 2004.

Swiss International Air Lines (groupe)

Bilan de l'exercice 2005

À l'instar du RSKO, le CSKO a subi l'influence du nouvel équilibre entre trafic européen et intercontinental. Mais à l'inverse. Le recentrage relatif sur l'Europe entraîne automatiquement une augmentation du CSKO sur l'ensemble du réseau, étant donné que le CSKO est relativement plus élevé en Europe que sur le réseau intercontinental en raison de la brièveté des vols.

Indépendamment de ce mécanisme, les coûts unitaires doivent encore baisser, surtout en regard des pertes encore enregistrées, de l'érosion tarifaire croissante et du développement incertain du marché des carburants.

La compagnie se concentre principalement sur les économies réalisables dans les domaines de la restauration à bord (« catering ») et de l'assistance au sol (« handling ») et sur l'augmentation de la productivité à l'interne. Le programme de réduction des coûts est encore en vigueur dans toutes les unités de l'entreprise. Des efforts sont notamment poursuivis en vue d'une diminution de la facture énergétique en abaissant la consommation de carburant. Toute une série de mesures a été prise en ce sens en 2005, telle que l'allègement des équipements en cabines passagers et la modification des procédures aériennes afin d'éviter toute consommation superflue de kérosène.

Les initiatives en vue de la réduction des frais, couronnées de succès dans de nombreux domaines, se heurtent à l'augmentation continue des charges de personnel par poste de travail (ETP). Ces charges ont ainsi augmenté de 5.5% en 2005 par rapport à 2004. Cette augmentation s'explique surtout par les augmentations de salaires automatiques que prévoit actuellement la convention collective de travail du personnel navigant. De tels mécanismes ont des effets particulièrement négatifs dans le cadre d'une réduction généralisée des effectifs car l'effet de « renchérissement » au sein d'un groupe de collaborateurs ne peut pas être compensé par l'arrivée de nouveaux collaborateurs dans des échelles salariales inférieures. En signifiant en février dernier leur accord pour une nouvelle CCT, les syndicats du personnel navigant commercial ont apporté une précieuse contribution à la réduction des coûts.

Effectifs du groupe

Les effectifs moyens (calculés sur l'ensemble de l'année 2005) exprimés en Equivalent Temps Plein (ETP) sont passés de 7'121 à 6'382, soit une baisse de 789 emplois. Au 31 décembre 2005, SWISS disposait de 6'094 postes ETP, soit 531 de moins qu'à fin 2004. 7'296 collaborateurs se partageaient les 6'904 postes ETP.

Temps forts du programme de restructuration en cours

L'application des mesures annoncées en janvier 2005 en vue de structures de coûts plus compétitives est conforme au calendrier prévu. L'objectif de la compagnie est d'atteindre une profitabilité durable permettant d'envisager des investissements et une future croissance. Comme annoncé précédemment, le programme de restructuration devrait s'achever cette année. Par ailleurs, l'intégration de SWISS au sein du groupe Lufthansa annonce de nouvelles perspectives stratégiques, notamment en termes de synergies de coûts.

Fin juillet 2005, au terme d'une longue phase de négociations et d'un recours au Tribunal arbitral, SWISS et SR Technics Switzerland ont trouvé une solution extrajudiciaire concernant les aspects commerciaux des contrats de maintenance en vigueur. Le nouveau partenariat entre les deux entreprises permet à SWISS de réaliser des économies substantielles sur la maintenance de la flotte Airbus. SWISS et SR Technics ont reconduit de trois ans (jusqu'en 2009) le contrat de maintenance les unissant.

Une autre étape importante en 2005 a été la décision de confier la gestion du trafic européen régional à une entité juridique indépendante au sein du groupe SWISS. Swiss European Air Li-

Swiss International Air Lines (groupe) Bilan de l'exercice 2005

nes SA a commencé ses activités le 1^{er} novembre 2005, après avoir reçu les autorisations nécessaires de l'Office fédéral de l'aviation civile. Cette filiale de SWISS à 100% est une société d'exploitation qui effectue en Europe des vols en « wet-lease » (location d'avions avec équipages) sous la marque SWISS pour le compte de la compagnie mère. Elle apporte une forte contribution à l'amélioration de la compétitivité de SWISS. La future croissance du segment régional repose sur l'élaboration de structures mieux définies et une meilleure transparence des coûts.

Pour l'horaire d'hiver 2005/06, SWISS a progressivement réduit sa flotte de 11 unités. Dans un souci d'homogénéisation de son parc aérien, afin de se concentrer sur les Avro RJ-100/RJ85 pour le trafic régional, SWISS a retiré de la ligne ses derniers SAAB en octobre (fin de l'horaire d'été 2005). Dès le début de l'été 2006, elle se séparera également de ses Embraer RJ-145, qui seront remplacés par les 6 Avro RJ-100 de plus grande capacité dont la compagnie vient de prendre livraison au cours des semaines passées. En dépit de la réduction du nombre d'avions, le nombre de sièges offerts augmentera légèrement. Grâce à diverses formes de collaboration avec des compagnies partenaires – surtout avec Lufthansa – SWISS renforcera encore l'attrait de ses dessertes.

Afin d'améliorer la productivité et la souplesse de sa flotte en Europe, SWISS vient de lancer le projet « Minimum Ground Time ». En planifiant des atterrissages et des décollages plus rapprochés (c'est-à-dire en raccourcissant le temps que l'avion passe au sol) et en optimisant la structure de son hub zurichois, la compagnie est à même de proposer 10 vols quotidiens supplémentaires en Europe avec le parc aérien dont elle dispose.

En signifiant leur accord pour une nouvelle CCT, les syndicats du personnel navigant commercial sont allés dans le sens des objectifs de restructuration de SWISS. Ils ont ainsi contribué à l'assainissement de la situation financière qui doit permettre d'envisager un avenir plus serein. La nouvelle CCT du personnel de cabine est entrée en vigueur le 1^{er} février 2006 pour trois ans. Le 10 mars 2006, Swiss European Air Lines et la Swiss Pilots Association sont également tombés d'accord sur les dispositions d'une nouvelle CCT. Sous réserve d'un vote positif des pilotes de Swiss European, cette CCT entrera en vigueur le 1^{er} avril 2006, également pour trois ans.

Les nouvelles CCT tiennent compte de l'actuelle stratégie de restructuration et de l'impact grandissant de l'environnement concurrentiel. Ils assurent dans l'intérêt des collaborateurs la pérennité de conditions de travail économiquement viables et socialement acceptables. Les négociations non encore achevées devraient se terminer dans les mois qui viennent. SWISS s'efforce de trouver avec tous les partenaires sociaux des solutions satisfaisantes et porteuses d'avenir. Au cours des derniers mois, SWISS est parvenue à faire coïncider ses effectifs PNT (personnel navigant technique = pilotes) avec les besoins opérationnels, sans avoir recours à des licenciements économiques. Pour ce faire, elle a procuré une aide active aux pilotes qui ont cherché un emploi dans d'autres compagnies et encouragé les départs de plein gré par des mesures financières appropriées.

Côté produit, SWISS a également innové sur plusieurs plans en 2005 en poursuivant une offensive qualité pour renforcer sa position sur le marché. À l'aéroport de Zurich, elle a pris toute une série de mesures au bénéfice de sa clientèle. Dès l'entrée en vigueur de l'horaire d'été, fin mars 2005, tous les vols européens et nord-africains ont ainsi été regroupés au Dock A. Les vols intercontinentaux sont traités aux portes d'embarquement du Dock E. En association avec d'autres mesures, cette disposition a permis d'améliorer nettement la ponctualité des opérations aériennes à l'aéroport de Zurich. En comparaison avec les principales compagnies aériennes européennes, SWISS s'est hissée en 2005 au 7^e rang en termes de ponctualité (13^e rang en 2004). Compte uniquement tenu des performances des grandes compagnies en réseau (« hub-carriers ») européennes, SWISS a même obtenu avec Zurich la seconde place, derrière Lufthansa (avec Munich et Francfort).

Swiss International Air Lines (groupe) Bilan de l'exercice 2005

Intégration au sein de l'alliance formée autour de Lufthansa

À la mi-janvier 2006 s'est terminée la procédure d'évincement des actionnaires minoritaires (« squeeze-out ») par un dédommagement en numéraire. Les actions SWISS ont été décotées de la Bourse Suisse SWX en date du 27 janvier 2006. Puisque SWISS n'est plus cotée en bourse et que son intégration au sein du groupe Lufthansa est parachevée, la compagnie modifiera à l'avenir la publication de ses rapports d'exercices.

Lufthansa et la fondation suisse Almea détiennent à présent 100% des actions de Swiss International Air Lines SA par l'intermédiaire de la société suisse AirTrust SA. Lufthansa détient actuellement 49% et la fondation Almea 51% des actions de AirTrust SA. L'objectif de la fondation Almea est de conserver cette participation majoritaire de 51% jusqu'à la prise de contrôle par Lufthansa. Lorsque les négociations portant sur l'obtention des droits de trafic essentiels seront terminées et que les autorisations nécessaires seront signées, Lufthansa prendra le contrôle de SWISS à 100% (fin 2006 au plus tôt). La fondation Almea sera dissoute lorsque toutes les actions de AirTrust SA seront passées aux mains de Lufthansa et qu'elle n'aura de ce fait plus de raison d'être.

Les négociations sur l'obtention des droits de trafic avancent rapidement en collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile. C'est ainsi que les principaux droits de trafic pour les Etats-Unis et le Canada ont été accordés dès mars 2006.

L'intégration de SWISS au sein du groupe Lufthansa présente par ailleurs de nombreux avantages pour la clientèle. Début octobre a été annoncée (pour le 1^{er} avril 2006), le transfert de Swiss TravelClub dans Miles & More, le plus grand programme grands voyageurs d'Europe. La clientèle de SWISS pourra cumuler et dépenser des miles et des primes auprès d'un plus grand nombre de compagnies aériennes et sociétés partenaires. Les avoirs en miles Swiss TravelClub seront transférés à quantité égale dans le nouveau programme, et les statuts Silver et Gold seront reconnus. Le 1^{er} avril, SWISS deviendra membre de Star Alliance, le plus grand réseau mondial de compagnies aériennes.

L'offre s'est accrue du fait de l'intensification du partenariat entre SWISS et Lufthansa. Les deux compagnies ont harmonisé le trafic entre la Suisse et l'Allemagne. Tous leurs vols sont effectués en partage de code, indifféremment de l'opérateur, et les horaires ont été ajustés et répartis sur toute la journée pour que la clientèle bénéficie entre la Suisse et l'Allemagne de 563 liaisons hebdomadaires. Cette disposition équivaut à des vols et des destinations supplémentaires ainsi que de meilleures correspondances dans les carrefours aéroportuaires de Zurich, Francfort et Munich. La position de SWISS sur le marché se trouvera durablement renforcée par ce partenariat.

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

**SWISS Corporate Communications
Phone: +41 (0) 848 773 773
Fax: +41 44 564 21 27
E-mail: communications@swiss.com
Internet: www.swiss.com**

Swiss International Air Lines (groupe)
Compte de résultat consolidé du 1er au 4e trimestre

| En millions de CHF | 1er-4e trimestre 2005 | 1er-4e trimestre 2004 |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Produits de vols réguliers | 2 922 | 2 936 |
| Produits de transport de fret | 496 | 442 |
| Produits de vols charters | 102 | 95 |
| Autres produits des opérations | 60 | 46 |
| Produits d'exploitation des vols | 3 580 | 3 519 |
| Bénéfices sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles | 18 | 1 |
| Autres produits d'exploitation | 134 | 122 |
| Produits d'exploitation | 3 732 | 3 642 |
| Charges de matières | -1 101 | -1 020 |
| Charges de services | -1 183 | -1 170 |
| Charges de personnel | -717 | -774 |
| Amortissements et pertes de valeur | -268 | -310 |
| Dépréciations exceptionnelles | -115 | -174 |
| Pertes sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles | -4 | -6 |
| Autres charges d'exploitation | -358 | -310 |
| Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration | -14 | -122 |
| Frais de restructuration | -41 | 0 |
| Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration | -55 | -122 |
| Résultats des sociétés associées | 1 | 0 |
| Charges financières | -67 | -64 |
| Dépréciation exceptionnelle pour perte de change portant sur des acomptes déjà versés pour avions décommandés | 0 | -23 |
| Produits financiers | 9 | 10 |
| Effet de change | -65 | 60 |
| Perte avant impôts (EBT) | -177 | -139 |
| Impôts | -1 | -1 |
| Perte nette de la période sous revue | -178 | -140 |
| Attribuable à : | | |
| Actionnaires de la société mère | -178 | -140 |
| Intérêts minoritaires | 0 | 0 |
| en CHF | | |
| Revenu de base par action | -3.34 | -2.66 |
| Revenu dilué par action | -3.34 | -2.66 |

Le présent rapport financier 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)
Compte de résultat consolidé du 4e trimestre, non vérifié

| En millions de CHF | 4e trimestre 2005 | 4e trimestre 2004 |
|---|----------------------|----------------------|
| Produits de vols réguliers | 738 | 745 |
| Produits de transport de fret | 142 | 119 |
| Produits de vols charters | 24 | 19 |
| Autres produits des opérations | 22 | 12 |
| Produits d'exploitation des vols | 926 | 895 |
| Bénéfices sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles | 10 | 1 |
| Autres produits d'exploitation | 29 | 51 |
| Produits d'exploitation | 965 | 947 |
| Charges de matières | -287 | -269 |
| Charges de services | -304 | -268 |
| Charges de personnel | -182 | -185 |
| Amortissements et pertes de valeur | -68 | -88 |
| Dépréciations exceptionnelles | -70 | -174 |
| Pertes sur aliénations d'immobilisations corporelles et incorporelles | -1 | -6 |
| Autres charges d'exploitation | -91 | -80 |
| Résultat d'exploitation (EBIT) avant frais de restructuration | -38 | -123 |
| Frais de restructuration | -31 | 0 |
| Résultat d'exploitation (EBIT) après frais de restructuration | -69 | -123 |
| Résultats des sociétés associées | 0 | -1 |
| Charges financières | -19 | -24 |
| Dépréciation exceptionnelle pour perte de change portant sur des acomptes déjà versés pour avions décommandés | 0 | -23 |
| Produits financiers | 1 | 4 |
| Effet de change | -10 | 44 |
| Perte avant impôts (EBT) | -97 | -123 |
| Impôts | 0 | 0 |
| Perte nette de la période sous revue | -97 | -123 |
| Attribuable à : | | |
| Actionnaires de la société mère | -97 | -123 |
| Intérêts minoritaires | 0 | 0 |
| en CHF | | |
| Revenu de base par action | -1.80 | -2.34 |
| Revenu dilué par action | -1.80 | -2.34 |

Le présent rapport financier 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)

Bilan consolidé

| En millions de CHF | 31 décembre 2005 | 31 décembre 2004 ¹ |
|---|---------------------|----------------------------------|
| Trésorerie | 558 | 481 |
| Dépôts à terme fixe (3-12 mois) | 0 | 4 |
| Instruments financiers dérivés actifs | 61 | 11 |
| Créances résultant de prestations de services | 263 | 233 |
| Autres créances | 31 | 21 |
| Stocks | 26 | 29 |
| Comptes de régularisation actifs | 31 | 29 |
| Total des actifs circulants | 970 | 808 |
| Flotte d'avions | 1 611 | 1 927 |
| Immeubles, mobilier et équipement | 101 | 193 |
| Immobilisations incorporelles | 11 | 18 |
| Participations dans les sociétés associées | 6 | 5 |
| Immobilisations financières | 118 | 171 |
| Impôts différés actifs | 1 | 1 |
| Total des actifs immobilisés | 1 848 | 2 315 |
| Total des actifs | 2 818 | 3 123 |
| Dettes résultant de prestations de services | 182 | 245 |
| Dettes financières à court terme | 131 | 244 |
| Instruments financiers dérivés passifs | 47 | 22 |
| Autres dettes à court terme | 79 | 33 |
| Titres de transport émis et non encore utilisés | 407 | 385 |
| Comptes de régularisation passifs | 272 | 296 |
| Total des fonds étrangers à court terme | 1 118 | 1 225 |
| Dettes financières à long terme | 779 | 831 |
| Engagements de prévoyance envers le personnel | 6 | 11 |
| Provisions | 207 | 204 |
| Total des fonds étrangers à long terme | 992 | 1 046 |
| Total des fonds étrangers | 2 110 | 2 271 |
| Capital-actions | 961 | 948 |
| Propres actions détenues | 0 | 0 |
| Réserves | -254 | -100 |
| Intérêts minoritaires | 1 | 4 |
| Total des fonds propres | 708 | 852 |
| Total des passifs | 2 818 | 3 123 |

¹ Le présent rapport financier 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)

Tableau de financement consolidé du 1er au 4e trimestre, abrégé

| en millions de CHF | 1er – 4e trimestre 2005 | 1er – 4e trimestre 2004 ¹ |
|--|----------------------------|---|
| Perte nette de la période sous revue | -178 | -140 |
| Ajustements pour charges et produits sans effet sur la trésorerie | 359 | 288 |
| Mouvements des actifs circulants non monétaires | 38 | 41 |
| Flux de trésorerie liés à l'exploitation | 219 | 189 |
| Flux de trésorerie liés aux investissements | 121 | 5 |
| Flux de trésorerie liés aux financements | -264 | -211 |
| Augmentation / (diminution) nette de la trésorerie | 76 | -17 |
| Effets de la variation des cours de change | 1 | -5 |
| Trésorerie au 1 janvier | 481 | 503 |
| Trésorerie au 31 décembre | 558 | 481 |

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.