

Rapport Financier Semestriel 2020

Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2020



Europcar Mobility Group S.A.

Société anonyme au capital social de 163 884 278 euros

Siège social :

13 ter boulevard Berthier
75017 Paris
489 099 903 R.C.S. Paris

TABLE DES MATIERES

RAPPORT DE GESTION SEMESTRIEL	4
ETATS FINANCIERS CONSOLIDES.....	24
RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'INFORMATION FINANCIERE SEMESTRIELLE ..	59
ATTESTATION DE LA PERSONNE RESPONSABLE DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL	61

RAPPORT DE GESTION SEMESTRIEL

1. LES CHIFFRES CLES DU PREMIER SEMESTRE 2020

- Chiffre d'affaires : en baisse de 43% (sur une base pro forma, dont les acquisitions de Fox, consolidée en nov. 2019 et les franchisés en Finlande et en Norvège en juillet 2019), pour s'établir à 815 millions d'euros (-38% en données publiées), avec un recul de -69% sur le deuxième trimestre 2020, reflétant le plein impact du confinement pour les Business Units Cars et Low-Cost.
- Corporate EBITDA (IFRS 16) : -209 millions d'euros au premier semestre 2020 contre 82 millions d'euros au premier semestre 2019.
- Résultat net du groupe : -286 millions d'euros.
- Flux de trésorerie corporate : - 296 millions d'euros.
- Dette nette corporate : 1.251 millions d'euros au 30 juin 2020.

En millions d'euros, sauf mention particulière	S1 2020	S1 2019	% Variation	% Variation	% Variation à périmètre et taux de change constants
Volumes de jours de location (en millions)	26,7	40,4	-33,8%	-33,8%	-38,5%
Flotte moyenne (en milliers)	269,7	295,5	-8,7%	-8,7%	-15,2%
Taux d'utilisation de la flotte	54,5%	75,5%	-21,0pt	-21,0pt	-20,9pt
Chiffre d'affaires	815	1 306	-37,6%	-37,6%	-43,4%
Corporate EBITDA ajusté (IFRS 16)	(209)	82			
Marge de corporate EBITDA ajusté	-25,6%	6,3%			
Résultat opérationnel	(268)	14			
Bénéfice/Perte net(te)	(286)	(69)			
Flux de trésorerie disponibles corporate	(296)	42			
Dette nette corporate - fin de période	1 251	937			

2. EVENEMENTS MAJEURS INTERVENUS AU PREMIER SEMESTRE 2020

2.1. Un premier semestre marqué par la crise sanitaire Covid-19

(i) Le secteur des voyages et des loisirs, touché de plein fouet par la crise sanitaire inédite

L'ampleur des perturbations occasionnées dans le secteur des voyages et des loisirs par le COVID-19 est sans précédent dans l'histoire de l'industrie : en effet, pratiquement tous les pays du monde ont imposé, dans un premier temps, des restrictions sur les déplacements avant de les interdire totalement - mesures complétées dans la plupart des pays par des dispositifs de confinement - dans le but de contenir la pandémie.

Cela a provoqué un déclin rapide du trafic aérien, ce qui a impacté le secteur des loisirs dans tous les périmètres. L'activité Corporate suit la même tendance, avec de nombreuses annulations d'événements depuis le début du mois de mars.

Après une solide performance sur les 2 premiers mois de l'année, Europcar Mobility Group a été touché dès fin février. L'impact s'est fait sentir notamment dans l'activité Loisirs, directement exposée au tourisme international, et qui a enregistré des annulations de réservations.

Dans de nombreux pays, les clients de l'activité Loisirs ont cessé de voyager même avant le confinement. L'activité Corporate a également été touchée, mais dans une moindre mesure.

(ii) Europcar Mobility Group fait preuve depuis des années d'un engagement fort dans la promotion de la responsabilité sociale au sein de l'entreprise.

Dans le contexte actuel de pandémie de coronavirus, le Directoire a mis en place un ensemble de mesures et d'initiatives.

La sécurité avant tout

Pour faire face à cette crise sanitaire sans précédent, le Groupe a renouvelé son engagement envers tous ses salariés partout dans le monde. Afin d'assurer la continuité de l'activité partout où cela est possible, le Groupe met en œuvre toutes les mesures sanitaires et de distanciation sociale nécessaires. Pour les clients, cela comprend un nettoyage rigoureux des véhicules entre chaque location avec l'utilisation systématique de produits désinfectants ainsi qu'une procédure « zéro contact » entre les clients et les salariés.

Programme « Together »

En réponse à la crise du COVID-19, le Groupe a lancé en mars dernier un programme baptisé « Together », destiné à soutenir la mobilité des travailleurs qui sont en première ligne et des biens essentiels tels que la nourriture ou les médicaments, et ce dans un grand nombre de pays européens.

L'engagement sociétal pendant la crise

Les membres du Directoire se sont engagés à réduire leur rémunération de base de 25 %, du 1er avril au 31 décembre 2020, tandis que les cadres supérieurs du Groupe (135 personnes) se sont engagés à réduire leur rémunération de base de 10 à 25 % pendant une période minimale de trois mois. Le Conseil de surveillance a décidé à l'unanimité d'appliquer lui aussi cette initiative en réduisant de 25 % la rémunération annuelle de ses membres. En parallèle, le Groupe a établi un Fonds de solidarité dédié à des initiatives locales pour soutenir les salariés du Groupe confrontés à des difficultés personnelles. Il participe également à l'initiative de collecte de fonds lancée par le réseau féminin d'Europcar Mobility Group (WoMob).

(iii) Un plan rapide et vigoureux de réduction des coûts pour faire face à la situation exceptionnelle

Dès le mois de mars, Europcar Mobility Group a lancé un plan vigoureux de réduction des coûts et de préservation de ses liquidités, pour atténuer l'impact de la crise et d'être en mesure de reprendre ses activités avec le redémarrage des économies locales. Ce plan comprend en termes opérationnels, sur l'intégralité du périmètre du Groupe, dans un contexte rendant difficile la mise en œuvre de certaines mesures d'économies :

- **Flotte** : adaptation massive de la base de coûts pour faire face à une demande réduite grâce au modèle « buy back » flexible du Groupe : Le Groupe a déjà réduit considérablement sa flotte moyenne (hors Fox), de -5 % en mars et d'environ -37 % en juin. Ces mesures s'accompagnent de discussions et accords conclus avec les constructeurs afin de flexibiliser et d'optimiser la planification de la flotte et les conditions de paiement du Groupe.
- **Coûts variables d'exploitation réduits à l'activité courante**:
 - (i) Renégociation de l'engagement de redevances fixes et de redevances minimales avec les aéroports et les gares ;
 - (ii) Suspension des travailleurs intérimaires et de l'activité de sous-traitance ;
 - (iii) Commissions versées aux courtiers, renégociations avec les agences de voyage ;
 - (iv) Dépenses liées à l'e-commerce réduites au minimum.
- **Frais généraux de réseau et ressources humaines** : (i) Mise en place du chômage partiel pour 80 % des effectifs dans tous les pays, conformément aux plans déployés par les collectivités locales (ii) 88 % des stations ont été fermées ou pratiquant des horaires réduits (iii) Négociations avec les propriétaires de gares pour la réduction / le report du paiement des loyers.
- **Sièges sociaux** : (i) Suppression des fonctions support et de conseil extérieurs (ii) chômage partiel dans tous les pays (iii) Négociations et accords avec les propriétaires des sièges sociaux (iii) Réduction massive des projets informatiques limité aux projets essentiels conçus pour l'infrastructure du site Web commercial et à certains projets spécifiques du Groupe.

(iv) Préservation de la trésorerie et sécurisation des liquidités

Europcar Mobility Group dispose historiquement d'une faible trésorerie au premier trimestre car les trois premiers mois de l'année correspondent à la basse saison de l'activité.

Parallèlement aux mesures de réduction des coûts prévues d'ici la fin de l'année, le Groupe a prévu de réduire encore ses dépenses :

- Les dépenses d'investissement (Capex) : Les investissements sont limités aux projets informatiques essentiels destinés à l'infrastructure du site web commercial et à certains projets spécifiques du Groupe ;
- Une gestion rigoureuse du fonds de roulement non lié à la flotte, avec un accent particulier sur la collecte et la mise en œuvre de toutes les mesures affichées par les États pour reporter ou étaler le paiement des impôts ou des charges sociales ;
- Annulation du dividende initialement proposé (13 millions d'euros), tel que communiqué de presse le 23 mars 2020.

Dans la continuité de son plan de réduction des coûts et de préservation de ses liquidités annoncé le 23 mars 2020, la Société a annoncé le 3 mai 2020 la mise en place d'un plan de financement, destiné non seulement à sécuriser ses liquidités pour faire face à la crise liée à la pandémie de Covid-19, mais aussi à répondre aux besoins anticipés de financement de sa flotte et aux besoins du Groupe pour un redémarrage rapide de ses activités.

Les nouvelles lignes de financement mises en place au 30 juin 2020 sont :

- Un emprunt de 220 millions d'euros, conclu le 2 mai 2020 avec les principales banques françaises et internationales du Groupe, bénéficiant d'une garantie de l'État français à 90 % via Bpifrance (« Prêt Garanti par l'État » ou « PGE »). Le PGE est composé de deux tranches, la première d'un montant de 130 millions d'euros au bénéfice d'Europcar International S.A.S.U. et la seconde d'un montant de 90 millions d'euros au bénéfice d'Europcar Participations S.A.S.
- Nouvelles lignes de financement pour les filiales espagnoles du Groupe (Europcar Espagne et Goldcar Espagne), d'un montant total de 101 millions d'euros avec 5 banques bénéficiant d'une garantie à 70 % de l'État espagnol. Ces nouvelles lignes auront une durée de 3 ans et permettront de financer à la fois la flotte et les besoins corporate.
- Une tranche supplémentaire de 20 millions d'euros de RCF (pour porter cette ligne de financement de 650 à 670 millions d'euros) - fournie par des banques françaises qui ont obtenu une garantie d'Eurazeo par le biais d'une participation en risque.

Le Groupe est toujours en négociation, dans d'autres pays où il est présent, pour d'éventuels prêts avec garantie d'État, afin de renforcer ses liquidités.

Les autres impacts économiques et comptables de la crise sanitaire sont décrits dans la note 1.3 dans les Etats financiers consolidés intermédiaires condensés.

2.2. Agences de notation

Le 28 mai 2020, l'agence de notation Standard & Poors a dégradé la note d'Europcar Mobility Group de B- à CCC+ avec perspective négative. L'agence justifie cette dégradation par leur perspective de détérioration de la situation macroéconomique liée au COVID-19, en particulier sur le secteur de la location court terme de véhicules.

Le 8 juin 2020, l'agence de notation Standard & Poors a également dégradé la note de A à BBB de la tranche senior de la titrisation pan européenne en maintenant le « CreditWatch négative », estimant en particulier

que la dégradation de la note d'Europcar Mobility Group engendrait une augmentation du risque opérationnel dans leur modèle.

Le 26 juin 2020, l'agence de notation Moody's a dégradé la notation d'Europcar Mobility Group de B2 à Caa1 avec perspective stable, reflétant leur hypothèse de baisse de la demande sur l'industrie de la location de véhicules liée au COVID-19.

3. ÉVÉNEMENTS SUBSEQUENTS

A la connaissance de la Direction, il n'existe pas d'autres événements postérieurs à la clôture des comptes, pouvant avoir une incidence significative sur le résultat, les actifs, les activités et la situation financière globale du Groupe.

4. PERSPECTIVES H2 2020

- Une vision prudente du chiffre d'affaires au troisième trimestre 2020, qui devrait se limiter aux marchés domestiques sur le segment loisirs.
- Un Corporate EBITDA faiblement positif au second semestre 2020
- Intensification des efforts de réduction des coûts, afin d'atteindre environ 890 millions d'euros d'ici la fin de 2020, au-delà des 850 millions d'euros initialement prévus, soit une réduction d'environ 30 % par rapport au scénario envisagé avant la pandémie de COVID-19.

La crise du Covid-19 a fortement affecté l'environnement du marché du voyage et des loisirs au cours du premier semestre 2020 et devrait continuer à avoir un impact sur les chiffres d'affaires du Groupe dans les mois à venir. Les hypothèses, basées sur les informations actuellement disponibles, sur lesquelles reposent nos anticipations pourraient connaître dans les mois à venir des variations susceptibles d'affecter négativement le Groupe. Dans ce contexte de fortes incertitudes, la structure capitalistique actuelle de la Société pèse sur sa capacité à assurer une reprise adéquate. La Société évalue donc ses alternatives à court et à long terme pour répondre à ses contraintes de structure capitalistique et de liquidité, en vue de disposer de ressources financières suffisantes pour adapter le Groupe au nouvel environnement. Dans l'intervalle, la Société reste entièrement concentrée sur une gestion stricte des coûts et de la trésorerie. Dans le contexte actuel, la Société entretient des contacts, sans aucune certitude quant aux différentes options associées.

5. ANALYSE DES RESULTATS OPERATIONNELS

Sauf indication contraire explicite, les chiffres des exercices 2020 et 2019 sont présentés dans les notes et tableaux après application de la norme IFRS 16.

5.1.INDICATEURS CLÉS

<i>En millions d'euros, sauf mention particulière</i>	Semestres clos le 30 juin			Variation à taux de change constant
	2020	2019	Variation	
Chiffre d'affaires	815	1 306	(37,6)%	(37,4)%
Produits des activités de location de véhicules	756	1 224	(38,2)%	(38,0)%
Nombre de jours de location facturés (en millier)	26,7	40,4	(33,8)%	
Durée moyenne de location (en jours)	7,9	6,5	21,6%	
Taille moyenne de la flotte (en milliers) ⁽¹⁾	269,7	295,5	(8,7)%	
Revenu mensuel moyen par unité de la flotte/mois (€) ⁽²⁾	467	690	(32,3)%	(32,1)%
Coût mensuel moyen par unité de la flotte/mois (€) ⁽³⁾	(249)	(229)	8,4%	8,7%
Taux d'utilisation de la flotte (en %) ⁽⁴⁾	54,5%	75,5%	(21,0) pt	
Marge après Coûts Variables	158	519	(69,5)%	(69,4)%
<i>Marge après couts variables en % chiffre d'affaires</i>	19,4%	39,8%	(20,3) pt	

(1) La flotte moyenne de la période est calculée en prenant en compte le nombre de jours de la période pendant laquelle la flotte est disponible (période pendant laquelle le Groupe détient les véhicules), divisé par le nombre de jours de la même période, multiplié par le nombre de véhicules de la flotte durant la période. Au 30 juin 2020, la flotte comptait 245,4 milliers de véhicules contre 356,2 milliers au 30 juin 2019.

(2) Le revenu mensuel moyen par unité de la flotte/mois correspond au produit des activités de location de véhicules, divisés par la flotte moyenne de la période ; la flotte moyenne de la période étant elle-même divisée par le nombre de mois de la période.

(3) Les coûts moyens unitaires de la flotte par mois correspondent aux coûts totaux de la flotte (coûts de détention et d'exploitation de la flotte), à l'exclusion des dépenses d'intérêts comprises dans les charges liées aux contrats de location simple des véhicules de la flotte et des frais d'assurance, divisés par la flotte moyenne de la période ; la flotte moyenne de la période étant elle-même divisée par le nombre de mois de la période.

(4) Le taux d'utilisation de la flotte correspond au nombre de jours de location rapporté au nombre de jours compris dans la période de disponibilité financière de la flotte, étant précisé que la période de disponibilité financière de la flotte représente la période pendant laquelle le Groupe détient les véhicules.

5.2.COMPARAISON DES RÉSULTATS OPÉRATIONNELS

Les commentaires de la présente Section font référence à la présentation IFRS du compte de résultat et aux agrégats de gestion suivis pour le pilotage stratégique du Groupe. Les agrégats de gestion sont établis pour refléter et améliorer la lisibilité des performances économiques du Groupe.

COMPTE DE RESULTAT IFRS

<i>en millions d'euros</i>	Semestres clos le 30 juin		
	2020	2019	2018
Chiffre d'affaires	814,8	1 306,5	1 296,6
Coûts de détention de la flotte	(352,8)	(369,0)	(359,4)
Coûts liés à l'exploitation, la location, et aux produits des activités ordinaires de la flotte de véhicules	(322,3)	(443,2)	(456,3)
Charges de personnel	(204,7)	(264,6)	(257,0)
Frais généraux du siège et du réseau	(105,4)	(120,3)	(151,4)
Autres produits	0,7	4,1	4,8
Dotations aux amortissements	(77,1)	(73,4)	(20,4)
Résultat opérationnel courant	(246,8)	40,2	57,0
Autres charges et produits non récurrents	(20,4)	(26,0)	47,9
Résultat opérationnel	(267,8)	14,2	104,9
Résultat financier	(96,7)	(105,9)	(77,6)
Résultat avant impôts	(363,4)	(91,7)	27,3
Impôt sur le résultat	77,2	22,8	(6,0)
Quote-part dans le résultat des entreprises associées	-	(0,1)	(1,2)
Résultat net	(286,2)	(69,0)	20,1

INDICATEURS DE PERFORMANCE SUIVIS PAR LE MANAGEMENT

<i>En millions d'euros</i>	Semestres clos le 30 juin		
	2020	2019	Variation
Chiffre d'affaires	814,8	1 306,5	(37,6)%
Coûts de détention de la flotte, hors intérêts estimés inclus dans les locations simples	(334,8)	(343,8)	(2,8)%
Coûts liés à l'exploitation, la location et aux produits des activités ordinaires de la flotte de véhicules	(322,3)	(443,2)	(27,3)%
Marge après coûts variables	158,2	519,5	(69,5)%
En % du chiffre d'affaires	19,4%	39,8%	(20,3) pt
<i>Charges de personnel</i>	(204,7)	(264,6)	(22,6)%
<i>Frais généraux du siège et du réseau</i>	(105,4)	(120,3)	(12,3)%
<i>Autres produits</i>	0,7	4,1	(82,3)%
Charges de personnel, frais généraux du siège, du réseau, IT et autres	(309,4)	(380,7)	(18,7)%
<i>Charges financières relatives à la flotte</i>	(38,3)	(31,7)	20,8%
<i>Intérêts estimés inclus dans les locations simples</i>	(19,2)	(25,2)	(23,9)%
Charges financières relatives à la flotte, y compris intérêts estimés inclus dans les locations simples	(57,4)	(56,9)	1,0%
Corporate EBITDA Ajusté	(208,6)	81,8	
En % du chiffre d'affaires	(25,6)%	6,3%	(31,9) pt
Dotations aux amortissements	(77,1)	(73,3)	5,1%
Autres charges et produits non récurrents	(20,4)	(26,0)	(21,6)%
Résultat financier hors flotte	(57,3)	(74,0)	(22,6)%
Résultat avant impôts	(363,4)	(91,5)	296,9%
Impôt sur le résultat	77,2	22,8	239,1%
Quote-part dans le résultat des entreprises comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence	-	(0,1)	-
Résultat net	(286,2)	(68,9)	315,5%

Le tableau ci-dessous présente le rapprochement du résultat opérationnel courant au Résultat opérationnel courant ajusté, au Corporate EBITDA ajusté et à l'EBITDA consolidé ajusté. Le Groupe présente le Résultat opérationnel courant ajusté, l'EBITDA consolidé ajusté et le Corporate EBITDA ajusté, car il estime qu'ils offrent aux lecteurs des informations complémentaires importantes pour évaluer la performance du Groupe. Le Groupe estime que ces données sont fréquemment utilisées par les analystes, les investisseurs et autres parties intéressées par l'évaluation de sociétés dans son secteur.

En outre, le Groupe estime que les investisseurs, les analystes et les agences de notation examineront le Résultat opérationnel courant ajusté, l'EBITDA consolidé ajusté et le Corporate EBITDA ajusté pour mesurer la capacité du Groupe à respecter ses obligations de remboursement de la dette. Ni le Résultat opérationnel courant ajusté, ni l'EBITDA consolidé ajusté, ni le Corporate EBITDA ajusté ne constituent une mesure reconnue en vertu des normes IFRS ; ils ne doivent pas être considérés comme une alternative au résultat opérationnel ou au résultat net en tant que mesure des résultats d'exploitation ou aux flux de trésorerie en tant qu'indicateur de liquidité.

<i>En millions d'euros</i>	Semestres clos le 30 juin	
	2020	2019
EBITDA consolidé ajusté	126,4	419,2
Dépréciation de la flotte (IFRS)	(277,6)	(295,2)
Dépréciation de la flotte incluse dans les contrats de location simple ⁽¹⁾	0,1	14,7
Dépréciation de la flotte totale	(277,6)	(280,5)
Intérêts estimés inclus dans les loyers de locations simples ⁽¹⁾	(19,2)	(25,2)
Charges financières relatives à la flotte	(38,3)	(31,7)
Charges financières relatives à la flotte, y compris intérêts estimés inclus dans les locations simples	(57,4)	(56,9)
Corporate EBITDA ajusté	(208,6)	81,8
Dotations aux amortissements	(77,1)	(73,3)
Extourne des charges financières relatives à la flotte	38,3	31,7
Extourne des intérêts estimés inclus dans les loyers de locations simples	19,2	25,2
Résultat opérationnel courant ajusté	(228,2)	65,4
Intérêts estimés inclus dans les loyers de locations simples	(19,2)	(25,2)
Résultat opérationnel courant ⁽²⁾	(247,4)	40,2

(1) Les charges liées aux contrats de location simple des véhicules de la flotte comprennent une charge d'amortissement, une charge d'intérêts, ainsi que, dans certains cas, une faible commission de gestion. Pour les contrats ne prévoyant pas la répartition précise des loyers entre ces éléments, le Groupe procède à des estimations de cette ventilation sur la base des informations fournies par les bailleurs. Par ailleurs, la charge d'intérêts comprise dans les contrats de location simple étant en substance un coût de financement de la flotte, la direction d'Europcar examine les coûts de détention de la flotte et le résultat opérationnel ajusté du Groupe en excluant cette charge.

(2) Tel que présenté dans le compte de résultat consolidé.

5.2.1 Chiffre d'affaires

Le tableau suivant présente l'évolution du chiffre d'affaires consolidé du Groupe pour les semestres clos les 30 juin 2020 et 2019, au total et par type de produit :

<i>En millions d'euros</i>	Semestres clos le 30 juin			
	2020	2019	Variation	Variation à taux de change constant
Produits des activités de location de véhicules	756	1 224	(38,2)%	(38,0)%
Autres produits associés à la location de véhicules	42	57	(27,4)%	(27,4)%
Produits des activités de franchise	17	25	(33,5)%	(33,6)%
Chiffre d'affaires	815	1 306	(37,6)%	(37,4)%

Le chiffre d'affaires total s'élève à 815 millions d'euros au premier semestre 2020, soit une baisse de (37,6)% par rapport au premier semestre 2019. Retraité des effets de change, cette baisse s'établit à (37,4)%.

Le produit des activités de location de véhicules, qui baisse de (38,0)% à taux de change constant, est impacté par la crise du COVID-19 avec une baisse du CPJ (chiffre d'affaire par jour de location) de (6,7)% et une baisse du nombre de Jours de Location de (33,8)% avec 26,7 millions de jours de locations au premier semestre 2020. Cette baisse a été constatée sur toutes les Business Unit. La business unit low-cost est la plus touchée, contrairement à la Business Unit Vans & Trucks qui a mieux résisté avec un recul de (13)% de son produit total comparé au 1er semestre 2019.

5.2.2 Coûts de détention de la flotte

Ces coûts incluent les coûts de détention de la flotte opérée à savoir les charges de dépréciation de la flotte (véhicules acquis et financés via des financements enregistrés au bilan) et les loyers des contrats de location simple relatifs aux véhicules, y compris leur composante financière conformément aux normes comptables (véhicules financés par crédit-bail). Les loyers au titre des contrats de location simple intègrent par nature une composante d'intérêts financiers.

Comme expliqué ci-dessous, la comptabilisation des charges financières relatives au financement de la flotte dépend du type de financement (location simple ou autre type de financement). Pour une meilleure lisibilité, le Groupe regroupe, dans son compte de résultat de Gestion, toutes les charges financières relatives au financement de la flotte et les analyse ensemble au sein du Corporate EBITDA ajusté et exclut ces charges de son analyse des coûts de détention de la flotte.

Retraité des charges financières estimées sur les locations simples (soit respectivement 19,2 millions d'euros et 25,2 millions d'euros au premier semestre 2020 et 2019), les coûts de détention de la flotte s'élèvent à 334,8 millions d'euros contre 343,8 millions d'euros en 2019, en baisse de (2,8)%, principalement du fait de la baisse du nombre de véhicules.

5.2.3 Coûts liés à l'exploitation, à la location et aux produits des activités ordinaires de la flotte de véhicules

Au premier semestre 2020, les coûts liés à l'exploitation de la flotte de véhicules s'élèvent à 322,3 millions d'euros en baisse de (27,3)%. Ceci s'explique par la baisse du nombre de véhicule ainsi que la baisse du nombre de jours de location et la hausse de la durée moyenne de location.

Le coût moyen mensuel par véhicule augmente de 8,4% par rapport au premier semestre 2019 notamment due à la forte baisse des customers & insurance recoveries.

5.2.4 Charges de personnel

Au premier semestre 2020, les charges de personnel s'établissent à 204,7 millions d'euros et sont en diminution de (22,6)% par rapport à 2019. Cette baisse s'explique par la baisse de l'activité et la mise au chômage partiel des salariés quand ceci était possible.

5.2.5 Frais généraux du siège et du réseau

Au 1er semestre 2020, les frais généraux du siège et du réseau s'élèvent à 105,4 millions d'euros en baisse de 12,3%. Près de la moitié de cette baisse est attribuable à la baisse des dépenses commerciales et marketing.

5.2.6 Autres produits et charges non courants

Au premier semestre 2020, les autres produits et charges non courants représentent une charge de 20 millions d'euros (contre 26 millions d'euros au premier semestre 2019) et intègrent notamment des coûts de réorganisation et de transformation du Groupe pour 12 millions d'euros (contre 18 millions d'euros au premier semestre 2019), et 5 millions d'euros liés à des litiges en cours (se référer à la note 4.3 des états financiers consolidés). En 2019, les autres produits et charges comprenaient également 3 millions d'euros de coûts liés aux opérations de croissance externe du Groupe.

5.2.7 Corporate EBITDA Ajusté

Le Corporate EBITDA Ajusté est égal au résultat opérationnel courant, avant amortissements non liés à la flotte de véhicules, et après déduction des charges d'intérêt liées à la dette servant au financement de la flotte. Le niveau du Corporate EBITDA Ajusté fluctue fortement selon la saison.

Au 1er semestre 2020, le Corporate EBITDA Ajusté atteint (209) millions d'euros, contre 82 millions d'euros au premier semestre 2019 du fait de la baisse du chiffre d'affaires (492) millions d'euros. Une réduction des coûts sur la flotte, les frais du personnel, ainsi que les frais de structures ont permis de réduire l'impact de la baisse du produit total sur le Corporate EBITDA Ajusté.

5.2.8 Résultat financier

Le résultat financier est une charge nette de 96 millions d'euros au premier semestre 2020 contre 106 millions d'euros au premier semestre 2019. Cette baisse s'explique principalement par les économies réalisées suite à la renégociation portant sur les Obligations Senior réalisée au cours du premier semestre 2019. Cette renégociation avait par ailleurs engendré des coûts exceptionnels de 9 millions d'euros liés au versement d'une prime de remboursement au 30 juin 2019.

5.2.9 Impôt sur le résultat

Au premier semestre 2020, le Groupe a généré un produit d'impôt de 77 millions d'euros, contre un produit de 23 millions d'euros en 2019. Le taux effectif d'impôts du groupe est de 21% contre 25% au 30 juin 2019.

5.2.10 Résultat net

Le résultat net pour le premier semestre 2020 est une perte de 286 millions d'euros, par rapport à une perte de 69 millions d'euros durant la même période de l'exercice 2019.

5.3 ANALYSE PAR SECTEUR OPERATIONNEL

Le tableau ci-dessous présente (i) la répartition du chiffre d'affaires généré par les différentes Business Unit et (ii) la Marge Après Coûts Variables pour les exercices clos les 30 juin 2020 et 2019 :

PAR BUSINESS UNIT

En millions d'euros

	2020	2019*	Variation
BU Cars	524	970	(46,0)%
BU Vans & Trucks	147	169	(13,0)%
BU Low Cost	110	259	(57,4)%
BU Urban Mobility	21	22	(5,5)%
BU International Coverage	13	19	(32,8)%
Chiffre d'affaires	815	1 439	(43,4)%
BU CARS, VAN & ICOV	166	475	(65,0)%
BU Low cost	(3)	91	(102,9)%
BU Urban MOB	(5)	0,1	(97,1)%
Marge après coûts variables	158	565	(72,0)%
<i>Marge après coûts variables en % chiffre d'affaires</i>	<i>19,4%</i>	<i>39,3%</i>	<i>(19,9)pt</i>

Après impacts liés à l'application d'IFRS 16 y compris en 2019

(*) 2019 retraité de l'acquisition de FOX, Finlande et Norvège afin d'être comparable avec 2019

5.3.1 Chiffre d'affaires

Au premier semestre 2020, le chiffre d'affaires s'élève à 815 millions d'euros, en baisse de (43,4)% par rapport à 2019. Cette baisse est principalement le fait d'une baisse du produit par jour de location de (6,7)% ainsi que d'une baisse du nombre de jour de location de (33,8)% dans un contexte de COVID-19.

La Business Unit « **Cars** » a généré un chiffre d'affaires total de 524 millions d'euros pour le premier semestre 2020, soit une baisse de (46,0)% par rapport à la même période l'année précédente retraitée des acquisitions 2019. Cette baisse provient du CPJ (-12,6%) et du nombre de jour de location (-38,1%).

La Business Unit « **Vans & Trucks** » a généré un chiffre d'affaires total de 147 millions d'euros pour le premier semestre 2020, soit une baisse de (13,0)% par rapport à la même période l'année précédente retraitée des acquisitions 2019. La Business Unit a mieux résistée à la crise du COVID-19 notamment grâce aux livraisons. Le CPJ baisse de (10,6)% et le nombre de jour de location de (2,6)%.

La Business Unit « **Low Cost** » a généré un chiffre d'affaires total de 110 millions d'euros pour le premier semestre 2020, soit une baisse de (57,4)% par rapport à la même période l'année précédente retraitée des acquisitions 2019. La business Unit a été fortement impactée par le contexte international avec une (56,7)% de son nombre de jour de location et un CPJ en léger recul de (1,4)%.

La Business Unit « **Urban Mobility** » a généré un chiffre d'affaires total de 21 millions d'euros pour le premier semestre 2020, en légère baisse par rapport au même semestre l'année dernière (-5,5%). La Business Unit a connu un bon début d'année impacté par la suite par les restrictions de déplacement en zone urbaine.

La Business Unit « **International Coverage** » a généré un chiffre d'affaires total de 13 millions d'euros pour le premier semestre 2020, en baisse de (32,8)%.

5.3.2 Marge après coûts variables

Au premier semestre 2020, la Marge après Coûts Variables (MAVC) du Groupe s'établit à 158 millions d'euros avec une marge de 19,4% en diminution de (19,9) pts par rapport à l'année précédente.

La forte baisse s'explique par la crise COVID-19 qui a fortement impacté le chiffre d'affaire (37,6)%. Une baisse des coûts notamment sur la flotte et les coûts variables a permis de réduire l'impact de la faible demande sur la MAVC.

6. LIQUIDITE ET SITUATION FINANCIERE

6.1. DETTE NETTE TOTALE

À la date du 30 juin 2020, le montant total de la Dette nette Corporate du groupe s'élève à 1 251 millions d'euros contre 937 millions d'euros au 30 juin 2019 et 880 millions d'euros au 31 décembre 2019.

À cette même date, la Dette nette flotte totale, incluant les loyers liés à la flotte s'élève à 2 623 millions d'euros, contre 3 355 millions d'euros au 31 décembre 2019. Sur ce montant, une quote-part de 2 539 millions d'euros figure au bilan, le solde, soit 84 millions d'euros, correspondant à des dettes de loyer liée à la flotte.

En outre, le ratio dette/valeur (loan to value ratio / LTV ratio) au 30 juin 2020 s'élève à 94,9% (1).

(1) Correspond à l'endettement de Securitifleet Holding, des Sociétés Securitifleet et d'EC Finance Plc (montant total de 1 062 millions d'euros à la date du test) divisé par la valeur totale des actifs nets au bilan de ces sociétés (soit 1 119 millions d'euros au 30 juin 2020).

Le tableau ci-dessous présente le détail de la Dette nette Corporate et de la Dette nette totale (y compris les dettes de loyer IFRS16 liées à la flotte) :

En millions d'euros	Jun 30	Dec 31
	2020	2019
Obligations subordonnées non garanties, 4,125%, échéance 2024 (A)	600	600
Obligations subordonnées non garanties, 4%, échéance 2026 (B)	450	450
Facilité de crédit de 1 ^{er} rang renouvelable existante	632	518
Prêts garantis par les états français et espagnols (C)	281	-
Facilité Crédit Suisse	50	-
Obligations FCT junior (D), intérêts courus non échus, Coûts capitalisés des contrats de financement et autres (E) (F)	(311)	(227)
Dette brute Corporate	1 703	1 341
Investissements à court terme et trésorerie détenue par les entités opérationnelles (G)	(452)	(461)
Dette nette Corporate	1 251	880
Obligations de premier rang garanties, 2,375%, échéance 2022 (H)	500	500
Facilité de crédit de 1 ^{er} rang renouvelable destinée au financement de la flotte	589	1 134
Obligations FCT junior (D), Coûts capitalisés des contrats de financement et autres	307	253
Financement de la flotte au Royaume-Uni, en Australie et autres facilités de financement de la flotte	1 222	1 572
Dette brute flotte enregistrée au bilan	2 618	3 459
Investissements de court terme et trésorerie détenue par les entités détenant la flotte	(79)	(235)
Dette nette flotte enregistrée au bilan	2 539	3 224
Dettes de loyer liées à la flotte	84	131
Dette nette totale incluant les dettes de loyer liées à la flotte	2 623	3 355

(A) Le 16 octobre 2017, Europcar Mobility Group S.A, a annoncé le lancement d'une émission d'Obligations Senior d'un montant de 600 millions d'euros à échéance 2024 par Europcar Drive D.A.C, une société ad hoc spécialement créée pour cette émission.

(B) Le 17 avril 2019 le Groupe a annoncé le succès de l'émission d'Obligations Senior pour un montant de 450 millions d'euros au taux de 4% par Europcar Drive D.A.C, une société ad hoc.

(C) Dans le cadre du Covid-19, le groupe a négocié le 02 mai 2020 un prêt garanti à 90% par l'état français pour un montant de 220 millions d'euros, d'une maturité de un an renouvelable pour une période maximal de cinq ans et est destiné aux besoins généraux du Groupe. Parallèlement, le Groupe a également négocié au cours du trimestre des prêts garantis à 70% par l'état espagnol pour un montant de 101 millions d'euros (dont une partie destinée aux besoins généraux d'Europcar et de Goldcar en Espagne), d'une maturité de trois ans.

(D) Le produit de la souscription des Obligations FCT Junior souscrites par Europcar International SAS (« ECI ») permet le rehaussement global du crédit et, lorsque cela est applicable, une liquidité supplémentaire. Les Obligations FCT Junior ne sont utilisées que pour financer les besoins de la dette de la flotte. Les Obligations FCT Junior sont souscrites par ECI avec la trésorerie disponible ou par des tirages au titre de la facilité de crédit.

(E) Pour les pays où les coûts de la flotte ne sont pas financés par des entités dédiées (par exemple, par les entités Securitifleet), la trésorerie utilisée pour financer la flotte, qui aurait pu être financée par la dette de la flotte, est retraitée de la dette nette de la flotte avec un ratio sans risque (de-risk ratio).

(F) Y compris les intérêts courus non échus sur actifs financiers (Euroguard).

(G) Comprend notamment le programme d'assurance du Groupe.

(H) Le 16 octobre 2017, Europcar a annoncé le lancement d'une émission d'Obligations Senior assorties de Sûretés d'un montant de 350 millions d'euros à échéance 2022 par EC Finance Plc. Le 15 juin 2018, Europcar Mobility Group a annoncé l'émission par EC Finance PLC de nouvelles obligations senior assorties de sûreté portant intérêts au taux de 2,375% pour un montant total de 150 millions d'euros à échéance 2022.

6.2. ANALYSE DES FLUX DE TRÉSORERIE CORPORATE DISPONIBLES

6.2.1. Aperçu

Le Groupe, dans son examen de la liquidité, retient l'indicateur des flux de trésorerie *Corporate* disponibles (*free cash-flow*). Le Groupe estime que l'indicateur des « flux de trésorerie *Corporate* disponibles » est pertinent car il permet une analyse de la génération de trésorerie du Groupe basée sur ses activités opérationnelles, y compris les charges nettes financières relatives aux emprunts destinés au financement de la flotte, sans prendre en compte (i) les décaissements liés au refinancement de dettes, (ii) les charges qui de par leur nature exceptionnelle ne sont pas représentatives des tendances des résultats du Groupe et (iii) les mouvements de trésorerie relatifs à la flotte analysés de façon distincte car le Groupe réalise ses acquisitions de véhicules grâce à des financements *Asset Backed*.

Le tableau ci-dessous fait apparaître le calcul des flux de trésorerie *Corporate* disponibles, ainsi que le regroupement de certains éléments jugés significatifs pour l'analyse des flux de trésorerie du Groupe, tels que notamment les flux de trésorerie liés à l'évolution de la flotte de véhicules de location, des créances clients et dettes fournisseurs liées à la flotte et au financement de la flotte et autres facilités finançant les besoins en fonds de roulement, principalement utilisées pour les besoins liés à la flotte. Cette présentation diffère du tableau des flux de trésorerie conforme au référentiel IFRS, principalement par le regroupement analytique opéré et par les éléments n'affectant pas les flux de trésorerie, qui varient en fonction de l'agrégat financier utilisé comme point de départ (dans le cas présent, le *Corporate* EBITDA ajusté, tel que présenté ci-dessous, alors que le tableau de flux de trésorerie IFRS part du résultat avant impôts).

En millions d'euros	Semestres clos au 30 juin		
	2020	2020 Avant IFRS16	2019
Flux de trésorerie de gestion			
Corporate EBITDA Ajusté	(209)	(261)	82
Autres produits et charges non courants	(21)	(21)	(26)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, nettes de la valeur nette des actifs cédés	(25)	(25)	(41)
Variations du besoin en fonds de roulement et des provisions	7	7	86
Impôts payés	4	4	(9)
Remboursement de la dette de loyer	(52)	-	(50)
Flux de trésorerie corporate disponible	(296)	(296)	42
Intérêts nets payés sur les emprunts High Yield	(21)	(21)	(30)
Flux de trésorerie après paiement des intérêts High Yield	(317)	(317)	12
Autres investissements	4	4	(42)
Variation de la flotte de véhicules, du besoin en fonds de roulement et des financements de la flotte et facilités de BFR	181	181	270
Augmentation de capital et rachats d'actions propres	-	-	(40)
Dividende et distribution exceptionnelle prélevée sur la prime d'émission	-	-	(39)
Variation des Obligations <i>High Yield</i>	-	-	(150)
Instruments dérivés	-	-	-
Paiement de coûts de financement et autres	(15)	(15)	(24)
Aug/ (dim) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie avant incidence des différences de conversion	(147)	(147)	(12)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	628	628	425
Variations de périmètre	-	-	-
Incidence des différences de conversion	(4)	(4)	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	477	477	412

6.2.2. Flux de trésorerie Corporate disponibles

Les flux de trésorerie *Corporate* disponibles sont définis comme les flux de trésorerie disponibles, avant les impacts liés à la flotte de véhicules, refinancements et acquisitions de filiales.

Les flux de trésorerie disponibles se sont traduits par une sortie de trésorerie de 296 millions d'euros au premier semestre 2020, contre une entrée de trésorerie de 42 millions d'euros au premier semestre 2019 soit une diminution de 338 millions d'euros.

- *Le Corporate EBITDA Ajusté* représente une perte de 209 millions d'euros, contre un gain de 82 millions d'euros au premier semestre 2019.
- *Autres produits et charges non courants*. Cette ligne qui comprend une charge de 21 millions d'euros au 1^{er} semestre 2020 contre une charge de 26 millions d'euros au 1^{er} semestre 2019, intègre notamment des coûts de réorganisation, des coûts de transformation du groupe.
- *L'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles*. Ce poste comprend principalement les investissements informatiques pour 21 millions d'euros et les renouvellements d'équipements pour 4 millions d'euros dans un contexte de maîtrise des investissements et de réduction des projets informatiques.
- *Les variations de BFR hors flotte de véhicules et de provisions* s'élèvent à 7 millions d'euros en 2020 contre 86 millions d'euros au cours du premier semestre 2019.
- *L'impôt recouvré / payé*. Les décaissements d'impôts au premier semestre 2019 s'élevaient à 9 millions d'euros contre un encaissement de 4 millions d'euros en 2020 lié principalement des remboursements encaissés en Allemagne et en Australie dans un contexte général de report des échéances fiscales accordés par certains gouvernements dans lesquels le Groupe opère.

6.2.3. Autres éléments des flux de trésorerie

Le paiement des intérêts sur les emprunts High Yield s'élève à 21 millions d'euros sur le premier semestre 2020 contre 30 millions d'euros l'année dernière en raison des économies réalisées suite à la renégociation portant sur les Obligations Senior réalisée au cours du premier semestre 2019.

En 2019 les autres investissements constituent une sortie de trésorerie pour un montant de 42 millions d'euros et comprennent principalement le prix d'acquisition des franchisés en Norvège et en Finlande pour 38 millions d'euros.

La variation de la flotte de véhicules, du besoin en fonds de roulement et des financements de la flotte et facilités de BFR de 181 millions d'euros sur le premier semestre 2020 comprennent notamment les emprunts garantis par les états français et espagnols dans le cadre du plan de financement, destiné non seulement à sécuriser ses liquidités pour faire face à la crise liée à la pandémie de Covid-19, mais aussi à répondre aux besoins anticipés de financement de sa flotte et aux besoins du Groupe pour un redémarrage rapide de ses activités.

Un programme de rachat d'actions propres avait généré une sortie de trésorerie de 40 millions au cours du premier semestre 2019.

Enfin, le Groupe n'a pas versé de dividende au cours de l'exercice 2020 (contre un versement de 39 millions d'euros de dividendes à ses actionnaires au cours du premier semestre 2019) dans le contexte du plan de préservation des liquidités.

6.3. ANALYSE DES FLUX DE TRÉSORERIE IFRS

Les principaux facteurs qui déterminent les flux de trésorerie du Groupe sont sa performance opérationnelle, reflétée dans son résultat opérationnel avant variation du besoin en fonds de roulement, les flux liés aux opérations de financement, les intérêts sur sa dette Corporate, les flux relatifs aux acquisitions et cessions de la flotte et les flux liés aux investissements.

En millions d'euros	Premier semestre		
	2020	2020 avant IFRS 16	2019
Flux nets de trésorerie générés par l'activité	419,4	320,2	(275,4)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(22,5)	(22,5)	(82,3)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement	(544,8)	(445,6)	345,1
Augmentation / (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie après incidence des différences de conversion	(147,9)	(147,9)	(12,6)

6.3.1. Flux nets de trésorerie générés par l'activité

Le tableau ci-après résume les flux nets de trésorerie générés par l'activité du Groupe au titre des premiers semestres de 2019 et de 2020.

En millions d'euros	Premier semestre		
	2020	2020 avant IFRS 16	2019
Résultat opérationnel avant variation du besoin en fonds de roulement	(212,7)	(266,4)	79,3
Variations de la flotte de véhicules et du besoin en fonds de roulement lié à la flotte de véhicules	677,7	632,2	(361,0)
Variations du besoin en fonds de roulement hors flotte de véhicules	22,4	22,4	85,2
Trésorerie provenant des activités opérationnelles	487,4	388,2	(196,5)
Impôts recouvrés / payés	3,6	3,6	(9,5)
Intérêts nets payés	(71,6)	(71,6)	(69,4)
Flux nets de trésorerie générés par l'activité	419,4	320,3	(275,4)

Trésorerie provenant des activités opérationnelles

La trésorerie provenant des activités opérationnelles représente une entrée de trésorerie de 487,4 millions d'euros au premier semestre 2020 contre une sortie de trésorerie de 196,5 millions d'euros au premier semestre 2019.

Le résultat opérationnel avant variation du besoin en fonds de roulement représente une perte de 212,7 millions d'euros au premier semestre 2020 contre un gain de 79,3 millions d'euros l'année dernière.

Le besoin en fonds de roulement lié à la flotte de véhicules s'élève à 677,7 millions d'euros au premier semestre 2020 contre (361,0) millions d'euros au premier semestre 2019.

Par ailleurs, la variation du besoin en fonds de roulement hors flotte de véhicules est positive de 22,4 millions d'euros à fin juin 2020 du fait de la saisonnalité de l'activité.

Les agrégats qui composent la trésorerie provenant des activités opérationnelles ont été impactés de manière très significative par la pandémie de Covid-19 et à la dégradation de l'activité *loisirs et corporate*.

Impôts recouvrés/payés

Au 30 juin 2020, les encaissements d'impôts s'élèvent à 3,6 millions d'euros.

Intérêts nets payés

Les intérêts nets payés constituent une sortie de trésorerie de 71,6 millions d'euros au premier semestre 2020, stable par rapport à la sortie de trésorerie de 69,4 millions d'euros au premier semestre 2019.

6.3.2. Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement

Le tableau ci-après résume les flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement du Groupe au titre des semestres clos les 30 juin 2020 et 2019.

<i>En millions d'euros</i>	Semestres clos le 30 juin		
	2020	2020 avant IFRS 16	2019
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(27,0)	(27,0)	(42,1)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1,4	1,4	1,6
Variation des autres investissements et prêts	3,2	3,2	(41,8)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(22,4)	(22,4)	(82,3)

Les flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement constituent une sortie de trésorerie de 22,4 millions d'euros au 30 juin 2020 contre une sortie de trésorerie de 82,3 millions d'euros au 30 juin 2019.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles ont diminué de 15,2 millions d'euros par rapport à l'année avec une réduction massive des dépenses, notamment dans les projets informatiques afin de réduire les coûts et préserver la liquidité du Groupe.

En 2019, la sortie de trésorerie relative aux investissements est principalement liée à l'acquisition par le Groupe de ses franchisés finlandais et norvégiens pour un montant de 38 millions d'euros.

6.3.3. Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement

Les tableaux ci-après présente les flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement du Groupe au titre des semestres clos les 30 juin 2020 et 2019.

<i>En millions d'euros</i>	Semestres clos le 30 juin		
	2020	2020 avant IFRS 16	2019
Augmentation de capital	-	-	-
Dividendes et Distribution exceptionnelle	-	-	(39,4)
Nouvelles obligations	-	-	(150,0)
Variation des autres emprunts	(445,0)	(445,0)	607,8
Variation de la dette de loyer	(99,2)	-	(27,3)
Instruments dérivés	-	-	-
Paiement de coûts de transactions	(1,6)	(1,6)	(5,7)
(Achats)/Ventes d'actions propres	1,0	1,0	(40,3)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement	(544,8)	(445,6)	345,1

Les flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement représentent une sortie de trésorerie de 544,8 millions d'euros au premier semestre 2020, contre une entrée de trésorerie de 345,1 millions d'euros au premier semestre 2019.

Outre les transactions de financement habituelles, essentiellement liées à la flotte sur ces deux périodes, les flux du premier semestre 2020 et du premier semestre 2019 ont été impactés par :

- En 2019, l'émission de nouvelles obligations senior pour un montant total de 450 millions d'euros au taux de 4% affectée en intégralité au remboursement anticipé des obligations existantes de 600 millions d'euros au taux de 5,750% ;
- le tirage de billets de trésorerie et facilité de crédit renouvelable pour financer les achats de véhicules ;
- En 2020, les emprunts garantis par les états français et espagnols pour respectivement 220 et 101 millions d'euros ;
- En 2019, les dividendes payés pour 39,4 millions d'euros;
- En 2019, le rachat d'actions propres pour 40,3 millions d'euros.

7. PROCEDURES ADMINISTRATIVES, JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

Les principaux litiges et procédures qui sont en cours ou qui ont évolué au cours du 1^{er} semestre 2020 sont décrits à la Note 11.2 des États financiers condensés intérimaires du premier semestre 2020.

8. TRANSACTIONS AVEC LES PARTIES LIEES

Se reporter à la Note 12 des États financiers condensés intérimaires du premier semestre 2020.

9. INFORMATIONS PROSPECTIVES

Le présent rapport semestriel contient des indications sur les perspectives et axes de développement du Groupe. Ces indications sont parfois identifiées par l'utilisation du futur, du conditionnel et de termes à caractère prospectif tels que « considérer », « envisager », « penser », « avoir pour objectif », « s'attendre à », « entendre », « devoir », « ambitionner », « estimer », « croire », « souhaiter », « pouvoir », ou, le cas échéant, la forme négative de ces mêmes termes, ou toute autre variante ou expression similaire. Ces informations ne sont pas des données historiques et ne doivent pas être interprétées comme des garanties que les faits et données énoncés se produiront. Ces informations sont fondées sur des données, des hypothèses et des estimations considérées comme raisonnables par le Groupe. Elles sont susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées en raison des incertitudes liées notamment à l'environnement économique, financier, concurrentiel et réglementaire. Ces informations sont mentionnées dans différentes sections du présent Rapport et contiennent des données relatives aux intentions, estimations et objectifs du Groupe concernant, notamment, le marché, la stratégie, la croissance, les résultats, la situation financière et la trésorerie du Groupe. Les informations prospectives mentionnées dans le présent Rapport sont données uniquement à la date du présent Rapport. Sauf obligation légale ou réglementaire qui s'appliquerait, le Groupe ne prend aucun engagement de publier des mises à jour des informations prospectives contenues dans le présent Rapport afin de refléter tout changement affectant ses objectifs ou les événements, conditions ou circonstances sur lesquels sont fondées les informations prospectives contenues dans le présent Rapport. Le Groupe opère dans un environnement concurrentiel et en évolution rapide ; il peut donc ne pas être en mesure d'anticiper tous les risques, incertitudes ou autres facteurs susceptibles d'affecter son activité, leur impact potentiel sur son activité ou encore dans quelle mesure la matérialisation d'un risque ou d'une combinaison de risques pourrait avoir des résultats significativement différents de ceux mentionnés dans toute information prospective, étant en outre rappelé qu'aucune de ces informations prospectives ne constitue une garantie de résultats réel.

Europcar Mobility Group S.A.

États financiers consolidés intermédiaires condensés

pour la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2020

Etat de la situation financière intermédiaire consolidée

Etat du résultat consolidé.....	25
Autres éléments du résultat global consolidé.....	26
Etat de la situation financière consolidée.....	27
Tableau de variation des capitaux propres.....	28
Tableau des flux de trésorerie consolidés.....	29
Note 1 – Présentation générale.....	31
Note 2 – Principes et méthodes comptables.....	32
Note 3 – Variations de périmètre.....	36
Note 4 – Principaux éléments du compte de résultat.....	38
Note 5 – La flotte de véhicules.....	43
Note 6 – Goodwill, immobilisations incorporelles.....	45
Note 7 – Engagements liés à l’activité.....	47
Note 8 – Capital et réserves.....	48
Note 9 – Financement et gestion des risques financiers.....	49
Note 10 – Avantages du personnel et paiements en actions.....	53
Note 11 – Provisions, risques et litiges.....	54
Note 12 – Parties liées.....	58
Note 13 – Evénements postérieurs à la date de l’arrêté semestriel.....	58

Etat de la situation financière intermédiaire consolidée

ETAT DU RESULTAT CONSOLIDE

<i>En milliers d'euros</i>		Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
	Notes		
Produits des activités ordinaires		814 774	1 306 456
Coûts de détention de la flotte de véhicules	5.2	(352 736)	(369 007)
<i>Charges de loyer au titre des contrats de location simple</i>		-	-
<i>Charges nettes d'amortissement des véhicules</i>		(288 045)	(309 213)
<i>Autres coûts de détention de la flotte</i>		(64 691)	(59 794)
Coûts d'exploitation de la flotte	5.3	(322 341)	(443 179)
Charges de personnel	10.1	(204 665)	(264 601)
Frais généraux du siège et du réseau		(105 427)	(120 254)
Dotations aux amortissements et dépréciation hors flotte	4.2	(77 099)	(73 349)
Autres produits		731	4 112
Résultat opérationnel courant		(246 763)	40 178
Autres produits et charges non courants	4.3	(20 406)	(26 020)
Résultat opérationnel		(267 169)	14 158
Coût de l'endettement financier net lié à la flotte de véhicules		(38 980)	(31 688)
Coût de l'endettement financier net lié aux autres emprunts		(36 286)	(41 881)
Autres charges financières nettes		(21 011)	(32 312)
Résultat financier	4.4	(96 277)	(105 881)
Résultat avant impôts		(363 446)	(91 723)
Impôt sur le résultat	4.5	77 231	22 778
Quote-part dans le résultat des entreprises associées		-	(100)
Résultat net		(286 215)	(69 045)
Part attribuable aux :			
Actionnaires de la société mère		(286 167)	(69 066)
Participations ne donnant pas le contrôle		(48)	21
Résultat par action, de base revenant aux actionnaires de la société mère (en euros)	4.6	(1,746)	(0,429)
Résultat dilué par action, revenant aux actionnaires de la société mère (en euros)	4.6	(1,746)	(0,429)

Etat de la situation financière intermédiaire consolidée

AUTRES ELEMENTS DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE

En milliers d'euros	Au 30 juin 2020			Au 30 juin 2019		
	Avant impôts	Produits (charges) d'impôts	Après impôts	Avant impôts	Produits (charges) d'impôts	Après impôts
Résultat net de l'exercice	(363 446)	77 231	(286 215)	(91 823)	22 778	(69 045)
Eléments qui ne seront pas reclassés en résultat	-	-	-	(15 801)	4 266	(11 535)
Gains / (pertes) actuariels liés aux régimes de retraite à prestations définies	-	-	-	(15 801)	4 266	(11 535)
Eléments susceptibles d'être reclassés ultérieurement en résultat	(15 301)	-	(15 301)	(16 082)	-	(16 082)
Différences de conversion	(10 743)	-	(10 743)	(345)	-	(345)
Variation de la juste valeur des instruments financiers de couverture	(4 558)	-	(4 558)	(15 737)	-	(15 737)
Autres éléments du résultat global au titre de l'exercice	(15 301)	-	(15 301)	(31 883)	4 266	(27 617)
Résultat global de l'exercice	(378 747)	77 231	(301 516)	(123 706)	27 044	(96 662)
Part attribuable aux :						
Groupe			(301 468)			(96 683)
Participations ne donnant pas le contrôle			(48)			21

Tableau des flux de trésorerie consolidés

ETAT DE LA SITUATION FINANCIERE CONSOLIDEE

<i>En milliers d'euros</i>		Au 30 juin 2020	Au 31 décembre 2019 (*)
ACTIF	Notes		
Goodwill	6.1	1 158 684	1 162 281
Immobilisations incorporelles	6.2	1 030 603	1 025 024
Immobilisations corporelles		470 881	518 346
Autres actifs financiers non courants	9.1	50 811	73 905
Instruments financiers non courants		-	-
Actifs d'Impôt différé		119 956	119 832
Total des actifs non courants		2 830 935	2 899 388
Stocks		25 524	29 563
Flotte inscrite au bilan	5.1	2 518 780	3 210 147
Créances et assimilées liées à la flotte de véhicules	5.4	611 370	966 423
Clients et autres débiteurs		387 534	487 618
Actifs financiers courants	9.1	31 311	14 844
Actifs d'impôt exigibles		131 491	34 023
Trésorerie soumise à restrictions	9.2	84 505	116 518
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9.2	404 744	527 019
Total des actifs courants		4 195 259	5 386 155
Total de l'actif		7 026 194	8 285 542
Capitaux propres			
Capital social		163 884	163 884
Primes d'émission		701 229	701 229
Réserves		(214 193)	(199 818)
Résultats accumulés non distribués		(114 913)	171 205
Capitaux propres - Part du Groupe		536 007	836 500
Participations ne donnant pas le contrôle		607	642
Total des capitaux propres	8.1	536 614	837 142
PASSIF			
Passifs financiers	9.3	2 002 028	1 812 604
Dettes de loyers et intérêts associés non courants ⁽¹⁾		243 178	292 174
Instruments financiers non courants		72 621	64 161
Passifs liés aux avantages du personnel		160 910	161 915
Provisions non courantes	11.1	9 155	5 132
Passif d'Impôt différé		213 289	213 847
Autres passifs non courants		130	159
Total des passifs non courants		2 701 311	2 549 992
Part à moins d'un an des passifs financiers	9.3	2 330 394	2 994 090
Dettes de loyers et intérêts associés courants ⁽¹⁾		156 355	192 474
Avantages du personnel		3 275	3 275
Provisions courantes	11.1	198 574	220 052
Dettes d'impôts exigibles		67 484	46 494
Dettes et assimilées liées à la flotte de véhicules	5.4	487 625	813 128
Fournisseurs et autres dettes		544 562	628 895
Total des passifs courants		3 788 269	4 898 408
Total du passif		6 489 580	7 448 400
Total du passif et des capitaux propres		7 026 194	8 285 542

(*) Les montants d'ouverture ont été retraités au 31 décembre 2019 et ne correspondent plus aux données figurant dans les états financiers de 2019 puisque des ajustements sur l'évaluation des acquisitions de 2019 ont été effectués sur l'exercice 2020 (voir note 3.1).

Tableau des flux de trésorerie consolidés

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

En milliers d'euros	Part attribuable au Groupe							Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Capital social	Primes d'émission	Réserve de couverture	Réserve de conversion	Auto-détention d'actions	Résultats non distribués	Total		
Solde au 1er janvier 2019	161 031	692 255	(58 546)	(70 296)	(36 645)	201 417	889 216	651	889 867
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	-	(69 066)	(69 066)	21	(69 045)
Autres éléments du résultat global	-	-	(15 737)	(345)	-	(11 535)	(27 617)	-	(27 617)
Transactions avec les actionnaires	-	-	-	-	(40 295)	(44 362)	(84 657)	2	(84 655)
Solde au 30 juin 2019	161 031	692 255	(74 283)	(70 641)	(76 940)	76 454	707 876	674	708 550
Solde au 1er janvier 2020	163 884	701 229	(62 836)	(62 855)	(74 127)	171 886	837 181	642	837 823
Rattrapage de l'allocation du prix d'acquisition de 2019	-	-	-	-	-	(681)	(681)	-	(681)
Solde au 1er janvier 2020 ajusté	163 884	701 229	(62 836)	(62 855)	(74 127)	171 205	836 500	642	837 142
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	-	(286 167)	(286 167)	(48)	(286 215)
Différences de conversion	-	-	-	(10 743)	-	-	(10 743)	-	(10 743)
Variation de la juste valeur des instruments financiers de couverture	-	-	(4 558)	-	-	-	(4 558)	-	(4 558)
Gains / (pertes) actuariels liés aux régimes de retraite	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Effets impôts	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres éléments du résultat global	-	-	(4 558)	(10 743)	-	-	(15 301)	-	(15 301)
Opérations sur actions propres	-	-	-	-	926	-	926	-	926
Paiement fondé sur des actions	-	-	-	-	-	(682)	(682)	-	(682)
Autres	-	-	-	-	-	731	731	13	744
Transactions avec les actionnaires	-	-	-	-	926	49	975	13	988
Solde au 30 juin 2020	163 884	701 229	(67 394)	(73 598)	(73 201)	(114 913)	536 007	607	536 614

Tableau des flux de trésorerie consolidés

TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDES

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Résultat avant impôt	(363 446)	(91 723)
Extourne des éléments suivants		
Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	61 262	61 873
Amortissement et dépréciation des immobilisations incorporelles	15 837	11 476
Dépréciation d'actifs financiers	1 621	-
Variations des provisions et avantages au personnel ⁽²⁾	(13 629)	1 939
Reconnaissance des paiements fondés sur des actions	(662)	1 115
Plus et moins-values de cession	33	(501)
Autres éléments non monétaires	2 464	4 755
<i>Total des charges d'intérêt nettes</i>	<i>78 698</i>	<i>80 500</i>
<i>Amortissement des coûts de financement</i>	<i>5 155</i>	<i>9 894</i>
Coût de l'endettement financier net	83 853	90 394
Résultat opérationnel avant variation du besoin en fonds de roulement	(212 667)	79 328
Acquisition de la flotte de véhicules inscrite au bilan ⁽³⁾	649 242	(890 187)
Variations du besoin en fonds de roulement lié à la flotte de véhicules	28 417	529 165
Variations du besoin en fonds de roulement hors flotte de véhicules	22 412	85 164
Trésorerie provenant des activités opérationnelles	487 404	(196 530)
Impôts recouvrés / payés	3 632	(9 467)
Intérêts nets payés	(71 644)	(69 406)
Flux nets de trésorerie générés par l'activité	419 392	(275 403)
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	(26 966)	(42 174)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1 337	1 640
Produit de la cession de filiales	-	1 499
Acquisitions de filiales, nette de la trésorerie acquise et autres investissements financiers ⁽⁵⁾	3 158	(43 268)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(22 471)	(82 303)
Distribution exceptionnelle et dividendes versés	-	(39 427)
(Achats)/Ventes d'actions propres	926	(40 295)
Instruments dérivés	-	-
Emission d'emprunt obligataire ⁽⁶⁾	-	(150 000)
Variation des autres emprunts ⁽⁷⁾	(444 949)	607 844
Variation des dettes de loyer ⁽⁸⁾	(99 166)	(27 256)
Paiement de coûts de financement ⁽⁹⁾	(1 594)	(5 723)
Flux nets de trésorerie liés aux opérations de financement	(544 783)	345 143
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	628 155	424 986
Augmentation / (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie après incidence des différences de conversion	(147 862)	(12 563)
Variation de périmètre	-	-
Incidence des différences de conversion	(3 130)	(59)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	477 163	412 364

(1) En 2020, 49,7m€ liés à l'amortissement du droit d'utilisation des actifs immobiliers en application d'IFRS 16 (51,1m€ en 2019).

(2) En 2020, la variation s'explique principalement par la variation de la provision assurance pour (13,1)m€ et de la provision pour reconditionning de véhicules en Buy-Back pour (8,4)m€.

(3) Compte tenu de la durée de détention moyenne de la flotte, le Groupe comptabilise les véhicules comme des actifs courants au début du contrat. Leur variation d'une période à l'autre est donc assimilée à un flux opérationnel généré par l'activité. En 2020, la variation inclut l'impact des droits d'utilisation de la flotte en application d'IFRS 16 pour un montant de (45,7)m€ ((24,4)m€ en 2019).

(4) En 2020, principalement lié aux développements informatiques pour 21,0m€ et aux renouvellements d'équipements pour 3,8m€.

(5) En 2019, la variation est principalement liée à l'acquisition par le Groupe de ses franchisés finlandais et norvégiens pour €37,8m.

(6) En 2019, la variation s'explique par l'émission d'Obligations Senior pour un montant de 450m€ au taux de 4% et venant à échéance en 2026 et le remboursement anticipé de 600m€ au titre des Obligations Senior existantes au taux de 5,750% et venant à échéance en 2022.

Tableau des flux de trésorerie consolidés

(7) En 2020, principalement lié à la variation du SARF pour (545)m€. En 2019, principalement lié à la variation de la facilité de crédit renouvelable et billets de trésorerie pour 568m€. Voir note 9 pour plus de détail.

(8) En 2020 et en application d'IFRS 16, 47,3m€ liés à la variation des dettes de loyer relative à la flotte et 51,9m€ liés à la variation des dettes de loyer relative au actifs immobiliers (respectivement 28,1m€ et 55,4m€ en 2019).

(9) En 2019, la variation est liée principalement au paiement des coûts de transaction dont (3,6)m€ au titre de la nouvelle émission d'Obligations Senior de 450m€ et (2,1)m€ au titre du renouvellement de la facilité de crédit renouvelable.

NOTE 1 – PRESENTATION GENERALE

1.1 INFORMATION GENERALE

Europcar Mobility Group est l'un des principaux acteurs du secteur de la mobilité. Le Groupe propose une large palette de solutions de mobilité répondant aux différents besoins de ses clients. Le Groupe opère à travers plusieurs marques, dont les principales sont Europcar®, Goldcar®, InterRent®, Buchbinder®, Fox Rent A Car®, et Ubeeqo®. Le Groupe est présent dans le monde à travers un vaste réseau dans plus de 140 pays (18 filiales en propre en Europe, 1 aux Etats-Unis, 2 en Australie et Nouvelle-Zélande, ainsi que des franchisés et partenaires).

Europcar Mobility Group S.A a été immatriculée le 9 mars 2006, avec un capital social initial de 235 000 euros, puis transformée en *société anonyme* de droit français le 25 avril 2006. Europcar Mobility Group S.A a changé son mode de gouvernance le 24 février 2015 pour passer sous la forme de Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance.

Le siège social d'Europcar Mobility Group S.A se situe 13 ter boulevard Berthier, 75017 Paris, France.

Europcar Mobility Group S.A. a été introduite en bourse le 26 juin 2015 sur le marché réglementé d'Euronext Paris (Compartiment A ; Code ISIN : FR0012789949 ; Symbol : EUCAR).

Dans les notes aux états financiers consolidés ci-après, les termes « EMobG », « le Groupe » et « Europcar » définissent Europcar Mobility Group S.A et ses filiales consolidées.

1.2 PRINCIPES D'ELABORATION

Les comptes consolidés intermédiaires condensés du Groupe Europcar pour la période du 1er janvier 2020 au 30 juin 2020 ont été préparés en conformité avec la norme IAS 34 « information financière intermédiaire », norme du référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union Européenne. S'agissant de comptes condensés, ils n'incluent pas toute l'information requise par le référentiel IFRS et doivent être lus en relation avec les états financiers annuels du Groupe pour l'exercice clos le 31 décembre 2019.

Ces comptes consolidés intermédiaires condensés ont fait l'objet d'un examen par le Comité d'Audit du 24 juillet 2020 et par le Conseil de Surveillance d'Europcar Groupe le 27 juillet 2020.

Les comptes sont présentés en milliers d'euros (sauf mention contraire).

Notes explicatives

1.3 PRINCIPAUX EVENEMENTS DE LA PERIODE

1.3.1 Un premier semestre marqué par la crise sanitaire Covid-19

La pandémie Covid-19 a déclenché une crise sanitaire et économique sans précédent ce qui a profondément modifié l'environnement global du premier semestre 2020. Les mesures mises en place par les gouvernements pour limiter la propagation du virus ont eu un impact significatif sur toutes les activités du Groupe.

Dans ce contexte, et avec comme première priorité la protection de la santé de ses collaborateurs, le Groupe a mis en œuvre à compter de fin mars 2020 un plan global d'adaptation à la crise afin de réduire ses coûts, adapter sa flotte de véhicules et renforcer les capacités de financement.

Les conséquences économiques et comptables de la pandémie Covid-19 sont présentées dans la note 2.5.

1.3.2 Agences de notation

Le 28 mai 2020, l'agence de notation Standard & Poors a dégradé la note d'Europcar Mobility Group de B- à CCC+ avec perspective négative. L'agence justifie cette dégradation par leur perspective de détérioration de la situation macroéconomique liée au Covid-19, en particulier sur le secteur de la location court terme de véhicules.

Le 8 juin 2020, l'agence de notation Standard & Poors a également dégradé la note de A à BBB de la tranche senior de la titrisation pan européenne en maintenant le « CreditWatch negative », estimant en particulier que la dégradation de la note d'Europcar Mobility Group engendrait une augmentation du risque opérationnel dans leur modèle.

Le 26 juin 2020, l'agence de notation Moody's a dégradé la notation d'Europcar Mobility Group de B2 à Caa1 avec perspective stable, reflétant leur hypothèse de baisse de la demande sur l'industrie de la location de véhicules liée au Covid-19.

NOTE 2 – PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

2.1. PRINCIPES D'ELABORATION

Les principes comptables utilisés pour l'élaboration des comptes consolidés intermédiaires condensés du Groupe sont identiques à ceux appliqués au 31 décembre 2019 et décrits dans les notes aux états financiers consolidés établis pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, exception faite des particularités propres à l'établissement des comptes intermédiaires et des nouvelles normes et interprétations d'application obligatoire pour l'exercice ouvert à compter du 1er janvier 2020, tels que décrits dans les sections ci-après « Nouvelles normes et interprétations appliquées » et « Estimations et jugements comptables déterminants ».

2.2. NOUVELLES NORMES ET INTERPRETATIONS APPLIQUEES

Les principes comptables retenus sont conformes à ceux utilisés lors de la préparation des états financiers consolidés pour la période close le 31 décembre 2019, à l'exception de l'adoption des normes suivantes, d'application obligatoire pour l'exercice ouvert à compter du 1er janvier 2020 :

Nouvelles normes et interprétations	Principales dispositions
Amendement IFRS 3	Cet amendement à IFRS 3 porte sur la définition d'une activité « business » proposant une nouvelle démarche d'analyse en deux étapes et visant à limiter la diversité de pratiques relative à la notion d'activité. Cet amendement est applicable au 30 juin 2020 mais n'a pas d'impact sur les comptes du Groupe.
Amendement IAS 1 et IAS 8	L'amendement aux normes IAS 1 et IAS 8 « Définition du terme significatif », adopté par la Commission européenne le 29 novembre 2019, est applicable de manière obligatoire à compter du 1er janvier 2020. Ces amendements viennent clarifier la définition du terme « significatif » afin de faciliter l'exercice du jugement du caractère significatif ou non d'une information et d'améliorer la pertinence des informations présentées dans les notes annexes des états financiers. Cet amendement est applicable au 30 juin 2020 mais n'a pas d'impact sur les comptes du Groupe.

Notes explicatives

Amendement IAS 39, IFRS 9 et IFRS 7	<p>Les amendements aux normes IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 « Réforme des taux d'intérêt de référence » publiés par l'IASB le 26 septembre 2019. Ces amendements visent à définir des exceptions aux critères d'application de la comptabilité de couverture prévus par les normes IFRS 9 et IAS 39 et à préciser les informations à communiquer sur les effets de la réforme des taux d'intérêt de référence. Ces amendements ont été adoptés par la Commission européenne le 15 janvier 2020. Leur date d'application a été fixée au 1er janvier 2020 avec une application anticipée possible.</p> <p>L'IASB a un projet en deux phases visant à déterminer, le cas échéant, les allègements à accorder aux effets de la réforme des taux d'intérêt. Les modifications de la phase 1 prévoient une dispense temporaire de l'application d'exigences spécifiques de comptabilité de couverture aux relations de couverture directement affectées par la réforme. Les allègements ont pour effet que la réforme du taux d'intérêt ne devrait généralement pas entraîner la fin de la comptabilité de couverture. Cependant, toute inefficacité de la couverture devrait continuer à être enregistrée dans le compte de résultat selon IAS 39 et IFRS 9.</p> <p>Le Groupe a décidé d'appliquer cette réforme par anticipation et bénéficie donc des allègements de la phase 1 du projet.</p>
Amendements au « Cadre conceptuel »	<p>L'amendement au « Cadre conceptuel », adopté par la Commission européenne le 29 novembre 2019, est applicable de manière obligatoire à compter du 1er janvier 2020. L'objectif de cet amendement est de remplacer, dans plusieurs normes et interprétations, les références existantes à des cadres précédents par des références au cadre conceptuel révisé.</p> <p>Cet amendement est applicable au 30 juin 2020 mais n'a pas d'impact sur les comptes du Groupe.</p>
Amendement IAS 1	<p>Clarification des principes de classement d'un passif au bilan en courant ou en non-courant. Cet amendement est d'application obligatoire selon l'IASB à compter du 1^{er} janvier 2022 de manière rétrospective avec toutefois une application par anticipation possible au 30 juin 2020.</p>
Amendement IFRS 16	<p>Amendement relatif aux concessions de loyers dans le cadre du Covid-19.</p> <p>La modification entre en vigueur le 1er juin 2020 mais le Groupe a choisi de l'appliquer immédiatement dans ses états financiers semestriels (se référer à la note 4.1.4).</p>
Amendement IFRS 3	<p>Cet amendement ne modifie pas le traitement comptable des regroupements d'entreprises mais concerne simplement la publication d'un nouveau cadre conceptuel.</p> <p>Cet amendement est applicable au 30 juin 2020 mais n'a pas d'impact sur les comptes du Groupe.</p>
Amendement IAS 16	<p>Cet amendement précise que les produits tirés de la vente d'éléments fabriqués ne peuvent venir en déduction du coût de l'immobilisation.</p> <p>Cet amendement n'a pas été adopté par l'Union Européenne au 30 juin 2020 et n'est donc pas applicable au 30 juin 2020.</p>
Amendement IAS 37	<p>Cet amendement apporte des précisions sur la définition des coûts à retenir lors de l'analyse des contrats déficitaires.</p> <p>Cet amendement est applicable au 30 juin 2020 mais n'a pas d'impact sur les comptes du Groupe.</p>
Améliorations annuelles des IFRS Cycle 2018-2020	<p>Ces améliorations annuelles portent sur les normes IFRS 1 (précision sur l'évaluation des écarts de conversion), IFRS 9 (précision sur les frais à inclure dans le test de 10%) , IAS 41 (Evaluation à la juste valeur de l'actif biologique) et IFRS 16 (suppression de l'exemple illustratif 13 de la norme).</p> <p>Les améliorations relatives à IFRS 9 et IAS 41 peuvent être adoptées par anticipation au 30 juin 2020.</p>

Interprétations relatives aux contrats de location – IFRS 16:

Le Groupe a pris connaissance des décisions de l'IFRS IC du 26 novembre 2019 sur l'appréciation des durées de location pour les contrats renouvelables par tacite reconduction ou sans date d'échéance contractuelle. L'IFRS IC confirme que la période exécutoire d'un contrat de location doit être définie en retenant une vision économique, au-delà des caractéristiques juridiques. L'analyse des impacts quantitatifs sur les états financiers du Groupe est toujours en cours d'analyse et sera communiqué au cours du second semestre 2020.

2.3. PRODUITS PERÇUS DE FAÇON SAISONNIERE

Les produits des activités ordinaires, le résultat opérationnel courant et tous les indicateurs opérationnels sont sujets aux fluctuations saisonnières, en particulier du fait des congés d'été qui engendrent un surcroît d'activité notamment sur le segment loisir. De plus, l'impact de la saisonnalité varie selon les pays dans lesquels le Groupe réalise ses opérations. Par conséquent, les résultats intermédiaires pour la période du 1er janvier au 30 juin 2020 ne présagent pas nécessairement ce que seront les résultats attendus pour la totalité de l'année 2020.

2.4. ESTIMATIONS ET JUGEMENTS COMPTABLES DETERMINANTS

La préparation des comptes intermédiaires requiert du management de procéder à des estimations et faire des hypothèses qui affectent la valeur comptable de certains éléments d'actifs et de passifs, de produits et de charges, ainsi que les informations données dans certaines notes de l'annexe. En fonction de l'évolution de ces hypothèses ou de conditions différentes de celles qui avaient été prévues, les montants figurant dans ses futurs états financiers pourraient différer des estimations actuelles.

Pour la préparation des présents comptes consolidés condensés intermédiaires, les jugements exercés par le management dans l'application des principes comptables du Groupe et les principales estimations sont identiques à ceux retenus pour l'établissement des comptes consolidés annuels au 31 décembre 2019, à l'exception de :

- l'estimation réalisée pour la comptabilisation de la charge intermédiaire d'impôt ; pour les comptes intermédiaires, la charge d'impôt (courante et différée) sur le résultat est calculée sur la base du taux d'impôt qui serait applicable au résultat total de l'exercice, c'est-à-dire en appliquant au résultat avant impôt et quote-part de résultat dans les entreprises associées de la période intermédiaire le taux effectif moyen attendu pour l'exercice 2020.

- en France, la CVAE, qui est provisionnée à 50% de la charge annuelle estimée.

Compte tenu de la stabilité de rendement des obligations ayant une notation AA (0,7% au 31 décembre 2019 et au 30 juin 2020), les engagements de retraite n'ont pas été réévalués dans les comptes consolidés intermédiaires condensés. La charge de retraite pour la période représente 50% de la charge estimée pour 2020 sur la base des données et hypothèses retenues au 31 décembre 2019.

Au-delà des conséquences de la crise sanitaire de la Covid-19 décrites dans la note 2.5 ci-après, qui présentent un caractère significatif sur les états financiers au 30 juin 2020, les estimations, les jugements ainsi que les hypothèses retenus par le Groupe portent principalement sur :

- l'évaluation à la juste valeur des actifs et des passifs durant le processus d'affectation de l'investissement dans le cadre d'un regroupement d'entreprises (voir note 3.1) ;
- la valeur des instruments financiers dérivés comptabilisés à la juste valeur dans le bilan du Groupe (voir note 9.4) ;
- une estimation des flux de trésorerie futurs dans le cadre des tests de dépréciation des goodwill ; comptabilisés au bilan et des éléments inscrits à l'actif et notamment des marques (voir notes 6.1 et 6.2) ;
- le montant des impôts différés actifs qui peuvent être comptabilisés au bilan (voir note 4.5).

Concernant la location de véhicules, les estimations couvrent en particulier :

- la valeur résiduelle des véhicules « à risque » ;
- la valeur des véhicules achetés dans le cadre de contrats comportant une clause de rachat par des constructeurs ou des concessionnaires automobiles, lorsqu'ils sont endommagés ou volés;

- l'évaluation du coût ultime des réclamations contre le Groupe au titre des sinistres auto-assurés, fondée sur des techniques actuarielles généralement admises et utilisées dans le secteur de l'assurance.

En outre, les estimations couvrent également les provisions pour litiges et l'évaluation des passifs éventuels.

2.5 IMPACTS LIÉS À LA CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19

Depuis mars 2020, le développement international de la pandémie de la Covid-19 a contraint un grand nombre de gouvernements à imposer dans un premier temps, des restrictions sur les déplacements avant de les interdire totalement - mesures complétées dans la plupart des pays par des dispositifs de confinement - dans le but de contenir la pandémie.

L'ampleur des perturbations occasionnées dans le secteur des voyages et des loisirs par la Covid-19 est sans précédent dans l'histoire de l'industrie. Cela a provoqué un déclin rapide du trafic aérien, ce qui a impacté le secteur des loisirs dans tous les périmètres.

L'impact s'est fait sentir dans toutes activités du Groupe notamment dans l'activité Loisirs, directement exposée au tourisme international, et qui a enregistré des annulations de réservations. Cela a provoqué une baisse significative du chiffre d'affaires du Groupe qui s'élève à 815 millions d'euros sur le premier semestre 2020, contre 1 306 millions d'euros sur le premier semestre 2019, soit une baisse de 37,6% avec une forte baisse enregistrée au deuxième trimestre (-69% par rapport à 2019).

La reprise des activités s'est opérée progressivement et lentement depuis l'annonce des mesures de déconfinement par les gouvernements, avec la poursuite des mesures d'urgences, la mise en place de protocoles sanitaires, la poursuite du déploiement du télétravail et la mise en place de mesures de chômage partiel lorsque cela était inévitable.

2.5.1. Continuité d'exploitation et gestion de la liquidité du Groupe

Dès le mois de mars, Europcar Mobility Group a lancé un plan vigoureux de réduction des coûts et de préservation de ses liquidités, pour atténuer l'impact de la crise et d'être en mesure de reprendre ses activités avec le redémarrage des économies locales. Ce plan porte en termes opérationnels sur l'intégralité du périmètre du Groupe et se réalise dans un contexte rendant difficile la mise en œuvre de certaines mesures d'économies.

Le plan de réduction des coûts tel que mis en œuvre par le Groupe, est décrit dans le Document d'Enregistrement de Universel de 2019, chapitre 1.2.3 « Evénements marquants post-clôture ». Il est aussi détaillé dans le communiqué de presse des résultats trimestriels du Groupe.

Dans la continuité de son plan de réduction des coûts et de préservation de ses liquidités annoncé le 23 mars 2020, la Société a annoncé le 3 mai 2020 la mise en place d'un plan de financement, destiné non seulement à sécuriser ses liquidités pour faire face à la crise liée à la pandémie de Covid-19, mais aussi à répondre aux besoins tels qu'anticipés de financement de sa flotte et aux besoins estimés à cette même date du Groupe pour un redémarrage rapide de ses activités. Les nouvelles lignes de financement mises en place au 30 juin 2020 sont :

- Un emprunt de 220 millions d'euros, conclu le 2 mai 2020 avec les principales banques françaises et internationales du Groupe, bénéficiant d'une garantie de l'État français à 90 % via Bpifrance (« Prêt Garanti par l'État » ou « PGE »). Le PGE est composé de deux tranches, la première d'un montant de 130 millions d'euros au bénéfice d'Europcar International S.A.S.U. et la seconde d'un montant de 90 millions d'euros au bénéfice d'Europcar Participations S.A.S.
- Nouvelles lignes de financement pour les filiales espagnoles du Groupe (Europcar Espagne et Goldcar Espagne), d'un montant total de 101 millions d'euros, signées au cours des deux dernières semaines avec 5 banques bénéficiant d'une garantie à 70 % de l'État espagnol. Ces nouvelles lignes auront une durée de 3 ans et permettront de financer à la fois la flotte et les besoins corporate.
- Une tranche supplémentaire de 20 millions d'euros de RCF (pour porter cette ligne de financement de 650 à 670 millions d'euros) - fournie par des banques françaises qui ont obtenu une garantie d'Eurazeo par le biais d'une participation en risque.

Notes explicatives

Le Groupe est toujours en négociation, dans d'autres pays où il est présent, pour d'éventuels prêts avec garantie d'État, afin de renforcer ses liquidités.

La crise du Covid-19 a fortement affecté l'environnement du marché du voyage et des loisirs au cours du premier semestre 2020 et devrait continuer à avoir un impact sur les chiffres d'affaires du Groupe dans les mois à venir. Les hypothèses, basées sur les informations actuellement disponibles, sur lesquelles reposent nos anticipations pourraient connaître dans les mois à venir des variations susceptible d'affecter négativement le groupe. Dans ce contexte de fortes incertitudes, la structure capitalistique actuelle de la Société pèse sur sa capacité à assurer une reprise adéquate. La Société évalue donc ses alternatives à court et à long terme pour répondre à ses contraintes de structure capitalistique et de liquidité, en vue de disposer de ressources financières suffisantes pour adapter le Groupe au nouvel environnement. Dans l'intervalle, la Société reste entièrement concentrée sur une gestion stricte des coûts et de la trésorerie. Dans le contexte actuel, la Société entretient des contacts, sans aucune certitude quant aux différentes options associées.

A ce jour et compte tenu des informations disponibles sur l'évolution des marchés et la reprise de l'activité économique sur les différentes zones géographiques où opère le Groupe, les états financiers semestriels ont été préparés avec l'hypothèse de continuité d'exploitation.

2.5.2. Tests de dépréciation sur les actifs non financiers

La crise sanitaire liée à la Covid-19 a conduit à une dégradation du secteur des voyages et des loisirs dans les régions où Europcar et ses marques opèrent. Cette dégradation s'est traduite par des interruptions d'activité dans de nombreux pays, une diminution du chiffre d'affaires, des pertes opérationnelles et une révision à la baisse des prévisions à court et moyen terme. Ces éléments défavorables d'une significativité particulière pour le Groupe ont conduit à réexaminer la valeur d'utilité de ses actifs non financiers : Goodwills, Trademarks et Autres actifs tangibles et intangibles. Aucune dépréciation n'a été constatée sur la période (voir note 6).

2.5.3. Impôts différés actifs

Le Groupe a évalué le caractère recouvrable des déficits fiscaux reportables en se basant sur les projections des résultats fiscaux attendus, établies à partir d'un plan à moyen terme révisé. Cette évaluation a conduit le Groupe à comptabiliser une dépréciation en France et en Espagne pour un montant total de 1,3 million d'euros au 30 juin 2020 reflétant la baisse des profits futurs dans ces deux pays.

2.5.4. Comptabilité de couverture

Le Groupe a maintenu les principes de comptabilité de couverture décrits dans les notes annexes aux états financiers consolidés à fin décembre 2019. Ainsi, lorsque la transaction prévue cesse d'être hautement probable du fait de la baisse d'activité sur la période notamment, le Groupe a reflété les conséquences de la remise en cause de la comptabilité de couverture (Cash Flow hedge). La part inefficace de la variation de juste valeur des instruments dérivés est comptabilisée en "Résultat financier" pour un montant de 3,9 millions d'euros au 30 juin 2020.

NOTE 3 – VARIATIONS DE PERIMETRE

3.1 RETRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPARATIVE DE 2019

Au cours du premier semestre 2020, Europcar Mobility Group a mis à jour l'allocation du prix d'acquisition des franchisés finlandais et norvégiens acquis en 2019.

Conformément à IFRS 3, le bilan d'ouverture a été ajusté et certains actifs incorporels ont été reconnus comme si la comptabilisation du regroupement d'entreprises avait été achevée à la date d'acquisition avec un rattrapage de l'amortissement à hauteur de 0,9 million d'euros pour la période allant de la date d'acquisition au 31 décembre 2019. Les informations comparatives de 2019 présentées reflètent les ajustements des montants de 2019 provisoires présentés l'année dernière.

Notes explicatives

	31 décembre 2019, publié	Mise à jour de l'allocation du prix d'acquisition des franchisés	Rattrapage de l'amortissement et de l'impôt différé	31 décembre 2019, ajusté
Actif				
Goodwill	1 169 740	(7 459)	-	1 162 281
Immobilisations incorporelles	1 016 084	9 792	(853)	1 025 024
Immobilisations corporelles	518 346	-	-	518 346
Impôts différés actifs	119 740	92	-	119 832
Flotte inscrite au bilan	3 210 147	-	-	3 210 147
Autres actifs ⁽¹⁾	1 606 376	-	-	1 606 376
Trésorerie	643 537	-	-	643 537
TOTAL ACTIF	8 283 970	2 425	(853)	8 285 542
Passif				
Capitaux Propres	837 823	-	(681)	837 142
Provisions	389 923	452	-	390 375
Dettes financières	4 806 694	-	-	4 806 694
Dettes de loyers et intérêts associés	484 648	-	-	484 648
Passif d'impôts différés	212 046	1 973	(172)	213 847
Dettes d'impôts exigibles	46 494	-	-	46 494
Autres passifs ⁽²⁾	1 506 342	-	-	1 506 342
TOTAL PASSIF	8 283 970	2 425	(853)	8 285 542

(1) Les autres actifs incluent les titres mis en équivalence, les autres actifs financiers courants et non courants, les instruments financiers non courants, les stocks, les clients et autres débiteurs, les créances assimilées liées à la flotte de véhicules, les actifs d'impôts exigibles.

(2) Les autres passifs incluent les instruments financiers non courants, les autres passifs non courants, les dettes et assimilées liées à la flotte de véhicules, les fournisseurs et autres dettes.

3.2 ALLOCATION DU PRIX D'ACQUISITION

3.2.1. Franchisés finlandais et norvégiens

Le 31 mai 2019 Europcar Mobility Group a acquis 100% de ses **franchisés finlandais et norvégiens** pour un montant total payé en numéraire de 37,8 millions d'euros.

L'allocation du prix d'acquisition a été réalisée au cours du premier semestre 2020 avec l'assistance d'un évaluateur externe indépendant.

Au cours du premier semestre 2020, les actifs et passifs suivants ont été reconnus :

- Des relations clients pour 9,4 millions d'euros ;
- Des droits réacquis pour 0,4 million d'euros ;
- Des passifs éventuels pour 0,5 million d'euros.

L'écart d'acquisition a été également impacté avec la reconnaissance d'impôts différés actifs (0,1 million d'euros) et passifs (2,0 millions d'euros) liés aux actifs et passifs identifiés ci-dessus.

Selon IFRS 3, les actifs et passifs identifiés ci-dessus ont été reconnus comme si la comptabilisation du regroupement d'entreprises avait été complétée à la date d'acquisition avec un rattrapage des amortissements pour la période allant du 1^{er} juillet 2019 au 31 décembre 2019 pour un montant total de 0,9 million d'euros. Les informations comparatives de 2019 présentées reflètent des ajustements aux montants 2019 provisoires présentés l'année dernière.

Notes explicatives

L'actif net acquis s'élevant à 12,3 millions d'euros, un goodwill définitif de 27,0 millions d'euros a été reconnu.

En milliers d'euros	Valeur comptable avant acquisition	Ajustements de la Juste-Valeur	Juste valeur
Immobilisations incorporelles	102	9 792	9 894
Immobilisations corporelles nettes	17 250	-	17 250
Flotte nette	21 487	-	21 487
Autres actifs	11 820	-	11 820
Actifs d'impôts différés	-	92	92
Trésorerie	3 007	-	3 007
Passifs financiers courants	(38 723)	-	(38 723)
Passifs d'impôts différés	-	(1 973)	(1 973)
Autres passifs	(10 080)	(452)	(10 532)
Actifs nets acquis	4 863	7 459	12 322
Investissement total	39 286		39 286
Ecart d'acquisition définitif au 30 juin 2020			26 964

3.2.2. Fox Rent-A-Car

Le 31 octobre 2019, Europcar Mobility Group a acquis 100% du capital de **Fox Rent A Car**.

Les entités Fox Rent A Car ont été consolidées par intégration globale à compter du 1er novembre 2019. L'allocation du prix d'acquisition a été initiée en 2019 et poursuivie au cours du premier semestre 2020 avec l'assistance d'un évaluateur externe indépendant et est toujours en cours d'analyse. Par conséquent et tout comme au 31 décembre 2019, un goodwill provisoire de 100,1 millions d'euros a été reconnu.

NOTE 4 – PRINCIPAUX ELEMENTS DU COMPTE DE RESULTAT

4.1 INFORMATIONS SUR LES SECTEURS ET PAR ZONE GEOGRAPHIQUE

4.1.1. Informations sur les secteurs :

Depuis le 31 décembre 2018, Le Groupe est en mesure de définir et présenter les secteurs opérationnels au sens d'IFRS 8 suivants:

- **Cars & Vans & International Coverage** : activité historique du Groupe qui opère l'activité de location de véhicules d'une part avec sa propre flotte de véhicules dans 18 filiales en propre en Europe et 2 en Australie et Nouvelle-Zélande et d'autre part à travers un réseau de partenaires et franchisés présents à la fois dans les pays dans lesquels Europcar exerce en direct (« franchise domestique ») et surtout dans les autres pays (« franchise internationale »).
- **Low-Cost** : activité qui propose une offre de location de véhicules à bas prix avec une solide présence dans les principaux lieux touristiques en Europe. Suite à l'acquisition de Fox Rent A Car aux États-Unis, le Groupe élargi la présence de l'activité Low-Cost dans le plus grand marché mondial.
- **Urban-Mobility** : activité qui développe et déploie des nouvelles solutions de mobilité (auto partage, voitures avec chauffeur, voitures pour chauffeurs (PHV), etc.) grâce à des plateformes digitales spécialement conçues pour répondre aux besoins spécifiques des clients.

Le Groupe présente un rapprochement global des informations sur les secteurs opérationnels et les états financiers consolidés en IFRS.

Le principal décideur opérationnel au sens de la norme IFRS 8 – Secteurs opérationnels est le Directoire.

Les membres du Directoire revoient régulièrement les performances opérationnelles et financières, évaluées sur les bases suivantes :

Notes explicatives

- Produits des activités ordinaires : ils comprennent les produits de l'activité de location, mais aussi les redevances territoriales et autres commissions associées aux marques du Groupe et facturées aux franchisés, et enfin la vente de carburants.
- La marge sur coûts variables (MAVC) : correspond au chiffre d'affaires total net des coûts de détention de la flotte (hors intérêts estimés inclus dans les loyers de location simple) et des coûts liés à l'exploitation, la location et aux produits des activités de la flotte de véhicule.
- La marge après coûts des stations (MASC) : correspond à la marge sur coûts variables diminuée des frais de fonctionnement du réseau et des dépenses marketing et frais de financement de la flotte de véhicule.

La marge après coûts des stations est l'indicateur jugé le plus pertinent pour le suivi de la profitabilité au niveau du Groupe et est ainsi suivie uniquement au niveau des trois secteurs opérationnels, tels qu'identifiés ci-dessus.

Conformément aux dispositions de la norme IFRS 8, l'information par secteur opérationnel au 30 juin 2020 se présente comme suit :

En milliers d'euros	Note	30 juin 2020			Total des secteurs
		Cars, Vans & Icov	Low Cost	Urban Mobility	
Produits des activités de location de véhicules		650 943	105 454	-	756 397
Autres produits associés à la location de véhicules		16 612	4 385	20 569	41 556
Produits des activités de franchise		16 134	677	-	16 811
Total des produits des secteurs		683 689	110 516	20 569	814 774
Coûts de détention et d'exploitation de la flotte de véhicule		(534 684)	(114 324)	(26 070)	(675 078)
Charges financières incluses dans les contrats de location simple		17 714	1 314	153	19 181
Marge après coûts variables		166 719	(2 495)	(5 347)	158 877
Coûts de personnel et frais généraux du siège et du réseau		(148 226)	(26 577)	(7 626)	(182 429)
Extourne financières incluses dans les contrats de location simple		(17 714)	(1 314)	(153)	(19 181)
Charges nettes financières relatives aux emprunts destinés au financement de la flotte		(28 411)	(10 252)	(321)	(38 984)
Marge après coûts des stations		(27 631)	(40 637)	(13 447)	(81 716)
Coûts de siège					(127 659)
Charges d'amortissement et de dépréciation					(77 099)
Autres produits et charges					731
Charges nettes financières relatives aux emprunts destinés au financement de la flotte					38 981
Résultat opérationnel courant					(246 763)
Extourne des charges d'amortissement et de dépréciation					77 099
Charges nettes financières relatives aux emprunts destinés au financement de la flotte					(38 981)
EBITDA Corporate ajusté des secteurs					(208 644)

Notes explicatives

En milliers d'euros	Note	30 juin 2019			Total des secteurs
		Cars, Vars & Icov	Low Cost	Urban Mobility	
Produits des activités de location de véhicules		1 081 525	142 333	-	1 223 858
Autres produits associés à la location de véhicules		31 532	3 970	21 785	57 287
Produits des activités de franchise		25 311	-	-	25 311
Total des produits des secteurs		1 138 368	146 303	21 785	1 306 456
Coûts de détention et d'exploitation de la flotte de véhicule		(696 832)	(93 648)	(21 706)	(812 186)
Charges financières incluses dans les contrats de location simple		23 597	1 578	18	25 193
Marge après coûts variables		465 133	54 233	97	519 463
Coûts de personnel et frais généraux du siège et du réseau		(197 487)	(24 744)	(6 601)	(228 832)
Extourne des charges financières incluses dans les contrats de location simple		(23 597)	(1 578)	(18)	(25 193)
Charges nettes financières relatives aux emprunts destinés au financement de la flotte		(27 546)	(3 991)	(141)	(31 678)
Marge après coûts des stations		216 503	23 920	(6 663)	233 760
Coûts de siège					(156 023)
Charges d'amortissement et de dépréciation					(73 349)
Autres produits et charges					4 112
Charges nettes financières relatives aux emprunts destinés au financement de la flotte					31 678
Résultat opérationnel courant					40 178
Extourne des charges d'amortissement et de dépréciation					73 349
Charges nettes financières relatives aux emprunts destinés au financement de la flotte					(31 678)
EBITDA Corporate ajusté des secteurs					81 849

4.1.2. Informations par rapport aux pays et segments de clientèle

En milliers d'euros	30 juin	
	Au 2020	Au 2019
Produits des activités de location de véhicules	756 397	1 223 858
<i>Répartition par segment de clientèle</i>		
Loisirs	47,37%	56,1%
Affaires	52,63%	43,9%

4.1.3. Chiffre d'affaires des « Business Units »

En milliers d'euros	Au 30 juin 2020					
	CARS	VANS	LOWC	Urban Mobility	ICOV	TOTAL
Produits des secteurs	523 630	147 457	110 516	20 569	12 602	814 774

En milliers d'euros	Au 30 juin 2019					
	CARS	VANS	LOWC	Urban Mobility	ICOV	TOTAL
Produits des secteurs	952 760	166 854	146 303	21 785	18 754	1 306 456

Notes explicatives

4.1.4. Impacts IFRS 16 sur le résultat opérationnel et L'EBITDA Corporate ajusté

Pour une meilleure lecture de certains indicateurs clés de performance du Groupe (IFRS et non-GAAP), les tableaux suivants présentent la réconciliation des éléments composants le résultat opérationnel et l'EBITDA Corporate ajusté au 30 juin 2019 et 2020, avant et après l'application de la norme IFRS 16.

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 Juin 2020 avant retraitement	Application d'IFRS 16	Publié au 30 Juin 2020
Produits des activités ordinaires	814 774	-	814 774
Coûts de détention de la flotte	(354 268)	1 532	(352 736)
Coûts d'exploitation de la flotte	(334 413)	12 072	(322 341)
Charges de personnel	(204 665)	-	(204 665)
Frais généraux du siège et du réseau	(145 259)	39 832	(105 427)
Dotations aux amortissements et dépréciations hors flotte	(27 393)	(49 706)	(77 099)
Autres produits	731	-	731
Résultat opérationnel courant	(250 492)	3 730	(246 763)
Dotations aux amortissements et dépréciations hors flotte	27 393	49 706	77 099
Coût de l'endettement financier net lié à la flotte de véhicules	(38 329)	(651)	(38 980)
EBITDA Corporate ajusté	(261 429)	52 785	(208 644)

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 Juin 2019 avant retraitement	Application d'IFRS 16	Publié au 30 Juin 2019
Produits des activités ordinaires	1 306 456	-	1 306 456
Coûts de détention de la flotte	(364 003)	(5 004)	(369 007)
Coûts d'exploitation de la flotte	(461 784)	18 605	(443 179)
Charges de personnel	(264 601)	-	(264 601)
Frais généraux du siège et du réseau	(157 014)	36 760	(120 254)
Dotations aux amortissements et dépréciations hors flotte	(22 232)	(51 117)	(73 349)
Autres produits	4 112	-	4 112
Résultat opérationnel courant	40 934	(756)	40 178
Dotations aux amortissements et dépréciations hors flotte	22 232	51 117	73 349
Coût de l'endettement financier net lié à la flotte de véhicules	(31 688)	-	(31 688)
EBITDA Corporate ajusté	31 478	50 361	81 849

Le Groupe a bénéficié d'avantages octroyés par les bailleurs dans le cadre de renégociations de contrats liés au Covid-19. Les renégociations qui ne représentent pas une modification substantielle du contrat s'élèvent à 0.2m€ au 30 juin 2020 pour les contrats immobiliers et 4.7m€ pour les contrats flotte.

Le Groupe a choisi d'appliquer par anticipation dans ses états financiers semestriels l'amendement publié le 28 mai 2020 par l'IASB sur la norme IFRS16 et non encore adopté par l'Union Européenne.

4.2 CHARGES D'AMORTISSEMENT ET DE DEPRECIATION HORS FLOTTE

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Dotations aux amortissements des immobilisations incorporelles	(15 837)	(11 476)
Dotations aux amortissements et aux dépréciations des immobilisations corporelles (*)	(61 262)	(61 873)
Total des charges d'amortissement et de dépréciation	(77 099)	(73 349)

(*) Inclut l'amortissement du droit d'utilisation des actifs immobiliers en application d'IFRS 16 pour un montant de 49.7 millions d'euros en juin 2020 et un montant de 51.1 millions d'euros en juin 2019.

Notes explicatives

4.3 AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Charges de réorganisation	(12 370)	(18 025)
<i>Dont : Réorganisation - coûts de licenciement</i>	(7 696)	(11 418)
<i>Coûts de réorganisation et de transformation</i>	(4 674)	(6 607)
Litiges	(5 476)	(561)
Coûts de Fusions et acquisitions et coûts d'intégration	(1 282)	(2 500)
Autres	(1 278)	(4 934)
Total des autres produits et charges non courants	(20 406)	(26 020)

4.4 RESULTAT FINANCIER

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Charges financières nettes relatives aux emprunts destinés au financement de la flotte ^(*)	(38 980)	(31 688)
Charges financières nettes relatives aux autres emprunts ^(*)	(36 286)	(41 881)
Total coût de l'endettement financier brut	(75 266)	(73 569)
Produits et charges nets relatifs aux instruments financiers dérivés	(5 050)	(4 476)
Amortissement des coûts de transaction	(5 155)	(9 894)
Différences de change	(3 838)	(307)
Ajustement de l'actualisation de provisions et avantages au personnel	(553)	(1 080)
Autres ⁽¹⁾	(6 416)	(16 555)
Autres charges financières	(21 011)	(32 312)
Résultat financier	(96 277)	(105 881)

(*) Inclut les intérêts liés à la dette de loyers en application d'IFRS 16.

(1) Dont, en 2019, 8,6 millions d'euros liés au versement d'une prime de remboursement liée au remboursement anticipé d'Obligations existantes de 600 millions d'euros portant intérêt à 5,750% et venant à échéance en 2022.

4.5 IMPOT

Pour les comptes intermédiaires, la charge d'impôt (courante et différée) est calculée en appliquant au résultat comptable de la période, entité fiscale par entité fiscale, le taux d'impôt moyen annuel estimé pour l'année en cours.

Cette charge est, le cas échéant, ajustée des incidences fiscales liées aux éléments à caractère exceptionnel de la période comme le cas de la crise sanitaire liée à la Covid-19 qui a marqué le premier semestre 2020 (voir note 2.5).

Au 30 juin 2020 le produit d'impôt s'élève à 77 millions d'euros contre un produit de 23 millions d'euros au 30 juin 2019.

Au 30 juin 2020, le taux effectif d'impôt du groupe est de 21% contre 25% au 30 juin 2019. Le taux du premier semestre 2020 n'est pas représentatif, du fait du faible résultat de la période et du mix pays (contributions positives et négatives à des taux d'impôts différents).

Notes explicatives

4.6 RESULTAT PAR ACTION

En milliers d'euros

Au 30 juin 2020 Au 30 juin 2019

	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Résultat revenant aux porteurs d'actions ordinaires (*)	(286 167)	(69 066)
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	163 884 278	161 030 883
Résultat de base par action (en euros)	(1,746)	(0,429)
Résultat dilué par action (en euros)	(1,746)	(0,429)

(*) Inclut les impacts de l'application de la norme IFRS 16. Voir Note 4.1.4 de ce document.

Le nombre potentiel d'actions dilutives est de 1 727 681 au 30 juin 2020 (correspondant aux actions gratuites) contre 947 067 au 30 juin 2019.

NOTE 5 – LA FLOTTE DE VEHICULES

5.1 LA FLOTTE DE VEHICULES INSCRITE AU BILAN

La flotte de véhicules opérée par le Groupe est acquise et financée selon différentes modalités. Le tableau ci-dessous présente la répartition entre ces différentes modalités pour les périodes closes le 30 juin 2020 et le 31 décembre 2019 :

Type d'acquisition et financement	% du volume total de véhicules acquis	
	Juin 2020	Décembre 2019
Véhicules détenus avec clause de rachat auprès des constructeurs (véhicules dits « buy-back »)	38%	45%
Véhicules détenus dans le cadre de contrats de location (droit d'utilisation)	45%	41%
Total de la flotte « buy-back » et droit d'utilisation des véhicules loués	83%	86%
Véhicules acquis sans clause de rachat auprès des constructeurs ou des concessionnaires automobiles (véhicules « à risque »)	17%	14%
Total des achats de véhicules	100%	100%

La flotte inscrite au bilan se décompose de la manière suivante :

En milliers d'euros	Au 30 juin 2020	Au 31 décembre 2019
Droit d'utilisation (« Amortissement différé de véhicules »)	421 363	654 354
Créances sur contrats de rachat de véhicules	1 047 938	1 406 533
Flotte acquise dans le cadre des contrats de rachat financés via le bilan (véhicules « buy-back »)	1 469 301	2 060 886
Droit d'utilisation des véhicules loués et véhicules en location-financement	184 080	251 594
Véhicules détenus sans clause de rachat auprès des constructeurs ou des concessionnaires automobiles (véhicules « à risque »)	865 399	897 666
Total de la flotte de véhicules inscrite au bilan	2 518 780	3 210 147

La flotte est présentée nette des amortissements ou des provisions pour dépréciation de 12,6 millions d'euros (décembre 2019 : 12,8 millions d'euros) constituées au titre de véhicules volés ou endommagés.

Notes explicatives

5.2 COÛTS DE DETENTION DE LA FLOTTE

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Charges nettes d'amortissement des véhicules et des droits d'utilisation	(288 045)	(309 213)
Autres coûts de détention de la flotte	(64 691)	(59 794)
Total des coûts de détention de la flotte	(352 736)	(369 007)

5.3 COÛTS LIÉS A L'EXPLOITATION DE LA FLOTTE DE VEHICULES

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Coûts d'exploitation de la flotte	(135 252)	(156 069)
Commissions et redevances assimilés à des produits des activités ordinaires	(99 331)	(151 920)
<i>Dont : provision pour créances douteuses et créances comptabilisées en pertes</i>	<i>(9 865)</i>	<i>(7 680)</i>
Coûts liés à la location	(87 758)	(135 190)
Total des coûts liés à l'exploitation, à la location, et aux produits des activités ordinaires de la flotte de véhicules	(322 341)	(443 179)

5.4 CREANCES ET DETTES ASSIMILEES RELATIVES A LA FLOTTE

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 31 décembre 2019
Créances liées à la flotte	524 655	826 695
Créances de TVA ⁽¹⁾	86 715	139 728
Créances et assimilées liées à la flotte de véhicules	611 370	966 423

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 31 décembre 2019
Dettes liées à la flotte	380 790	711 802
Dettes de TVA ⁽¹⁾	106 835	101 327
Total dettes et assimilées liées à la flotte de véhicules	487 625	813 128

⁽¹⁾ Les créances et dettes de TVA concernent principalement des acquisitions et des cessions de véhicules.

La variation du besoin en fonds de roulement lié à la flotte de véhicules est détaillée ci-après :

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Créances liées à la cession de la flotte	299 222	63 376
Créances de TVA	51 746	(150 732)
Dettes liées à l'acquisition de la flotte	(328 496)	628 701
Dettes de TVA	5 945	(12 181)
Variation du besoin en fonds de roulement lié à la flotte de véhicules	28 417	529 165

Notes explicatives

NOTE 6 – GOODWILL, IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

6.1 GOODWILL

Le goodwill des activités de location détenues par le Groupe, analysé par unité génératrice de trésorerie s'élève à 1 159 millions d'euros au 30 juin 2020.

<i>En milliers d'euros</i>	Allemagne	Royaume-Uni	France	Autres	Total CARS, VANS, ICOV	Total LOWC	Ubeeqo	Autres	Total Urban Mobility	Total Groupe
Solde au 31 décembre 2019	180 325	84 420	93 176	254 070	611 987	511 575	32 966	13 207	46 173	1 169 740
Rattrapage de l'allocation du prix d'acquisition de 2019^(*)	-	-	-	(7 459)	(7 459)	-	-	-	-	(7 459)
Solde au 1er janvier 2020 ajusté	180 325	84 420	93 176	246 611	604 528	511 575	32 966	13 207	46 173	1 162 281
Acquisition	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cession / ajustement du prix	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fluctuations de change	-	(4 260)	-	(735)	(4 995)	1 358	-	-	-	(3 597)
Solde au 30 juin 2020	180 325	80 160	93 176	245 876	599 533	512 933	32 966	13 207	46 173	1 158 684

(*) Lié à l'acquisition des franchisées finlandaises et norvégiennes finalisée en 2019.

6.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET MARQUES

Les marques comprises dans les immobilisations incorporelles s'élèvent à 850 millions d'euros au 1^{er} janvier 2020 et au 30 juin 2020, et la valeur comptable des marques Europcar, Goldcar et Buchbinder qui ont une durée de vie indéterminée s'élève respectivement à 699 millions d'euros, 137 millions d'euros et 33 millions d'euros.

<i>En milliers d'euros</i>	Marques	Logiciels, Systèmes d'exploitation	Relations clients	Immobilisations incorporelles en cours	Droit au bail	Total
Valeurs brutes						
Solde au 31 décembre 2019	908 163	342 253	35 499	91 261	3 558	1 380 734
Impact du rattrapage de l'allocation du prix d'acquisition de 2019^(*)	-	-	9 792	-	-	9 792
Solde au 1er janvier 2020 ajusté	908 163	342 253	45 291	91 261	3 558	1 390 526
Acquisitions	-	7 706	-	12 495	347	20 547
Cessions	-	(48)	-	-	-	(48)
Transferts	-	(179)	-	-	-	(179)
Effet des fluctuations des taux de change	(3 624)	(888)	-	-	22	(4 490)
Solde au 30 juin 2020	904 539	348 843	45 291	103 756	3 926	1 406 356
Amortissements et pertes de valeur						
Solde au 31 décembre 2019	(58 146)	(274 673)	(8 291)	(22 124)	(1 416)	(364 650)
Impact du rattrapage de l'allocation du prix d'acquisition de 2019^(*)	-	-	(853)	-	-	(853)
Solde au 1er janvier 2020 ajusté	(58 146)	(274 673)	(9 144)	(22 124)	(1 416)	(365 503)
Charges d'amortissement et de dépréciation	-	(12 501)	(2 246)	-	(250)	(14 997)
Cessions	-	74	-	-	(25)	49
Transferts	-	272	-	-	-	272
Effet des fluctuations des taux de change	3 613	813	-	-	-	4 426
Solde au 30 juin 2020	(54 533)	(286 015)	(11 390)	(22 124)	(1 691)	(375 753)
Valeurs nettes comptables						
Au 31 décembre 2019	850 017	67 580	36 147	69 137	2 142	1 025 024
Au 30 juin 2020	850 006	65 808	33 901	81 632	2 235	1 030 603

Notes explicatives

6.3 PERTES DE VALEURS SUR ACTIFS IMMOBILISES

Conformément à IAS 36, pour ses comptes intermédiaires, le groupe Europcar apprécie s'il existe un quelconque indice qu'un actif puisse avoir subi une perte de valeur utilisant à la fois des sources d'informations internes et externes.

Suite aux conséquences de la crise sanitaire de la Covid-19, le Groupe a identifié des indices de perte de valeurs qualitatives et quantitatives (annulations des réservations, baisse de la performance, fermetures d'agences et de trafic aérien, etc). Un test de dépréciation a été donc réalisé au 30 juin 2020 pour l'ensemble des unités génératrices de trésorerie auquel des actifs non financiers ont été alloués.

6.3.1 Principales hypothèses retenues pour le test de dépréciation des actifs immobilisés

Les tests de dépréciation au 30 juin 2020 sont réalisés selon les hypothèses suivantes :

(i) Coût moyen pondéré du capital

	France	Allemagne	Italie	Espagne	Royaume – Uni	Belgique	Portugal	Australie	Irlande	Danemark
Coût moyen pondéré du capital	5,31%	4,92%	6,83%	5,92%	6,27%	6,29%	7,99%	6,58%	7,37%	6,26%

Au 30 juin 2020, le coût moyen pondéré du capital est calculé sur la base d'un taux d'intérêt sans risque qui correspond au taux d'intérêt sans risque des obligations allemandes (moyenne sur une période de 5 ans), ajusté d'une prime de risque pour chaque pays, et dont la prime de risque de crédit correspond à une notation de BB-.

Le coût moyen pondéré du capital n'inclut pas de prime de risque additionnelle liée à la crise sanitaire de la Covid-19.

(ii) Les plan d'activités révisés

Pour réaliser les tests de dépréciation du goodwill au 30 juin 2020, le Groupe a révisé son plan d'activité par pays en s'appuyant sur de nouvelles hypothèses opérationnelles qui reflètent sa meilleure estimation des conditions économiques et financières de la sortie de crise à la date de l'arrêté des comptes semestriels consolidés.

Pour construire son plan révisé, le Groupe s'est appuyé sur:

- Des prévisions hebdomadaires des indicateurs clés de performance affectés par la crise et les mesures mises en place pour la réduction des coûts et la préservation de la liquidité ;
- Une appréciation par pays de l'intensité et la durée de la crise et une estimation de la période de rattrapage par pays des plans d'activités approuvés par la Direction Générale en 2019. Le Groupe estime globalement un rattrapage à horizon 2023.
- La dernière année du plan permettant de calculer la valeur terminale s'étend jusqu'à 2027.

Dans un contexte de perte de visibilité liée à la crise sanitaire et économique, le Groupe a également exploité les données externes notamment celles du marché afin d'apprécier l'évolution de la crise et la durée du rattrapage progressif d'un niveau d'activité d'avant crise dans le secteur des voyages et loisirs.

6.3.2 Résultat des tests de dépréciation

Sur la base de ce qui précède, le Groupe observe que l'impact de la crise actuelle aura un impact différent selon le profil de la crise :

- D'un côté, les pays comme la France, l'Espagne, l'Italie et l'Australie, qui souffrent d'une forte intensité de la crise sanitaire et économique (en particulier le secteur des loisirs), avec une reprise progressive et lente repoussant ainsi la date à laquelle ils retrouveront un niveau similaire au plan d'activité approuvé par la Direction Générale en 2019. Ces pays ont vu leur valeur d'entreprise baisser d'une façon significative sans donner lieu à une dépréciation ;
- Les autres pays principalement le Royaume-Uni et l'Allemagne, souffrent d'une dégradation intensive à moyen terme mais une reprise des activités plus rapide et anticipent globalement un rattrapage progressif du plan d'activité de pré-crise plus proche de 2022 que 2023. Ces pays ont vu leur valeur d'entreprise baisser sans donner lieu à une dépréciation ;

Notes explicatives

Le Groupe a également réexaminé la valeur d'utilité de ces actifs incorporels notamment les marques qui ont une durée de vie indéterminée. Au 30 juin 2020, ces travaux n'ont pas conduit à constater une dépréciation des principales marques Europcar, Buchbinder et Goldcar. Leur valeur d'utilité a été déterminée à partir de projections post-crisis des redevances qui seraient perçues à l'intérieur du réseau Europcar.

6.3.3 Analyses de sensibilité

L'analyse de sensibilité relative aux hypothèses retenues pour réaliser les tests d'impairment du goodwill fait apparaître qu'aucune perte de valeur ne serait constatée dans le cas d'une :

- augmentation de 1 point du coefficient d'actualisation ;
- diminution de 1 point du taux de croissance à long terme ;
- diminution de 5% du corporate EBITDA ajusté.

6.3.4 Informations additionnelles sur l'UGT Royaume-Uni

Depuis 2016, le choix du Royaume Uni de sortir de l'Union européenne (le « Brexit ») a généré des incertitudes qui ont eu des effets défavorables sur l'activité du Groupe au Royaume-Uni. Le pays est encore une fois affecté par un événement exceptionnel aux impacts néfastes sur ses résultats, néanmoins le Groupe anticipe une reprise certes progressive mais moins lente et accompagnée des mesures de réduction des coûts mises en place par le Groupe et dont les bénéfices sont attendus à partir de l'année 2021.

Le Groupe a estimé que sur l'Unité Génératrice de Trésorerie au Royaume Uni au sein du segment opérationnel Cars, Vans & International Coverage :

- une augmentation de 1 point du coefficient d'actualisation générerait une réduction de la valeur d'entreprise de 31 millions de livres, sans donner lieu à une dépréciation ;
- une diminution de 1 point du taux de croissance à long terme générerait une réduction de la valeur d'entreprise de 23 millions de livres, sans donner lieu à une dépréciation ;
- une baisse de 5% du Corporate EBITDA ajusté à partir de 2019 générerait une réduction de la valeur de l'entreprise de 10 millions de livres, sans donner lieu à une dépréciation.

Le Groupe a également procédé à des analyses complémentaires liées à la durée de rattrapage du plan d'activité pre-crise au Royaume-Uni (multiple scénarios avec des périodes allant de 2 à 4 ans), sans donner lieu à une dépréciation.

NOTE 7 – ENGAGEMENTS LIES A L'ACTIVITE

Contrats de location simple qui n'entrent pas dans le champ d'IFRS 16

Les paiements minimaux du Groupe au titre des contrats de location simple non résiliables et qui n'entrent pas dans le champ d'IFRS 16 au 30 juin 2020 sont détaillés ci-après :

En milliers d'euros	Au 30 juin 2020		Au 31 déc. 2019	
	TOTAL	Dont montants liés à la flotte opérée	TOTAL	Dont montants liés à la flotte opérée
Exigible :				
À moins d'un an	31 008	-	32 260	-
Entre un et cinq ans	24 347	-	32 781	-
À plus de cinq ans	3 782	-	3 234	-
Total contrats de location	59 137	-	68 275	-

Notes explicatives

NOTE 8 – CAPITAL ET RESERVES

8.1 CAPITAL SOCIAL ET PRIME D'EMISSION

Il n'y a pas eu de mouvements intervenus sur le capital depuis le 1er janvier 2020 :

Date	Opération	Capital social (en€)	Réserve légale (en €)	Prime d'émission (en €)	Nombre d'actions	Valeur nominale (en €)
31/12/2019		163 884 278	16 388 428	687 217 731	163 884 278	1,000
30/06/2020		163 884 278	16 388 428	687 217 731	163 884 278	1,000

Le tableau suivant montre la répartition de l'actionnariat au 30 juin 2020 :

Actionnaires	Nombre d'actions ordinaires et de droits de vote	Pourcentage d'actions ordinaires et de droits de vote	Pourcentage du capital social
<i>Eurazeo</i>	48 988 240	31,47%	29,89%
<i>ECIP Europcar Sarl</i>	4 991 697	3,21%	3,05%
<i>Morgan Stanley</i>	13 372 152	8,59%	8,16%
<i>CIAM</i>	16 368 882	10,52%	9,99%
<i>INVESCO</i>	8 117 866	5,22%	4,95%
<i>Public</i>	58 480 380	37,66%	35,68%
<i>Management et employés</i>	4 798 122	3,33%	2,93%
<i>Auto détention</i>	8 766 939	0%	5,35%
Total	163 884 278	100%	100%

8.2 ACTIONS PROPRES

La valeur des actions propres au 30 juin 2020 au titre des contrats de liquidité et de rachat d'actions confiés à Rothschild (8 766 939 actions) portant sur des actions d'Europcar Mobility Group s'élève à 18,8 millions d'euros.

Au 30 juin 2020, l'impact sur la variation des capitaux propres lié aux actions propres est de (0,9) million d'euros contre (40,3) millions d'euros au 30 juin 2019.

Notes explicatives

NOTE 9 – FINANCEMENT ET GESTION DES RISQUES FINANCIERS

9.1 ACTIFS FINANCIERS

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 31 décembre 2019
Autres actifs financiers non courants		
Autres actifs financiers non courants	59	61
Actifs financiers comptabilisés au coût amorti ⁽¹⁾	25 328	41 266
Dépôts et paiements d'avance	25 023	32 143
Autres investissements non courants	405	435
Total des actifs financiers non courants	50 816	73 905
Actifs financiers courants		
Prêts	362	339
Autres actifs financiers courants ⁽¹⁾	30 949	14 505
Total des actifs financiers courants	31 311	14 844

(1) Dont 50,5 millions d'euros couvrant les passifs liés à notre entité d'assurance captive (49,6 millions d'euros au 31 décembre 2019), principalement composés d'obligations comptabilisées au coût amorti.

9.2 TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET TRESORERIE SOUMISE A RESTRICTIONS

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 31 décembre 2019
Disponibilités	404 536	526 753
Intérêts courus	208	266
Trésorerie et équivalents de trésorerie	404 744	527 019
Trésorerie soumise à restrictions	84 505	116 518
Trésorerie, équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions	489 249	643 537

Les disponibilités comprennent 30,7 millions d'euros de liquidités à fin juin 2020 cantonnées dans les sociétés Securitifleet et Goldfleet à l'exception des deux Holdings SFH (Décembre 2019: 167,9 millions d'euros) et sont destinées au financement de la flotte en France, en Allemagne, en Italie et en Espagne. À ce titre, elles ne sont pas considérées comme de la trésorerie soumise à restrictions.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie des structures ad hoc sont considérés comme de la trésorerie soumise à restrictions. La définition de la trésorerie soumise à restrictions figure dans la section Principales méthodes comptables - Trésorerie (ii) des états financiers consolidés au 31 décembre 2019 (note 8).

Le rapprochement de la trésorerie et des équivalents de trésorerie présentés dans le bilan et de la trésorerie et des équivalents de trésorerie dans le tableau de trésorerie est détaillé ci-après :

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 31 décembre 2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie	404 744	527 019
Trésorerie soumise à restrictions	84 505	116 518
Découverts bancaires ⁽¹⁾	(12 086)	(15 382)
Trésorerie et équivalents de trésorerie présentés dans le tableau des flux de trésorerie	477 163	628 155

(1) Inclus dans les emprunts et dettes financières courants (voir note 9.3)

Notes explicatives

9.3 PASSIFS FINANCIERS

En milliers d'euros	Au 31 décembre 2019	Variation avec impact trésorerie	Variation de périmètre	Impacts de change	Autres	Au 30 juin 2020
Emprunts obligataires	1 550 000	-	-	-	-	1 550 000
Autres emprunts bancaires dédiés au financement de la flotte	284 127	(59 843)	60	2 091	(78 125)	148 311
Dettes financières liées aux mesures gouvernementales ^(*)	-	320 243	-	-	-	320 243
Coûts de transaction / Prime / Décote	(21 523)	(1 594)	-	23	6 568	(16 525)
Passif non courant	1 812 604	258 806	60	2 115	(71 556)	2 002 028
Facilité de crédit de premier rang renouvelable	548 234	87 288	-	-	129	635 651
Facilité de crédit de premier rang	1 134 049	(545 015)	-	-	-	589 034
Dettes financières liées aux mesures gouvernementales ^(*)	-	6 860	-	(109)	-	6 571
Autres emprunts destinés au financement de la flotte	750 208	(87 453)	(1 084)	(31 118)	(170)	630 382
Découverts bancaires	15 382	-	-	(1)	(3 294)	12 086
Prêts bancaires courants et autres emprunts dédiés au financement de la flotte	543 912	(167 030)	61	(2 124)	81 483	456 302
Coûts de transaction / Prime / Décote	(7 947)	-	-	97	(1 035)	(8 884)
Intérêts courus	10 252	-	-	-	(1 181)	9 071
Passif courant	2 994 090	(705 349)	(1 024)	(33 255)	75 932	2 330 394
Total des emprunts	4 806 694	(446 543)	(964)	(31 140)	4 376	4 332 423

(*) Comme annoncé dans la note 2.5.2, le Groupe a mis en place des nouvelles lignes de financement en réponse à la crise actuelle liée à la pandémie Covid-19 :

- 220 millions d'euros en France : Prêt Garanti par l'Etat français à 90%, Ce financement aura une durée initiale de 1 an, avec une option d'extension jusqu'à 5 ans décidée par Europcar (jusqu'à mai 2026), sous réserve de cas de remboursement obligatoire usuels. Au 30 juin 2020, le Groupe estime que l'option d'extension serait exercée pour l'ensemble de la période additionnelle, soit un plan d'amortissement progressif jusqu'en mai 2026.

Les autres conditions de financement sont: pas de paiement de dividendes en 2020 et 2021 et un levier d'endettement corporate net inférieur à 3x par la suite.

- 101 millions d'euros en Espagne : Prêt Garanti par l'Etat espagnol à 70%. Ces nouvelles lignes de financement ont une durée de 3 ans et financeront à la fois la flotte et les besoins courants.
- Une tranche supplémentaire de RCF de 20 millions d'euros (pour porter cette ligne de financement de 650 à 670 millions d'euros), mise en place par des banques françaises ; celles - ci ayant obtenu une garantie d'Eurazeo par le biais d'une sous - participation en risque.
- 9.5 millions de dollars aux Etas-Units : « Paycheck Protection Program » mis en place par l'Etat américain pour soutenir l'emploi des salariés. Ce financement aura une maturité allant jusqu'en mai 2022 avec une option d'extension de 5 ans. Ce prêt sera non remboursable sous condition que les fonds versés permettent de maintenir l'emploi des employés des entités Fox. Au 30 juin 2020, le Groupe a comptabilisé un montant de 1.9 millions de dollars en produit à recevoir de l'Etat correspondant aux coûts de personnel éligibles supportés par les entités américaines durant les derniers mois de la crise sanitaire précédant juin 2020.

Notes explicatives

9.3.1 Dette financière nette inscrite au bilan :

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 31 décembre 2019
Emprunts et dettes financières non courants	2 002 028	1 812 604
Emprunts et dettes financières courants	2 330 394	2 994 090
Actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance	(25 328)	(41 266)
Autres actifs financiers courants	(28 586)	(14 844)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions	(489 249)	(643 537)
Dette financière nette inscrite au bilan	3 789 259	4 107 048
Dettes de loyers	399 533	484 648
Total dette nette totale	4 188 792	4 591 696

9.3.2 Impact sur la trésorerie de la variation des dettes financières

<i>En milliers d'euros</i>	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Emprunts obligataires – nominal	-	(150 000)
Coûts de transaction adossés aux emprunts obligataires	(1 594)	(3 600)
Impact trésorerie lié aux emprunts obligataires	(1 594)	(153 600)
Variation de la facilité de crédit de premier rang renouvelable	87 288	287 600
Variation de la facilité de crédit de premier rang	(545 015)	280 490
Dettes financières liées aux mesures gouvernementales	327 103	-
Variation des autres emprunts destinés au financement de la flotte et location financement	(147 296)	(15 574)
Variation des autres emprunts & autres	(167 030)	55 328
Impact trésorerie lié aux autres emprunts	(444 949)	607 844
Total impact trésorerie	(446 543)	454 244

9.3.3 Clauses financières

Au 30 juin 2020, le Groupe respectait l'ensemble des clauses financières à l'exception des Etats-Unis et l'Australie pour qui les dérogations ont été obtenues en juillet 2020. Le Groupe a donc requalifié une partie de leur dettes au 30 juin 2020 en dettes courantes pour un montant de 78 millions principalement aux Etats-Unis.

Notes explicatives

9.4 AUTRES INFORMATIONS RELATIVES AUX ACTIFS ET PASSIFS FINANCIERS

Les justes valeurs des actifs et passifs financiers, ainsi que leurs valeurs comptables inscrites au bilan, sont détaillées ci-après :

<i>En milliers d'euros</i>		Valeur comptable	Juste valeur	Juste valeur par résultat	Juste valeur par capitaux propres	Instruments financiers au coût amorti
Juste valeur au 30 juin 2020						
	Notes					
Clients		298 759	298 759	-	-	298 759
Dépôts et prêts courants		25 024	25 024	-	-	25 024
Créances sur contrats de rachat de véhicules	5.1	2 518 780	2 518 780	-	-	2 518 780
Créances liées à la flotte de véhicules	5.4	524 655	524 655	-	-	524 655
Dépôts, autres créances et prêts		21 749	21 749	-	-	21 749
Total des prêts et des créances		3 388 966	3 388 966	-	-	3 388 966
Autres investissements non-courants	9.1	465	465	-	465	-
Autres actifs financiers	9.1	31 311	31 311	-	-	31 311
Trésorerie soumise à restrictions	9.2	84 505	84 505	84 505	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9.2	404 744	404 744	404 744	-	-
Instruments financiers dérivés - actifs		-	-	-	-	-
Total des actifs financiers		3 909 992	3 909 992	489 249	465	3 420 278
Emprunts obligataires et autres emprunts	9.3	2 002 028	1 265 380	-	-	1 265 380
Fournisseurs		544 556	544 556	-	-	544 556
Dettes liées à la flotte de véhicules	5.4	380 790	380 790	-	-	380 790
Découvert bancaire et fraction à moins d'un an des emprunts	9.3	2 330 394	2 330 394	-	-	2 330 394
Instruments financiers dérivés - passifs		72 621	72 621	-	72 621	-
Total des passifs financiers		5 330 390	4 593 741	-	72 621	4 521 120

Sur la période, il n'y a pas eu de transfert entre les niveaux de la hiérarchie de juste valeur utilisés pour mesurer la juste valeur des instruments financiers.

La juste valeur des instruments financiers négociés sur un marché actif (tels que la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les titres détenus à des fins de transaction et les titres disponibles à la vente) est basée sur les cours de marché à la date de clôture. Le cours de marché à la clôture utilisé pour évaluer les actifs financiers détenus par le Groupe est le prix offert actuel : niveau 1 dans la hiérarchie des justes valeurs.

La juste valeur des instruments financiers qui ne sont pas négociés sur un marché actif (par exemple les instruments dérivés négociés de gré à gré) est déterminée à l'aide de techniques d'évaluation. Le Groupe utilise différentes méthodes et retient des hypothèses basées sur les conditions de marché observées à chaque date de clôture. Les cours du marché ou les prix fournis par les opérateurs pour des instruments similaires sont utilisés pour les dettes à long terme. D'autres techniques, telles que l'estimation des flux de trésorerie actualisés, sont utilisées pour calculer la juste valeur des autres instruments financiers. La juste valeur des swaps de taux d'intérêt est déterminée au moyen de la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie : niveau 2 dans la hiérarchie des justes valeurs.

Notes explicatives

NOTE 10 – AVANTAGES DU PERSONNEL ET PAIEMENTS EN ACTIONS

10.1 CHARGES DE PERSONNEL

En milliers d'euros	Au 30 juin 2020	Au 30 juin 2019
Traitements et salaires	(163 506)	(209 641)
Charges sociales	(31 336)	(40 655)
Avantages postérieurs à l'emploi	(3 069)	(3 499)
Autres éléments	(6 754)	(10 806)
Total des charges de personnel	(204 665)	(264 601)

Les charges de personnel ont été impactées par les mesures de chômage partiel mises en place par le Groupe pour atténuer l'impact de la crise sanitaire et économique liée à la pandémie Covid-19, dans les pays concernés quand cela est inévitable.

10.2 PAIEMENTS FONDES SUR DES ACTIONS

L'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires d'Europcar du 10 mai 2016, dans la 12ème résolution, a autorisé la mise en place d'un plan d'attribution gratuite d'actions de performance destiné à certains salariés et dirigeants du Groupe. Cette autorisation a été donnée pour une période de 26 mois et était valable jusqu'au 8 juillet 2018.

L'Assemblée Générale des actionnaires d'Europcar du 26 avril 2019, dans la 32ème résolution, a autorisé la mise en place d'un plan d'attribution gratuite d'actions de performance destiné à certains salariés et dirigeants du Groupe.

« AGA 18 ».

Le Conseil de surveillance du 20 mars 2018 a autorisé le Directoire à mettre en œuvre le plan d'attribution gratuite d'actions à destination des dirigeants et de certains salariés du Groupe (le « Plan AGA 2018 »).

L'acquisition de ces actions de performance, à l'issue d'une période d'acquisition de trois ans est soumise à une condition de présence dans le Groupe à la date d'acquisition et à la réalisation de conditions de performance au titre des exercices clos au 31 décembre 2018, 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2020 liées au Groupe EBITDA, au chiffre d'affaires et à un TSR (Total Shareholder Return) relatif.

Par ailleurs, à la suite de la période d'acquisition d'une durée de trois ans, aucune période de conservation des actions gratuites n'est prévue.

Le nombre d'actions attribuées initialement était de 901 781. Au 30 juin 2020, 767 681 actions gratuites relatives au plan AGA 18 sont toujours en cours d'acquisition.

« AGA 19 ».

Le Conseil de surveillance a examiné et autorisé, le 20 mars 2019, les principaux termes et conditions d'un plan d'attribution gratuite d'actions à mettre en œuvre en 2019 en faveur des membres du Directoire, des cadres dirigeants ainsi que de certains autres cadres du Groupe (le « Plan AGA 2019 »).

L'acquisition de ces actions de performance, à l'issue d'une période d'acquisition de trois est soumise à une condition de présence dans le Groupe à la date d'acquisition et à la réalisation de conditions de performance au titre des exercices clos au 31 décembre 2019, au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2021, liées au Chiffre d'Affaires Groupe cumulé, au taux moyen de marge de Corporate EBITDA et à un TSR (Total Shareholder Return) relatif.

Par ailleurs, à la suite de la période d'acquisition d'une durée de trois (3) ans, aucune période de conservation des actions gratuites n'est prévue.

Le nombre d'actions attribuées initialement était de 968 000. Au 30 juin 2020, 960 000 actions gratuites relatives au plan AGA 19 sont toujours en cours d'acquisition.

Les mouvements relatifs à l'acquisition d'actions gratuites au cours des exercices 2020 et 2019, pour lesquels la norme IFRS 2 « Paiement fondé sur des actions » est applicable, sont les suivants :

Notes explicatives

Nombre d'actions	
En cours d'acquisition au 1^{er} janvier 2019	1 442 681
Accordées	960 000
Annulées	(227 280)
Délivrées	(451 220)
En cours d'acquisition au 31 décembre 2019	1 732 181
Accordées	-
Annulées	(4 500)
Délivrées	-
En cours d'acquisition au 30 juin 2020	1 727 681

Au 30 juin 2020, l'impact en compte de résultat au titre des services reçus est un produit de 0,7 million d'euros, contre une charge de 1,1 million d'euros au 30 juin 2019. La contrepartie est créditée en capitaux propres.

NOTE 11 – PROVISIONS, RISQUES ET LITIGES

11.1 PROVISIONS

<i>En milliers d'euros</i>	Provisions pour sinistres	Provisions pour remise en état	Autres provisions	Total
Solde au 1er janvier 2019	108 341	39 581	75 898	223 818
Augmentations	73 537	86 385	13 535	173 458
Utilisations	(76 759)	(88 975)	(14 366)	(180 099)
Reprises	(1 017)	-	-	(1 017)
Variations de périmètre	3 143	-	9	3 152
Transferts	-	-	-	-
Incidence des différences de conversion	1 232	346	2 393	3 971
Solde au 31 décembre 2019	110 277	37 337	77 469	225 082
Non courant	-	-	5 132	5 132
Courant	110 278	37 337	77 469	219 950
Solde au 31 décembre 2019	110 278	37 337	77 469	225 082
Solde au 1er janvier 2020	110 278	37 337	77 469	225 082
Impact du rattrapage de l'allocation du prix d'acquisition de 2019	-	-	102	102
Solde au 1er janvier 2020 ajusté	110 278	37 337	77 571	225 184
Augmentations	20 630	26 215	13 404	60 249
Utilisations	(33 747)	(34 632)	(1 410)	(69 789)
Reprises	-	-	(3 186)	(3 186)
Variations de périmètre	459	-	-	459
Transferts	-	-	-	-
Incidence des différences de conversion	(1 483)	(421)	(3 286)	(5 190)
Solde au 30 juin 2020	96 137	28 499	83 093	207 729
Non courant	-	-	9 155	9 155
Courant	96 137	28 499	73 938	198 574
Solde au 30 juin 2020	96 137	28 499	83 093	207 729

11.2 RISQUES ET LITIGES

Investigation du Trading Standards Services de la ville de Leicester

Le 23 juin 2017, les services d'inspection des pratiques commerciales de la ville de Leicester (*Trading Standards Services*) ont ouvert une enquête sur Europcar UK pour violation de l'article 9 du règlement de 2008 sur la protection du consommateur contre les transactions déloyales (*Regulation 9 of the Consumer Protection from Unfair Trading Regulations 2008*), basée sur des allégations selon lesquelles Europcar UK (i) aurait facturé à ses clients, sans leur consentement, des frais de réparation pour des dommages causés à des véhicules dans des cas où les dommages étaient contestés, et (ii) a facturé des montants excessifs, excédant le coût des réparations. Europcar UK coopère avec les autorités en charge de l'enquête. Europcar UK a établi avec les services d'inspection des pratiques commerciales la liste des documents qui doivent être remis par la société et a désigné Deloitte pour s'en charger. Les résultats des enquêtes menées par Deloitte ont été présentés aux services d'inspection des pratiques commerciales en novembre 2018.

Les enquêtes des services d'inspection des pratiques commerciales de Leicester sont en cours et le Groupe continue de coopérer pleinement avec les autorités.

Dans ses états financiers au 31 décembre 2017, le Groupe a enregistré une provision de 38 millions de livres sterling (43 millions d'euros) en charges non courantes (voir la Note 10 « Risques et litiges » sur le risque de liquidité des états financiers 2017 figurant à la Section 3.4 « Comptes consolidés et rapport des commissaires aux comptes pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 » du présent Document d'Enregistrement Universel).

Ce montant correspond à la meilleure estimation du Groupe, à un stade préliminaire de l'enquête, sur la base d'un certain nombre d'hypothèses, y compris l'hypothèse selon laquelle les pratiques de tarification seraient trompeuses en vertu de l'article 9 du règlement de 2008 sur la protection du consommateur contre les pratiques déloyales ainsi qu'un potentiel comportement inapproprié lors de la refacturation des coûts de réparation aux clients.

Une nouvelle revue fin 2019 de la dernière estimation du risque qui a été effectuée au 31 décembre 2018 a été diligentée. Sur la base des éléments analysés à cette date et dans les états financiers au 30 juin 2020, le Groupe a décidé de conserver la provision de 38 millions de livres sterling (44,7 millions d'euros).

Goldcar Rentals Italy S.r.L. et Goldcar Spain S.L.U.- Autorité de la Concurrence Italienne (AGCM)

En novembre 2016, l'ACI (l'autorité de concurrence italienne) a condamné Goldcar Italy S.r.L à une amende pour « pratiques commerciales déloyales » (relatives notamment à des allégations de vente sous pression, de non transparence sur les politiques en matière de carburant et à la réparation des dommages) fondée sur un processus d'instruction qui a débuté en février 2016. L'amende de deux millions d'euros a été payée. En novembre 2016, un appel a été interjeté devant la Cour Administrative de Lazio (TAR) en février 2017. Une audience est prévue le 27 février 2019 et une décision est attendue au cours du premier semestre 2019.

En octobre 2017, l'ACI a initié plusieurs enquêtes et procédures pour vérifier la conformité des pratiques relatives aux procédures de dépôts de caution. Goldcar Italy s'est rapproché des autorités pour proposer les améliorations mises en œuvre pour se mettre en conformité avec la réglementation. Plusieurs engagements ont été pris par Goldcar et ont déjà été mis en œuvre. Une amende de 680 000 euros a été notifiée en février 2018 et a été payée. Une audience est prévue le 27 février 2019 et une décision est attendue au cours du premier semestre 2019. Le TAR a confirmé la décision de l'ACI ; un appel a été formé en juin 2019.

Le 30 mai 2019 l'ACI a diligenté une opération de contrôle sur sites dans le cadre d'une enquête sur différentes plaintes de consommateurs dénonçant des pratiques illicites. L'audience a eu lieu en Septembre 2019 et le 4

Notes explicatives

novembre, l'ACI entrainé en voie de condamnation et imposait une amende de 3 400 000 euros pour non-respect de sa décision précédente. Goldcar a fait appel de cette décision le 27 décembre 2019.

En 2020, l'Autorité de la Concurrence Italienne a réclamé 3,4 millions d'euros supplémentaires pour non-respect de la décision rendue en novembre 2016. Par conséquent et au 30 juin 2020, une provision totale de six millions d'euros est comptabilisée dans les états financiers du Groupe.

Contentieux avec un ancien franchisé et ses sous-franchisés au Brésil

Deux sous-franchisés du Groupe au Brésil, Renta Locação e Comércio de Veículos Ltda. (« Rentax ») et Horizon Distribuidora Veículos Ltda. (« Horizon »), ont initié une procédure judiciaire contre Europcar International et son ancien franchisé au Brésil, Cia Ec Br de Franquias e Locação de Veículos Ltda. (« EC-BR »), invoquant une rupture abusive du contrat de franchise conclu entre Europcar International S.A.S.U. et EC-BR. La demande de Rentax et Horizon s'élève à environ 19 525 151 réals brésiliens (environ 6 millions d'euros). Europcar International S.A.S.U. conteste ces demandes sur la base de la prescription de l'action et soutient, sur le fond, (i) l'absence de lien contractuel avec ces deux sous-franchisés, et (ii) l'absence de faute d'Europcar International S.A.S.U. dans la rupture du contrat avec EC-BR.

En première instance sur la recevabilité, la 25^e chambre civile de la Cour de Sao Paulo a jugé en 2010 que l'action intentée par Rentax et Horizon n'était pas prescrite et que dans le cas d'une reconnaissance de la responsabilité d'Europcar International S.A.S.U., cette dernière ne bénéficierait pas d'une action récursoire contre EC-BR. Une action récursoire étant une action par laquelle une personne contre laquelle est introduite une instance, y fait intervenir un tiers pour qu'il réponde des condamnations qui pourront être prononcées contre elle. En cause d'appel, la décision a été partiellement infirmée par la Cour d'appel qui a jugé qu'Europcar International S.A.S.U. pourrait bénéficier d'une action récursoire contre EC-BR, lui permettant d'obtenir le remboursement par EC-BR de tout paiement qu'Europcar International S.A.S.U. effectuerait en exécution d'une décision de justice qui lui serait défavorable. Europcar International S.A.S.U., estimant que la cour d'appel n'avait pas analysé l'ensemble de ses arguments relatifs à la prescription, a déposé un recours devant le Tribunal de Justice de São Paulo le 8 septembre 2014. L'arrêt du 17 mars 2015 du Tribunal de Justice de São Paulo a confirmé la non-prescription de l'action des demanderessees. Sa décision sur la prescription fait l'objet d'un appel de la Cour Supérieure de Justice. Le 29 septembre 2017, le juge rapporteur a rejeté l'appel. Europcar International S.A.S.U. a déposé un appel interlocutoire contre cette décision, qui sera rejugée par la Cour Supérieure de Justice le 6 février 2018. Ce recours ne suspend toutefois pas la procédure principale au cours de laquelle, le juge a ordonné à EC-BR en première instance de continuer à répondre à la demande. Après plusieurs notifications infructueuses à EC-BR, le juge a ordonné de poursuivre la phase de récolte des preuves. Cette phase permet aux Parties de réunir les preuves qu'elles souhaitent apporter, y compris les rapports d'expert, témoignages, etc. En réponse à la décision de la Cour selon laquelle il n'était pas nécessaire d'apporter de nouvelles preuves quant à savoir si le contrat était légalement résolu dans la mesure où la Cour d'appel avait déjà tranché la question dans le premier jugement mentionné ci-dessus, Europcar a déposé une requête afin que l'affaire soit jugée sur le champ ou a minima suspendue en attente du résultat du premier procès. Le juge en charge de l'affaire a rejeté cette requête et a ordonné le début des analyses de l'expert comme demandé par les demandeurs. A la date du présent Document Universel de Référence, nous n'avons pas connaissance de la date à laquelle les analyses d'expert seront communiquées. En fonction des résultats des analyses, le juge pourrait rendre sa décision finale sous réserve d'une demande de contre-expertise émanant des autres parties.

Confirmation en appel de la condamnation antérieure de Goldcar pour entente sur les prix

En 2013, les sociétés ont été condamnées à plusieurs amendes résultant d'enquêtes ayant été menées par le CNMC (Autorité de la concurrence Espagnole) suite à des allégations de pratiques anticoncurrentielles : une entente entre chaque concurrent a été à l'origine de la procédure en appel.

Les sociétés impliquées dans la procédure initiale S/0380/2011 sont : Sol Mar Rent a Car SL, Centauro Rent a Car SL, Drivalia Car Rental SL, Helle Auto SA, New Cars Costa del Sol SL, Niza Cars SL, Record-Go, Auriga-Crown, Dickmanns Rent a Car SL, Guerin Rent a Car SL, Prima Rent a Car SL, Cargest SL, Avis, l'Association du secteur AECA, Sixt et Goldcar.

Goldcar a été condamnée à une amende de 15,4 millions d'euros et a contesté la décision le 30 juillet 2013 devant le Tribunal National Espagnol (Audencia Nacional).

Le 16 mars 2016, le Tribunal National Espagnol a rendu un jugement confirmant partiellement le recours interjeté en appel de Goldcar. A ce titre, le Tribunal National Espagnol a ordonné au CNMC de recalculer le montant de l'amende en tenant compte des vices de procédure soulevés par Goldcar mais a aussi confirmé l'existence de la présumée entente. Goldcar a contesté ce jugement devant la Cour Suprême.

L'arrêt de la Cour Suprême n° 926/2018 reçu en juin 2018 rejette le pourvoi en appel de Goldcar. A cet égard, il confirme les infractions supposées et ordonne à l'Autorité de la Concurrence de recalculer le montant de l'amende. Le montant pourra être similaire ou inférieur, mais en aucun cas plus élevé que celui précédemment prononcé (principe de l'interdiction de la reformatio in peius).

Notes explicatives

Alcor, l'ancien actionnaire de Goldcar a remis une garantie bancaire pour couvrir la totalité de la possible amende définitive, ce qui a mis fin au litige en 2019.

Incendie dans un parking à Paris : procédure pénale et action en responsabilité civile (assurance)

Le 12 novembre 2014, un incendie s'est déclaré dans un garage Europcar situé 88, rue de la roquette à Paris. Le feu a détruit la totalité des 77 véhicules qui étaient stationnés dans le garage (le montant net du préjudice comptabilisé à ce stade s'élève à 1,1 millions d'euros) et a endommagé l'intégrité de la structure du bâtiment. Le Procureur de la République a ouvert une instruction pénale (procédure pénale). Dans le même temps, Europcar France et son assureur AIG EUROPE Limited, a entamé des poursuites à l'encontre du propriétaire du garage, son assureur, l'association des copropriétaires de l'immeuble et l'association Française des Diabétiques, devant le Président du Tribunal de Grande Instance de Paris pour demander la désignation d'un expert en vue de déterminer l'origine de l'incendie et évaluer le montant du préjudice subi par chacune des parties (procédure civile). La procédure au pénal a été classée par le magistrat instructeur le 24 novembre 2016. La décision de classer cette procédure a été motivée par le fait que l'enquête judiciaire n'a pas permis de déterminer la cause de l'incendie et que l'expertise ordonnée par le magistrat instructeur a démontré que l'incendie a probablement été causé par une défaillance électrique dans un véhicule. L'expertise ordonnée dans la procédure civile est toujours en cours. Europcar France a engagé une action en responsabilité civile professionnelle à l'encontre des experts cités dans cette procédure.

ALLIANZ IARD a initié une action à l'encontre d'Europcar France et AIG devant le Tribunal de Commerce de Nanterre sur la base de la loi du 5 février 1985 afin d'obtenir une condamnation jointe au paiement de la somme de 3 902 743,37 euros. Europcar et AIG ont demandé au Tribunal de sursoir à statuer dans l'attente de la décision de la Cour de Cassation dans le litige sur la responsabilité des experts.

Commissions d'interchange excessif appliquées par Mastercard et Visa

Suite à l'ouverture d'une enquête sur les commissions d'interchange (commission qui est perçue par les organismes bancaires lors d'une transaction commerciale et justifiée par les mécanismes mis en place par les établissements bancaires du titulaire de la carte et du commerçant chez qui la transaction est réalisée) menée par la Commission européenne, l'Union Européenne a considéré que les commissions d'interchange appliquées par les sociétés Mastercard et Visa étaient trop élevées et a fixé des limites. Suite à cette décision, plusieurs sociétés ont poursuivi Mastercard devant les tribunaux anglais et la Cour d'appel de la concurrence et ont obtenu réparation des pertes liées à cette pratique en remontant jusqu'en 1992. Une plainte supplémentaire a été déposée par Sainsburys contre Visa devant, cette fois, devant la Haute Cour de Justice. Les décisions dans ces deux cas ont été en Cour d'appel.

Le 16 septembre 2016, Europcar Group UK a assigné Visa devant la Haute Cour de Justice afin d'obtenir des dommages et intérêts pour pertes subies en raison de pratiques anti-concurrentielles à hauteur de 3 000 000 de livres sterling sur les périodes allant de 2010 à 2015.

Visa a renouvelé son offre de règlement amiable du litige avec Europcar Group UK à 100 000 livres anglaises. Cette offre a été refusée par Europcar Group UK en février 2018.

Le 16 septembre 2016, sur la base du jugement rendu contre Mastercard, Europcar Group UK Limited a assigné Mastercard devant la Haute Cour de Justice (High Court) (pour la période allant de 2010 à 2015) et devant la Cour d'Appel de la concurrence (« *Competition Appeal Tribunal* » ou « *CAT* ») (pour la période allant de 1992 à 2008) en vue d'obtenir réparation des pertes subies pour pratiques anti-concurrentielles durant ces périodes, estimées à 7 000 000 de livres sterling (intérêts compris).

Ces trois cas ont été en attente de la décision de la Cour d'Appel dans le cas Mastercard et Visa. La seule exception a été une demande de Mastercard devant la CAT aux fins d'avoir les demandes pour la période allant de 1992 à 1997, exclus de l'évaluation des dommages et intérêts au motif qu'ils sont prescrits. La décision de la CAT sur cette demande est attendue.

En juillet 2018, la Cour d'Appel a rendu sa décision dans chacun des trois cas et a déclaré que Visa et Mastercard ont eu des pratiques anticoncurrentielles. La Cour d'Appel a renvoyé ces trois affaires devant la CAT afin qu'elle considère si des exceptions étaient applicables et qu'elle évalue le préjudice. Mastercard a interjeté appel de cette décision devant la Cour Supreme à la fin de l'année 2018.

Europcar Group UK et Mastercard sont entrés fin 2019 en négociation et ont trouvé un accord amiable en juin 2020 mettant fin à l'action d'Europcar Group UK à l'encontre de Mastercard.

Litige relatif aux commissions liées courtage de la vente des actifs de Robben & Wientjes

La société allemande Carpartner Nord GmbH a été assignée en justice sur requête devant le Tribunal de district de Berlin par M. B. Mueller en tant que propriétaire de la société allemande M & W Real Estate. L'objet de la requête porte sur la prétendue demande d'une commission faite par le demandeur pour le courtage de l'opération d'acquisition d'actifs le 8 août 2018 pour un montant de 4% du prix d'acquisition de 3 millions d'euros payés par

Notes explicatives

les défendeurs à Robben & Wientjes OHG. En outre, le demandeur souhaite obtenir une commission de courtage d'un montant de 150 000 euros pour l'organisation des baux de plusieurs immeubles commerciaux. Charterline Fuhrpark Service GmbH, qui a acheté les véhicules de Robben & Wientjes OHG pour un montant de 6,5 millions d'euros dans le cadre de la vente des actifs, n'a pas encore été assigné. Il est toutefois possible que le demandeur assignera également Charterline Fuhrpark Service GmbH lorsque les détails de la vente des actifs seront connus. A l'origine, le demandeur n'a été engagé que par le vendeur, Robben & Wientjes oHG. Carpartner Nord GmbH se défend contre l'action qui lui est intentée en avançant le fait qu'elle n'a pas conclu de contrat de courtage avec le défendeur. Le défendeur quant à lui prétend qu'un contrat de courtage de 530 000 euros a été conclu (4% de 9,5 millions d'euros plus 150 000 euros). Lors de son audience en date du 6 février 2019, la Cour de Berlin a décidé qu'un accord de courtage n'avait pas été conclu et que par conséquent le plaignant ne pouvait se voir accorder une commission dans le cadre de l'opération d'acquisition. Le tribunal a déclaré ne pas être compétent et a renvoyé l'affaire devant la Cour Régionale de Regensburg.

Litige contre GEFION relatif à la couverture d'assurance véhicules de Charterline

Charterline a conclu en 2018 une couverture d'assurance pour sa flotte automobile avec l'assureur GEFION (responsabilité civile et dommages) pour plus de 16 000 véhicules. GEFION a cessé d'honorer le remboursement des dommages. Plus de 3 000 demandes de remboursement sont à ce jour non honorées. Charterline a introduit à ce jour 500 actions pour un montant de 340 000 euros en Juin 2019 devant le Bad Kreuznach District Court.

A titre reconventionnel, GEFION demande que le contrat soit déclaré nul et que l'ensemble des indemnités reçues par Charterline soit remboursé. Dans son jugement du 3 juillet 2020, le tribunal régional du Bad Kreuznach a conclu que la société Charterline avait frauduleusement induit Gefion en erreur quant à la non-existence du contrat cadre avec Wiener Städtische AG. Charterline fait appel de cette décision.

Au 30 juin 2020, le Groupe a estimé les impacts et une provision totale de 18 millions d'euros est inscrite au bilan reflétant la meilleure estimation du risque à la date d'arrêté des comptes semestriels consolidés.

Notification par le DPA Bavarois de l'existence d'une faille de sécurité sur un serveur de Buchbinder.

Buchbinder a été notifié le 20 Janvier 2020 par le DPA Bavarois d'une faille de sécurité existante sur un des serveurs de backup hébergé et maintenu par son prestataire. La faille a été identifiée et close immédiatement. Une nouvelle campagne de test de sécurité a été immédiatement lancée et l'information des clients a été également diligentée par voie de presse le 24 janvier 2020.

Buchbinder coopère pleinement avec les autorités. La société est en cours d'évaluation d'impact.

NOTE 12 – PARTIES LIEES

Au cours des six premiers mois de l'exercice 2020, le montant des transactions avec les parties liées n'est pas significatif.

NOTE 13 – EVENEMENTS POSTERIEURS A LA DATE DE L'ARRETE SEMESTRIEL

A la connaissance de la Direction, il n'existe pas d'évènements postérieurs à la clôture des comptes, pouvant avoir une incidence significative sur le résultat, les actifs, les activités et la situation financière globale du Groupe.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'INFORMATION FINANCIERE SEMESTRIELLE

PricewaterhouseCoopers Audit

63 rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine

Mazars

Tour Exaltis - 61 rue Henri Regnault
92400 Courbevoie

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle

(Période du 1^{er} janvier 2020 au 30 juin 2020)

Aux Actionnaires

Europcar Mobility Group

13 Ter Boulevard Berthier
75017 PARIS

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés condensés de la société Europcar Mobility Group, relatifs à la période du 1^{er} janvier 2020 au 30 juin 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés condensés ont été établis sous la responsabilité du Directoire le 27 juillet 2020, sur la base des éléments disponibles à cette date dans un contexte évolutif de crise liée au COVID-19 et de difficultés à appréhender ses incidences et les perspectives d'avenir. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I - Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France.

Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives, obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes semestriels consolidés condensés avec la norme IAS 34, norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 2.5 qui expose les impacts liés à la crise sanitaire de la Covid-19 et notamment le paragraphe 2.5.1 sur la continuité d'exploitation et la gestion de la liquidité du Groupe.

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité établi le 28 juillet 2020 commentant les comptes semestriels consolidés condensés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés condensés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Courbevoie, le 28 juillet 2020

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Mazars

ATTESTATION DE LA PERSONNE RESPONSABLE DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes consolidés intermédiaires condensés pour le semestre écoulé sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité ci-joint présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Paris,
Le 27 juillet 2020

Caroline Parot
Présidente du Directoire