

AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019



Europcar
moving your way

• **GOLDCAR**



• **ubeeqo**



AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019

Incorporant par référence le Rapport Financier Semestriel au 30 juin 2020

Le présent amendement (l'« **Amendement** ») complète et doit être lu conjointement avec le document d'enregistrement universel de la Société déposé auprès de l'AMF le 6 mai 2020 sous le numéro D 20-0448 (le « **Document d'Enregistrement Universel 2019** »).

Une table de concordance est fournie dans le présent Amendement afin de permettre de retrouver les informations incorporées par référence et celles mises à jour ou modifiées.

Dans le présent Amendement, les expressions la « Société », « Europcar Mobility Group » et « Europcar Mobility Group S.A. » désignent la société Europcar Mobility Group, *holding* du Groupe et la mention, le « Groupe » doit être comprise comme une référence à Europcar Mobility Group S.A. et l'ensemble des sociétés comprises dans le périmètre de consolidation.

Le Document d'Enregistrement Universel 2019 ainsi que l'Amendement y afférent sont disponibles sans frais auprès de la Société 13 Bd Berthier 75017 Paris, ainsi que sur le site Internet de la Société (www.europcar-mobility-group.com) et sur le site Internet de l'AMF (www.amf-france.org)

Remarques générales

Le présent Amendement a pour objet de mettre à jour le Document d'Enregistrement Universel 2019.

Le présent Amendement 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 Amendement 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 Amendement sont données uniquement à la date du présent Amendement. 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 Amendement 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.



AUTORITÉ
DES MARCHÉS FINANCIERS

Le présent amendement au document d'enregistrement universel 2019 a été déposé le 12 janvier 2021 auprès de l'Autorité des marchés financiers (AMF), en sa qualité d'autorité compétente au titre du règlement (UE) 2017-1129, sans approbation préalable conformément à l'article 9 dudit règlement.

Le document d'enregistrement universel peut être utilisé aux fins d'une offre au public de valeurs mobilières ou de l'admission de valeurs mobilières à la négociation sur un marché réglementé s'il est complété par une note relative aux valeurs mobilières et le cas échéant, un résumé et tous les amendements apportés au Document d'enregistrement universel. L'ensemble est approuvé par l'AMF conformément au règlement (UE) 2017-1129.

SOMMAIRE

Il est rappelé que le présent Amendement complète et doit être lu conjointement avec le document d'enregistrement universel de la Société déposé auprès de l'AMF le 6 mai 2020 sous le numéro D 20-0448 (le « **Document d'Enregistrement Universel 2019** »).

1	PRÉSENTATION DE LA RESTRUCTURATION FINANCIÈRE	3	6	CAPITAL ET ACTIONNARIAT	64
1.1	Présentation de la restructuration financière 2020	4	6.1	Capital social	65
1.2	Principaux communiqués de presse relatifs à la restructuration financière	13	6.2	Actionnariat	65
2	FACTEURS DE RISQUES ET GESTION DES RISQUES	15	6.3	Déclarations et franchissements de seuils	66
2.1	Risques financiers	16	6.4	Tableau récapitulatif des délégations en matière d'augmentation de capital	67
2.2	Impacts de la pandémie du COVID19 sur les autres facteurs de risques	19	6.5	Politique de distribution de dividendes	70
2.3	Procédure administrative, judiciaire ou d'arbitrage	28	7	PERSPECTIVES	72
3	INFORMATIONS FINANCIÈRES DE LA SOCIÉTÉ	33	8	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES	74
3.1	Rapport financier semestriel au 30 juin 2020	34	9	ATTESTATION DU RESPONSABLE DE L'AMENDEMENT	76
3.2	Informations financières au 30 septembre 2020	34	9.1	Nom et fonction du responsable de l'Amendement au Document d'Enregistrement Universel 2019	77
3.3	Estimations du bénéfice 2020	34	9.2	Attestation de la personne responsable de l'Amendement au Document d'Enregistrement Universel 2019	77
3.4	Changement significatif de performance financière du Groupe	35	10	ANNEXES	78
4	ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ	37	11	ANNEXES TABLES DE CONCORDANCE DU RÉGLEMENT EUROPÉEN N°2019/980	96
4.1	Communiqués de presse	38			
4.2	Stratégie	43			
5	GOVERNEMENT D'ENTREPRISE	47			
5.1	Présentation des Instances de gouvernance à l'issue de l'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 20 janvier 2021	48			
5.2	Présentation des Instances de gouvernance à la date du présent Amendement	56			
5.3	État récapitulatif des opérations réalisées par les dirigeants sur les titres de la Société	62			

1

PRÉSENTATION DE LA RESTRUCTURATION FINANCIÈRE

1

1.1	PRÉSENTATION DE LA RESTRUCTURATION FINANCIÈRE 2020	4
1.2	PRINCIPAUX COMMUNIQUÉS DE PRESSE RELATIFS À LA RESTRUCTURATION FINANCIÈRE	13

1.1 PRÉSENTATION DE LA RESTRUCTURATION FINANCIÈRE 2020

Les difficultés de la Société au cours de l'année 2020

La crise sanitaire liée à la propagation de l'épidémie de Covid-19 a fortement affecté tous les secteurs de l'économie et s'est accompagnée d'un impact sans précédent sur le marché du voyage et des loisirs au cours du second trimestre 2020. En effet :

- début mars 2020, la propagation de la pandémie de la Covid-19 a contraint un grand nombre d'États à mettre en place des mesures exceptionnelles de restriction des déplacements ou de confinement;
- au mois d'avril 2020 le marché a connu son niveau le plus bas, en raison des mesures de confinement imposées dans le monde entier;
- au mois de mai 2020, l'activité a connu un redressement extrêmement lent, en raison des restrictions de déplacements dans la plupart des pays;
- au mois de juin 2020, la même tendance a été observée, avec une réouverture progressive des frontières et un trafic international encore extrêmement réduit.

Compte tenu de l'impact de la crise liée au Covid-19, la Société a annoncé le 23 mars 2020 qu'elle engageait un plan de réduction des coûts et de préservation de ses liquidités, afin d'être en mesure de traverser au mieux cette période de crise.

Ce plan comprenait notamment : (i) la réduction du volume de la flotte et le différé d'achats jusqu'à nouvel ordre, (ii) la renégociation de contrats, (iii) la mise en place de chômage partiel et de rapides ajustements de personnel partout où cela est possible, (iv) le gel des investissements, et (v) l'arrêt de toute dépense opérationnelle considérée comme non essentielle.

Dans le cadre de la préservation de ses liquidités, le Groupe a annoncé le 3 mai 2020 la mise en place d'un plan de

financement d'un montant de 307 millions d'euros, destiné non seulement à sécuriser ses liquidités pour faire face à la crise du Covid-19, mais aussi répondre aux besoins de financement de sa flotte et pour un redémarrage rapide de ses activités. Ce plan de financement comprenait ainsi :

- le PGE d'un montant de 220 millions d'euros;
- de nouvelles lignes de financement pour les filiales espagnoles du Groupe (Europcar Espagne et Goldcar Espagne) d'un montant de 67,25 millions d'euros ainsi qu'un montant de 34 millions d'euros supplémentaires, pour un total de 101 millions d'euros et bénéficiant d'une garantie de 70 % de l'État espagnol. Sur ces montants, 51 millions d'euros ont été affectés au financement Corporate et 50 millions au financement de la flotte; et
- l'octroi d'une tranche supplémentaire de 20 millions d'euros dans le RCF, afin de le porter d'un montant de 650 millions d'euros (qui était son montant initial) à un montant de 670 millions d'euros.

Les mois de juillet et d'août 2020 ont montré quelques signes de reprise de l'activité, mais celle-ci demeurerait toutefois lente et progressive.

Les niveaux d'activité des secteurs du voyage et des loisirs durant l'été 2020 indiquaient que le retour à des niveaux pré-Covid-19 sera très lent. Alors que le coronavirus continue à circuler partout dans le monde, le calendrier d'une vraie reprise demeure extrêmement incertain.

Dès la fin du mois de juillet 2020, la Société a annoncé qu'elle évaluait ses alternatives à court et à long termes pour répondre à ses contraintes de structure capitalistique et de liquidités, en vue de disposer de ressources financières suffisantes pour s'adapter à ce nouvel environnement.

Structure de l'endettement *corporate* du Groupe

Au 30 novembre 2020, la Société était débitrice de sommes au titre des contrats de financement suivants :

- deux émissions obligataires subordonnées à haut rendement (« *High Yield* ») de droit de l'État de New York, à savoir :
 - l'émission par la Société d'obligations du 2 novembre 2017 à échéance au 15 novembre 2024, pour un montant en principal de 600 000 000 euros et portant intérêt à un taux annuel de 4,125 % (Reg. S Common Code : 170620259/Reg. S ISIN : XS1706202592; Rule 144A Common Code : 170620275/Rule 144A ISIN : XS1706202758) (les « Obligations 2024 »), et
 - l'émission par la Société d'obligations du 24 avril 2019 à échéance au 30 avril 2026, pour un montant en principal de 450 000 000 euros et portant intérêt à un taux annuel de 4,000 % (Reg. S Common Code : 198337587/Reg. S ISIN : XS1983375871; Rule 144A Common Code : 198337617/Rule 144A ISIN : XS1983376176) (les « Obligations 2026 »),
- le contrat de prêt conclu avec Crédit Suisse International le 27 décembre 2019 pour un montant

en principal de 50 000 000 euros et portant intérêt à un taux égal à l'EURIBOR augmenté de la marge d'emprunt applicable (correspondant à la somme du coût du CDS pour le prêteur et des coûts de financement et de capital supportés par le prêteur en relation avec le prêt à terme), arrivant initialement à échéance le 7 décembre 2020 et dont la maturité a été reportée au plus tard au 31 mars 2021 conformément et dans les limites des termes et conditions de l'Accord de *Lock-Up* (tel que ce terme est défini ci-après) (le « Prêt CS »).

La Société a également conclu le 13 juillet 2017 un contrat de crédit renouvelable intitulé « *Revolving Facility Agreement* » et portant intérêt à un taux égal à l'EURIBOR augmenté de la marge d'emprunt applicable (la marge pouvant être égale à 2,25 % ou à 2,50 % en fonction du ratio de levier du Groupe), amendé pour la dernière fois le 30 avril 2020, pour un montant en principal de 670 000 000 euros, et arrivant à échéance le 9 juin 2023 (le « RCF »).

Par ailleurs, les sociétés Europcar International S.A.S.U. («**ECI**») et Europcar Participations S.A.S.U. («**ECP**») ont conclu le 2 mai 2020 un prêt garanti par l'État pour un montant total en principal de 220 000 000 euros (130 000 000 euros au bénéfice d'ECI et 90 000 000 euros au profit d'ECP) bénéficiant d'une garantie de l'État français à hauteur de 90 % *via* Bpifrance, d'une durée initiale d'un an, avec une option d'extension à la main de chacun des emprunteurs

jusqu'à cinq ans (jusqu'à mai 2026) sous réserve de l'envoi d'une notification dans les délais prévus au contrat (le «**PGE**»).

Enfin, la société Europcar Holding S.A.S. («**ECH**») bénéficie également d'un découvert bancaire consenti par CIC pour un montant en principal de 20 000 000 euros, sans maturité contractuelle.

Le passif financier (hors exposition instruments de couverture) au titre de l'endettement *corporate* du Groupe au 30 novembre 2020 était donc le suivant :

	Montant en principal (hors intérêts)	Débiteur
Passif bancaire		
Prêt CS	50 000 000 €	Société
RCF	670 000 000 €	ECI et ECH
PGE	220 000 000 €	ECI et ECP
Découvert CIC	20 000 000 € (autorisé)	ECH
TOTAL	960 000 000 €	-
Passif obligataire		
Obligations 2024	600 000 000 €	Société
Obligations 2026	450 000 000 €	Société
TOTAL	1 050 000 000 €	-
TOTAL DU PASSIF (BANCAIRE ET OBLIGATAIRE)	2 010 000 000 €	

Les négociations avec les parties prenantes

Dans ce contexte, la Société a annoncé le 7 septembre 2020 son intention d'engager des discussions avec les créanciers de sa dette *corporate* en vue de procéder à une restructuration financière de cette dette *corporate*, et de finaliser une injection en *new money*, avec un tiers investisseur ou ses créanciers ou actionnaires, pour financer son plan de transformation.

Le Groupe devant passer des ordres de commandes de véhicules pour la saison d'été 2021 au plus tard fin janvier 2021, il est donc apparu essentiel que les négociations relatives à la restructuration financière soient terminées au cours du mois de décembre et finalisées avant la fin du mois de janvier 2021, permettant ainsi de donner aux constructeurs automobiles de la visibilité.

Au cours des mois de septembre et d'octobre 2020, la Société a mené des discussions avec les créanciers de sa dette obligataire et de son RCF, en vue d'obtenir les consentements et renoncements nécessaires à l'ouverture d'une procédure de mandat *ad hoc* ou de conciliation au niveau de la Société et/ou des principales sociétés *holding* du Groupe. L'obtention de tous les consentements nécessaires est intervenue le 13 octobre 2020, et la Société a ainsi sollicité le 14 octobre 2020 la désignation de Maître Hélène Bourbouloux, en qualité de mandataire *ad hoc*.

Par ordonnance du 19 octobre 2020, Monsieur le Président du Tribunal de Commerce de Paris a fait droit à cette demande et a désigné la SELARL FHB, prise en la personne de Maître Hélène Bourbouloux, en qualité de mandataire *ad hoc* au niveau de la Société.

Les discussions initiées par la Société se sont en conséquence poursuivies sous l'égide du mandataire *ad hoc*, principalement avec :

- un groupe des porteurs de chacune des séries d'Obligations 2024, d'Obligations 2026 et des Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc (correspondant aux Obligations Senior Garanties d'un montant total en principal de 500 000 000 euros portant intérêts à 2,375 % et arrivant à échéance en 2022 (Reg. S Common Code : 170390016/Reg. S ISIN : XS1703900164 ; Rule 144A Common Code : 170390059/Rule 144A ISIN : XS1703900594 émises par EC Finance plc et garanties par la Société), et qui détiennent également des intérêts dans le RCF et dans le Prêt CS (représentant à la date de l'Accord de *Lock-up* environ 51,1 % des Obligations 2024, environ 72,7 % des Obligations 2026, 100 % du Prêt CS, environ 45,7 % des engagements du RCF et environ 22,2 % des Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc) (le «comité de Coordination des *Cross-Holders*»), dont les membres ont accepté de conclure des engagements de confidentialité avec la Société prévoyant un mécanisme de *cleansing* de l'information privilégiée (il s'agit du mécanisme en vertu duquel l'émetteur diffuse l'information privilégiée transmise dans le cadre des engagements de confidentialité, de telle sorte que les signataires de ces engagements puissent acquérir ou céder des titres de l'émetteur sans être en violation de la réglementation sur les abus de marché); et
- un comité *ad hoc* de détenteurs du RCF, composé de fonds alternatifs, qui, d'après les informations en possession de la Société, représentait une fraction substantielle du RCF

à cette date et dont les membres avaient également tous accepté de conclure des engagements de confidentialité avec la Société prévoyant un mécanisme de *cleansing* comparable avec celui agréé avec les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders*.

Lors d'une réunion plénière du 26 octobre 2020, intervenue sous l'égide du mandataire *ad hoc*, la Société a présenté à ces comités les principales caractéristiques d'une proposition de restructuration financière. À partir de cette première réunion, des échanges bilatéraux sont intervenus avec chacun des comités, sous l'égide du mandataire *ad hoc* ainsi que des sessions de travail (*management presentation*) avec les membres des comités pour permettre aux créanciers de valider le *quantum* et l'utilisation envisagée des financements nouveaux.

Au cours du mois de novembre 2020, les discussions bilatérales avec le comité de Coordination des Obligataires *Cross-Holders* ont permis à la Société de recevoir une proposition de restructuration, répondant à ses objectifs d'un désendettement *corporate* massif et d'une injection de nouvelles liquidités, avec une mise en œuvre dans un calendrier très court. De surcroît, cette proposition n'emportait ni conversion en capital du RCF, ni une extension de sa maturité, et n'affectait donc en rien les droits de ses créanciers au titre du RCF.

En vue de finaliser les discussions relatives à la proposition de restructuration financière et d'aboutir à la signature d'un accord avec les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* qui pourrait être mise en œuvre à travers une procédure de sauvegarde financière accélérée par le Tribunal de Commerce de Paris, la Société a sollicité le 17 novembre 2020 la fin de la mission du mandataire *ad hoc* et la nomination simultanée d'un conciliateur. Ce passage préalable par une procédure de conciliation était indispensable en vue de permettre l'ouverture subséquente d'une procédure de sauvegarde financière accélérée, la société débitrice devant faire l'objet d'une procédure de conciliation en cours pour solliciter l'ouverture d'une telle procédure.

Par ordonnance du 19 novembre 2020, Monsieur le Président du Tribunal de Commerce de Paris a fait droit à cette demande et a désigné la SELARL FHB, prise en la personne de Maître Hélène Bourbouloux, en qualité de conciliateur au niveau de la Société.

La nomination d'un conciliateur a permis de finaliser les dernières discussions, au cours desquelles le comité de Coordination des *Cross-Holders* a également accepté de procéder au refinancement du RCF, permettant ainsi d'écartier tout doute sur les modalités de mise en œuvre de la proposition de restructuration financière agréée entre la Société et le comité de Coordination des *Cross-Holders*.

Ces discussions ont abouti à la signature d'un accord de *lock-up* en langue anglaise entre la Société et les comités de Coordination des *Cross-Holders* le 25 novembre 2020, et modifié le 6 décembre 2020 (l'« **Accord de Lock-up** »), aux termes duquel les parties se sont engagées à soutenir et réaliser toutes démarches et actions raisonnablement nécessaires à la mise en œuvre et à la réalisation de la proposition de restructuration financière. Les termes et conditions de l'Accord de *Lock-up* sont relativement usuels et comprennent notamment l'obligation pour les créanciers de renoncer à certains droits (*waivers*), de voter en faveur de la mise en œuvre de la proposition de restructuration financière, de signer la documentation requise pour permettre la restructuration et de ne pas céder

leurs participations dans la dette pendant le processus de restructuration sauf dans l'hypothèse où l'acquéreur de ces participations aurait également adhéré à l'Accord de *Lock-up* ou en serait déjà un signataire (et auquel cas, il serait alors déjà tenu par ces stipulations).

Les conditions à la mise en œuvre de la restructuration financières telles que prévues par l'Accord de *Lock-up* sont des conditions usuelles et sont détaillées ci-après dans la sous-section « Mise en œuvre du projet de restructuration financière ».

À ce jour, il peut être mis fin à l'Accord de *Lock-up*, notamment dans les conditions suivantes :

- à la main d'une majorité des Créanciers Obligataires ayant signé ou adhéré à l'Accord de *Lock-up*, si :
 - une des principales étapes de la restructuration financière – telles que figurant dans l'annexe 7 de l'Accord de *Lock-up* – n'est pas intervenue, au plus tard, à la date butoir contractuellement définie, étant précisé que le calendrier de mise en œuvre peut être modifié avec l'accord écrit préalable de la Société et du comité de Coordination des Obligataires *Cross-Holders* (selon sa procédure d'approbation interne),
 - toute autorité administrative indépendante ou toute juridiction (administrative ou judiciaire) ou toute autre instance juridictionnelle rendait une décision irrévocable aux termes de laquelle la mise en œuvre de la restructuration financière ne pourrait intervenir ou il devrait être mis fin à l'Accord de *Lock-up*, sous réserve qu'une telle décision ne soit pas révoquée ou abrogée dans une période de 35 jours à compter de la date à laquelle elle aurait été rendue,
 - certains cas d'insolvabilité – contractuellement définis – devaient intervenir,
 - la majorité des Créanciers Obligataires devait caractériser l'existence ou la survenance d'un événement significatif défavorable (tel que contractuellement défini) depuis la date de signature de l'Accord de *Lock-up*,
 - la Société venait à expressément admettre par écrit qu'elle n'entend plus soutenir ou mettre en œuvre la restructuration financière telle que prévue dans l'Accord de *Lock-up*,
 - la Société venait à ne pas respecter les stipulations de l'Accord de *Lock-up*, sous réserve qu'il ne soit pas remédié à un tel manquement dans un délai de cinq jours ouvrés à compter de la notification du manquement à la Société par toute partie à l'Accord de *Lock-up* (et à condition qu'il puisse être remédié audit manquement),
 - Eurazeo venait à expressément admettre par écrit ou à déclarer publiquement, en ce compris dans la presse française, qu'il n'entend pas ou plus soutenir la restructuration financière telle que prévue dans l'Accord de *Lock-up*;
- à la seule main de la Société ou du comité de Coordination des Obligataires *Cross-Holders* (selon sa procédure d'approbation interne), si :
 - l'expert indépendant désigné par la Société devait confirmer par écrit à la Société qu'il n'était pas en mesure de rendre un rapport confirmant le caractère équitable de la proposition de restructuration financière,
 - toute autorité administrative indépendante ou toute juridiction (administrative ou judiciaire) devait confirmer par écrit à la Société qu'elle n'était pas

en mesure de rendre une décision d'autorisation ou de conformité nécessaire à la mise en œuvre de la restructuration financière (incluant notamment les autorités de supervision des marchés financiers et l'approbation de l'AMF du ou des prospectus);

- à la main de la Société, si :
 - toute autorité administrative indépendante ou toute juridiction (administrative ou judiciaire) ou toute autre instance juridictionnelle rendait une décision irrévocable aux termes de laquelle la mise en œuvre de la restructuration financière ne pourrait intervenir ou il devrait être mis fin à l'Accord de *Lock-up*, sous réserve qu'une telle décision ne soit pas révoquée ou abrogée dans une période de 35 jours à compter de la date à laquelle elle aurait été rendue,
 - à tout moment, une partie à l'Accord de *Lock-up* venait à ne pas respecter ses engagements et déclarations figurant dans de l'Accord de *Lock-up*, sous réserve qu'il ne soit pas remédié à un tel manquement dans un délai de cinq jours ouvrés à compter de la notification du manquement à ladite partie, étant précisé que, dans la mesure où, à la date et postérieurement à ce manquement, les autres parties ne manquant pas à leurs engagements détiennent plus de 66,66 % du montant en principal des Obligations 2024 et des Obligations 2026 et du Prêt CS et que le manquement en question ne soit pas de nature à avoir un impact significatif défavorable sur la mise en œuvre de la restructuration financière, l'Accord de *Lock-up* ne sera pas résilié autrement qu'à l'égard de la partie ayant manqué à ses obligations,
 - certaines des principales étapes de la restructuration financière, telles que figurant dans l'annexe 7 de l'Accord de *Lock-up*, ne sont pas intervenues, au plus tard, à la date butoir contractuellement définie, étant précisé que le calendrier de mise en œuvre peut être modifié avec l'accord écrit préalable de la Société et du comité de Coordination des Obligataires Cross-Holders (selon sa procédure d'approbation interne).

L'Accord de *Lock-up* a par ailleurs été modifié le 6 décembre 2020 pour prévoir que les engagements de garantie couvrant la souscription des Nouvelles Liquidités en Capital, des Nouvelles Liquidités de Financement Flotte et du Refinancement du RCF, initialement pris par les seuls membres du comité de Coordination des *Cross-Holders*, ont été également ouverts aux autres porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026.

Par ailleurs, consciente de la nécessité de devoir mettre en œuvre rapidement la proposition de restructuration financière et de donner aux actionnaires de la Société, préalablement à leur vote en Assemblée Générale, une confirmation du caractère équitable de la proposition de restructuration financière, la Société a souhaité procéder à la désignation d'un expert indépendant.

Sur recommandation du comité de suivi de la Société (nommé par le Conseil de surveillance de la Société dans le cadre de la restructuration financière et composé d'une majorité de membres indépendants), le Conseil de surveillance de la Société a ainsi décidé le 16 novembre 2020 de nommer le cabinet Finexsi en qualité d'expert indépendant, sur une base volontaire en application de l'article 261-3 du règlement général de l'AMF, avec pour mission d'évaluer les conditions financières de la restructuration financière et d'apprécier leur équité pour les actionnaires de la Société.

Par ailleurs, la société ECH a également sollicité le 27 novembre 2020 la nomination d'un conciliateur en vue de poursuivre dans un cadre sécurisé des discussions avec les prêteurs du RCF de la Société (et/ou, le cas échéant, toute personne ayant conclu, directement ou indirectement, une opération de sous-participation avec un prêteur du RCF de la Société), qui sont également créanciers de la société ECH, et ce notamment afin de mettre en œuvre la restructuration de la Société dans le cadre d'une sauvegarde financière accélérée. Par ordonnance du 3 décembre 2020, Monsieur le Président du Tribunal de Commerce de Paris a fait droit à cette demande et a désigné la SELARL FHB, prise en la personne de Maître Hélène Bourbouloux, en qualité de conciliateur au niveau de la société ECH.

Description du projet de restructuration financière

Les principales caractéristiques de la proposition de restructuration financière prévue par l'Accord de *Lock-up* sont les suivantes :

- réduction du capital social de la Société :
 - la Société devra mettre en œuvre une réduction de son capital social, motivée par des pertes existantes ou futures, par voie de réduction de la valeur nominale de l'action de la Société de 1,00 € à 0,01 €;
- conversion en capital des Obligations 2024 et des Obligations 2026 :
 - conversion en capital du montant total en principal (plus les intérêts courus et non payés, incluant les intérêts dus le 16 novembre 2020 et qui ne seront pas payés à la fin de la période de grâce de 30 jours) des Obligations 2024,
 - conversion en capital du montant total en principal (plus les intérêts courus et non payés, incluant les intérêts dus le 30 octobre 2020 et qui ne seront pas payés à la fin de la période de grâce de 30 jours) des Obligations 2026.

via la réalisation d'une augmentation de capital réservée aux porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026, qui sera souscrite par compensation avec le montant des créances liquides et exigibles détenues par les porteurs des Obligations 2024 et des Obligations 2026.

Sur la base du calendrier indicatif de la restructuration financière, le nombre d'actions de la Société à émettre dans le cadre de cette augmentation de capital réservée aux porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026 serait égal à 2 849 819 078;

- conversion en capital du Prêt CS :
 - conversion en capital du montant total en principal (plus les intérêts courus et non payés) du Prêt CS, via la réalisation d'une augmentation de capital réservée aux créanciers du Prêt CS, qui sera souscrite par compensation avec le montant total des créances liquides et exigibles détenues par ces créanciers.

Sur la base du calendrier indicatif de la restructuration financière, le nombre d'actions de la Société à émettre dans le cadre de cette augmentation de

capital réservée aux créanciers du Prêt CS serait égal à 132 578 226 ;

- mise à disposition de nouvelles liquidités en capital (les « **Nouvelles Liquidités en Capital** ») grâce à :
 - une augmentation de capital pour un montant de 50 millions d'euros avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires existants par émission d'actions nouvelles et intégralement garantie en espèces par les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* et par les porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026 qui se seront également engagés à garantir la mise à disposition des Nouvelles Liquidités et du Refinancement du RCF (ensemble, les « **Créanciers Obligataires Garants** »).

Sur la base du calendrier indicatif de la restructuration financière, le nombre d'actions de la Société à émettre dans le cadre de cette augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires existants serait égal à 263 710 341,

- une augmentation de capital pour un montant de 200 millions d'euros réservée au bénéfice des porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026 par émission d'actions nouvelles, intégralement garantie en espèces par les Créanciers Obligataires Garants.

Sur la base du calendrier indicatif de la restructuration financière, le nombre d'actions de la Société à émettre dans le cadre de cette augmentation de capital pour un montant de 200 millions d'euros réservée au bénéfice des porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026 serait égal à 1 052 631 578,

- l'augmentation de capital qui résultera de l'exercice des BSA (comme indiqué ci-dessous) ;
- mise à disposition de nouvelles liquidités pour financer la flotte (les « **Nouvelles Liquidités Financement Flotte** », et avec les Nouvelles Liquidités en Capital, les « **Nouvelles Liquidités** ») :
 - la mise à disposition au Groupe d'un nouveau financement flotte renouvelable pour un montant de 225 millions d'euros par les porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026, arrivant à maturité en décembre 2024, intégralement garanti en espèces par les Créanciers Obligataires Garants et ouvert à tous les porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026, sous réserve qu'ils participent dans les mêmes proportions à la fois à l'augmentation de capital pour un montant de 200 millions d'euros réservée au bénéfice des porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026 et à la Nouvelle Ligne RCF (avec une faculté de sursouscription pour la Nouvelle Ligne RCF, tel que ce terme est défini ci-après) ;
- mise en place du Refinancement du RCF :
 - refinancement du RCF via l'octroi d'une nouvelle facilité de crédit renouvelable d'un montant de 170 millions d'euros (la « **Nouvelle Ligne RCF** ») (ouverte à tous les porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026 avec une faculté de sursouscription) et d'un prêt à terme d'un montant de 500 millions d'euros (le

« **Nouveau Prêt à Terme** ») (ouvert en priorité à tous les prêteurs au titre du RCF, et ensuite à tous les porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026 pour tout montant restant, à chaque fois avec une faculté de sursouscription), arrivant à maturité en juin 2023, et tous deux intégralement garantis en espèces par les Créanciers Obligataires Garants ;

- une attribution de BSA :
 - **BSA de Garantie** attribués Créanciers Obligataires Garants (en rémunération de l'engagement de garantir la mise à disposition des Nouvelles Liquidités et du Refinancement du RCF) à un prix d'exercice de 0,01 euro, exerçables pendant une période de six mois à compter de la Date de Restructuration Effective et donnant droit de souscrire 8 % du capital social de la Société sur une base totalement diluée (c'est-à-dire après la mise à disposition des Nouvelles Liquidités en Capital, et l'exercice de l'intégralité des BSA).

Sur la base du calendrier indicatif de la restructuration financière, le nombre de BSA de Garantie à attribuer serait égal à 401 134 696,

- **BSA de Participation** attribués aux prêteurs au titre du RCF et aux porteurs d'Obligations 2024 et d'Obligations 2026 ayant effectivement participé au refinancement du RCF, ainsi qu'aux Créanciers Obligataires Garants, à un prix d'exercice de 0,01 euro, exerçables pendant une période de six mois à compter de la Date de Restructuration Effective et donnant droit de souscrire 1,5 % du capital social de la Société sur une base totalement diluée (c'est-à-dire après la mise à disposition des Nouvelles Liquidités en Capital, et l'exercice de l'intégralité des BSA).

Sur la base du calendrier indicatif de la restructuration financière, le nombre de BSA de Participation à attribuer serait égal à 75 212 755,

- **BSA de Coordination** attribués aux membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* (en rémunération du temps consacré et de leurs efforts conséquents dans la négociation et la structuration de la restructuration financière ainsi que de leur rôle de coordination global assuré dans le cadre de la restructuration financière) à un prix d'exercice de 0,01 euro, exerçables pendant une période de six mois à compter de la Date de Restructuration Effective et donnant droit de souscrire 1,5 % du capital social de la Société sur une base totalement diluée (c'est-à-dire après la mise à disposition des Nouvelles Liquidités en Capital, et l'exercice de l'intégralité des BSA).

Sur la base du calendrier indicatif de la restructuration financière, le nombre de BSA de Coordination à attribuer serait égal à 75 212 755,

- il est précisé que l'Accord de Lock-Up ne contient aucun engagement de conservation des actions nouvelles émises au titre de l'augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription, des augmentations de capital réservées et de l'exercice des BSA de la part des Créanciers Obligataires Garants, des Créanciers Obligataires, des Prêteurs CS et des attributaires des BSA.

Mise en œuvre du projet de restructuration financière

La mise en œuvre de la proposition de restructuration financière prévue par l'Accord de *Lock-up* est soumise à plusieurs conditions usuelles, incluant notamment l'approbation des résolutions nécessaires par l'Assemblée Générale des actionnaires de la Société et l'obtention du niveau requis de soutien des créanciers dans le cadre de la procédure qui sera ouverte en France.

Les principales conditions de mise en œuvre de la proposition de restructuration financière sont les suivantes :

(i) Pour les conditions déjà accomplies (ou auxquelles il a déjà été renoncé) à la date du présent Amendement

- L'obtention de la part des prêteurs au titre du PGE de la modification nécessaire à la clause de remboursement anticipé obligatoire en relation avec l'injection des Nouvelles Liquidités en Capital;

Cette modification a été obtenue le 27 novembre 2020.

- L'accord des prêteurs du SARFA pour prolonger l'échéance du SARFA jusqu'en janvier 2023;

Les Membres du comité de Coordination ont renoncé, à l'unanimité, à cette condition, le 4 décembre 2020.

- L'obtention d'une attestation d'équité par l'expert indépendant désigné par la Société confirmant le caractère équitable des opérations de restructuration prévu aux termes de l'Accord de *Lock-up* :

Cette attestation d'équité a été obtenue le 28 décembre 2020.

- L'approbation du projet de plan de sauvegarde financière accélérée reflétant l'Accord de *Lock-up* par le comité des établissements de crédit et assimilés et l'Assemblée Générale unique des obligataires de la Société.

Cette approbation est intervenue le 7 janvier 2021.

- L'approbation par l'AMF du prospectus relatif aux augmentations de capital réservées et à l'émission des BSA :

Cette approbation a été obtenue le 12 janvier 2021.

(ii) Pour les conditions restant à accomplir à la date du présent Amendement

- Dans la mesure où de telles autorisations seraient nécessaires, toutes les autorisations requises au titre du contrôle des concentrations par les autorités de la concurrence compétentes :

La Société et les Membres du comité de Coordination sont actuellement en train d'analyser les juridictions et les entités qui seraient concernées pour l'obtention d'éventuelles autorisations requises au titre du contrôle des concentrations : cette analyse ne sera pas finalisée avant l'approbation par l'AMF du prospectus relatif aux augmentations de capital réservées et à l'émission des BSA mais il est anticipé que toutes les autorisations éventuellement requises à ce titre devraient être obtenues avant le 23 février 2021, date anticipée des opérations de règlement-livraison des actions issues des augmentations de capital réservées et de l'Augmentation de Capital avec maintien du droit préférentiel de souscription, ainsi que d'émission des BSA.

- Le cas échéant, la cessation de toutes les activités du Groupe pouvant impliquer toute personne ou

toute entité se situant dans un pays faisant l'objet de sanctions à l'échelle internationale et la mise en place de standards satisfaisants pour les Membres du comité de Coordination en matière de sanctions écrites, de code de conduite anticorruption, de cartographie des risques et de procédures d'évaluation :

Cette condition fait actuellement l'objet d'une analyse approfondie et d'échanges réguliers entre la Société et les Membres du comité de Coordination afin d'accomplir toutes les diligences adéquates avant le 23 février 2021, date anticipée des opérations de règlement-livraison des actions issues des augmentations de capital réservées et de l'Augmentation de Capital avec maintien du droit préférentiel de souscription, ainsi que d'émission des BSA.

- L'approbation des résolutions nécessaires par l'Assemblée Générale des actionnaires de la Société :

L'Assemblée Générale des actionnaires est convoquée à cette fin le 20 janvier 2021.

- L'approbation du Plan de Sauvegarde par le Tribunal de Commerce de Paris :

Cette approbation pourrait intervenir le 1^{er} février 2021.

- La reconnaissance du jugement d'arrêt du Plan de Sauvegarde dans le cadre de la procédure de « *Chapter 15* », aux termes de décisions dont l'exécution n'est pas suspendue :

la Société a déposé une demande au titre du *Chapter 15* du *US Bankruptcy Code* auprès de la juridiction compétente, en vue de voir la procédure de sauvegarde financière accélérée reconnue aux États-Unis, comme une procédure étrangère à titre principal. Dans le prolongement de ce dépôt, une audience se tiendra pour permettre la reconnaissance du jugement arrêtant le Plan de Sauvegarde par la juridiction américaine. Cette audience ne peut se tenir avant l'approbation du plan de sauvegarde financière accélérée par le Tribunal de Commerce de Paris mais interviendra avant le 23 février 2021, date anticipée des opérations de règlement-livraison des actions issues des augmentations de capital réservées et de l'Augmentation de Capital avec maintien du droit préférentiel de souscription, ainsi que d'émission des BSA.

- L'approbation par l'AMF du prospectus relatif à l'augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription :

Cette approbation pourrait intervenir le 1^{er} février 2021 (après approbation du Plan de Sauvegarde par le Tribunal de Commerce de Paris).

- La réalisation de l'ensemble des opérations de règlement-livraison des actions issues des augmentations de capital réservées et de l'Augmentation de Capital avec maintien du droit préférentiel de souscription, ainsi que d'émission des BSA :

Ces opérations de règlement-livraison sont prévues pour intervenir avant la fin février 2021.

Il est rappelé que dans l'hypothèse où toutes les conditions seraient accomplies ou qu'il y serait renoncé,

la mise en œuvre de la proposition de restructuration financière prévue par l'Accord de *Lock-up* devrait intervenir au plus tard le 31 mars 2021 ou toute autre date ultérieure convenue par écrit, qui constitue la date butoir pour l'accomplissement des conditions suspensives.

En parallèle, à la suite de l'obtention des renoncations (*waivers*) nécessaires, le Tribunal de Commerce de Paris a ouvert, par jugement du 14 décembre 2020 et pour une durée d'un mois, la procédure de sauvegarde financière accélérée. Aux termes de ce jugement, le Tribunal de Commerce de Paris a notamment désigné la SELARL

FHB, en la personne de Maître Hélène Bourbouloux, précédemment conciliateur, en qualité d'administrateur judiciaire de la Société, ainsi que la SELAFA MJA, en la personne de Maître Lucile Jouve, en qualité de mandataire judiciaire, et fixé au 11 janvier 2021 la date de l'audience d'examen du projet de Plan de Sauvegarde ou de prolongation du délai d'un mois prévu par l'article L. 628-8 du Code de commerce. Cette procédure de sauvegarde financière accélérée a été prorogée par le Tribunal de Commerce de Paris par jugement du 11 janvier 2021.

Gouvernance

L'Assemblée Générale des actionnaires de la Société devant se tenir le 20 janvier 2021 pour approuver les résolutions nécessaires à la mise en œuvre du plan de sauvegarde, devra également approuver les résolutions relatives à la mise en place de la nouvelle gouvernance de la Société, qui ne sera cependant effective qu'à la date à laquelle toutes les conditions relatives au caractère effectif de la réalisation du plan de sauvegarde auront été accomplies ou levées (la « **Date de Restructuration Effective** »).

Il sera ainsi proposé aux actionnaires de la Société de modifier le mode d'administration et de direction de la Société pour adopter la formule de la gestion par un conseil

d'administration régie par les articles L. 225-17 à L. 225-56 du Code de commerce en lieu et place de la structure actuelle à Directoire et Conseil de surveillance. En conséquence de l'adoption de ce nouveau mode d'administration, les fonctions des membres du Conseil de surveillance et des membres du Directoire de la Société prendront fin à la Date de Restructuration Effective.

Dans le cadre du plan de sauvegarde, il est rappelé que les règles relatives à la structure et à la composition du conseil d'administration de la Société, à compter de la Date de Restructuration Effective, sont les suivantes :

Forme	Société anonyme à conseil d'administration avec un Président et un Directeur Général
Structure	<p>a) Le conseil d'administration sera composé de :</p> <p>(i) 7 membres ayant un droit de vote, en ce compris un représentant des salariés, le Directeur Général, 3 membres indépendants conformément aux dispositions du Code AFEP-MEDEF (qui prévoient que la part des administrateurs indépendants doit être de la moitié des membres du conseil (sans prendre en compte les administrateurs représentant les salariés) dans les sociétés au capital dispersé et dépourvues d'actionnaires de contrôle, ce qui sera bien le cas de la Société qui ne sera pas contrôlée à l'issue de la réalisation de la restructuration financière) et 2 membres non-indépendants.</p> <p>(ii) un censeur (n'ayant pas de droit de vote)</p> <p>b) Les membres du conseil d'administration (autres que le censeur et le représentant des salariés) devront être des femmes pour au moins 40 % conformément aux dispositions du Code AFEP-MEDEF</p> <p>c) Le Président du conseil d'administration sera nommé parmi les membres indépendants</p>
Représentation	<p>a) Anchorage Capital Group, L.L.C pourra proposer la nomination d'un membre non-indépendant de son choix tant qu'il détiendra (ensemble avec les fonds et entités qu'il conseille ou dont il assure la gestion) plus de 10 % du capital social de la Société ou de ses droits de vote.</p> <p>b) Attestor Limited pourra proposer la nomination d'un membre non-indépendant de son choix tant qu'il détiendra (ensemble avec les fonds et entités qu'il conseille ou dont il assure la gestion) plus de 10 % du capital social de la Société ou de ses droits de vote.</p> <p>c) Anchorage Capital Group, L.L.C pourra proposer la nomination du censeur de son choix tant qu'il détiendra (ensemble avec les fonds et entités qu'il conseille ou dont il assure la gestion) plus de 20 % du capital social de la Société ou de ses droits de vote.</p> <p>d) Marathon Asset Management, L.P. proposera, pour une nomination au plus tard lors de la prochaine Assemblée Générale des actionnaires suivant la Date de Restructuration Effective, la nomination d'un membre indépendant de son choix (autre que celui qui sera désigné Président).</p> <p>e) Le comité de Coordination des Obligataires <i>Cross-Holders</i> proposera, pour une nomination au plus tard lors de la prochaine Assemblée Générale des actionnaires suivant la Date de Restructuration Effective, la nomination des deux autres membres indépendants y compris celui qui sera désigné Président.</p>

Comités	<p>Le conseil d'administration mettra en place des comités conformément aux dispositions du Code AFEP-MEDEF ainsi qu'un Comité Stratégique.</p> <p>Le Comité Stratégique devra se réunir <i>a minima</i> une fois par mois pendant les six premiers mois suivant la Date de Restructuration Effective, puis deux fois par mois <i>a minima</i> au cours des six mois suivants et enfin tous les trimestres au-delà de cette première année. Le Comité Stratégique devra également se réunir à tout moment dans les 5 jours ouvrés de sa convocation par le Directeur Général et/ou <i>a minima</i> deux administrateurs.</p>
Code de gouvernance	<p>La Société indique qu'elle continuera à se référer au Code AFEP-MEDEF en matière de gouvernement d'entreprise.</p> <p>Conformément à la recommandation 27 « Mise en œuvre des préconisations », une fois la nouvelle gouvernance mise en place et dans les meilleurs délais, la Société fera état de manière précise dans son rapport de gouvernement d'entreprise de l'application des recommandations du Code AFEP-MEDEF et fournira une explication lorsqu'elle écarte, le cas échéant, l'une d'entre elles.</p>

Dans ce contexte, il sera soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale des actionnaires de la Société devant se tenir le 20 janvier 2021 la nomination de 6 administrateurs (en dehors du représentant des salariés qui sera nommé ultérieurement conformément aux dispositions légales et statutaires applicables) :

- l'actuelle Présidente du Directoire (Madame Caroline Parot) ;
- 3 membres indépendants actuellement membres indépendants du Conseil de surveillance (en ce inclus l'actuel Président du Conseil de surveillance, Monsieur Jean-Paul Bailly, ainsi que Madame Virginie Fauvel et Madame Martine Gerow) ;
- 2 membres non-indépendants proposés par Anchorage Capital Group, L.L.C (Monsieur Carl A. Leaver) et Attestor Limited (Monsieur Paul Copley).

Lors de la première réunion du conseil d'administration de la Société, qui aura lieu à la Date de Restructuration Effective, le conseil d'administration décidera de la dissociation des fonctions de président du conseil d'administration et de Directeur Général de la Société et nommera (i) Monsieur Jean-Paul Bailly, actuellement président du Conseil de surveillance, en qualité de président du conseil d'administration de la Société, (ii) Madame Caroline Parot, actuellement Présidente du Directoire, en qualité de directrice générale de la Société, et (iii) Monsieur Fabrizio Ruggiero, actuellement Directeur Général et Membre du Directoire, en qualité de Directeur Général délégué.

En parallèle, une mission de recherche a été confiée à un cabinet de recrutement de renommée internationale dans le but d'identifier d'éventuels futurs candidats qui pourraient être nommés au conseil d'administration, notamment en remplacement des administrateurs indépendants actuels reconduits par l'Assemblée Générale des actionnaires de la Société devant se tenir le 20 janvier 2021, dans le respect des règles de représentation figurant précédemment et de la réglementation applicable.

En outre, en application des principes de gouvernance applicables dans le cadre du Plan de Sauvegarde, la nomination d'un censeur proposé par Anchorage Capital Group, L.L.C. sera soumise à l'approbation de l'Assemblée Générale des actionnaires qui sera convoquée afin d'approuver les comptes pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. Il est précisé que la nomination de ce censeur vise à assurer la transmission de l'information mise à la disposition des membres du conseil d'administration à une personne additionnelle pour Anchorage Capital Group, L.L.C., qui sera l'actionnaire

le plus important postérieurement à la réalisation de la restructuration financière, mais dont la représentation au conseil d'administration ne peut être supérieure à une personne, en raison de la taille du conseil d'administration, de la nécessité de représentation des autres membres du comité de Coordination des Obligataires *Cross-Holders*, et des recommandations du Code AFEP-MEDEF. Par ailleurs, il est précisé que suite à la transformation de la société en société anonyme à conseil d'administration et corrélativement à la modification des statuts qui sera proposée à l'Assemblée Générale Mixte du 20 janvier 2021, l'article 18 du projet de statuts prévoit notamment que (i) le conseil d'administration fixe les attributions et détermine la rémunération du (ou des) censeur(s), (ii) les censeurs sont convoqués à toutes les réunions du conseil d'administration, dans les mêmes conditions et modalités, et sur la base des mêmes informations, que les administrateurs, et prennent part à ses délibérations, avec voix consultative seulement ; Les censeurs font part de leurs observations pendant les réunions du conseil d'administration, étant précisé qu'ils ne peuvent se substituer aux administrateurs et (iii) le conseil d'administration peut confier des missions spécifiques aux censeurs.

Il est rappelé que la Société se conforme aux recommandations du Code AFEP-MEDEF en matière de gouvernance, à l'exception des éléments spécifiquement décrits dans la Section 5.1.4 du Document d'enregistrement universel 2019. (à savoir (i) l'article 24.4 du Code AFEP-MEDEF relatif à l'exclusion du versement de l'indemnité de non-concurrence dès lors que le dirigeant fait valoir ses droits à la retraite ou au-delà de l'âge de 65 ans dans la mesure où les membres actuels du Directoire ne feront pas valoir leurs droits à la retraite avant au moins 10 ou 15 ans et (ii) les articles 7.1 et 7.2 du Code AFEP-MEDEF relatifs à la politique de mixité hommes-femmes au sein des instances dirigeantes, dans la mesure où, en raison des délais extrêmement courts depuis la publication de cette nouvelle recommandation, la Direction des Ressources Humaines a indiqué au Comité des Rémunérations et des Nominations ne pas être en mesure de présenter au comité puis au Conseil de surveillance les objectifs de mixité au sein des instances dirigeantes).

Il est par ailleurs rappelé que l'Accord de Lock-up prévoit que la Société, dans sa future gouvernance et ce en continuité avec sa gouvernance actuelle, se conformera aux recommandations du Code AFEP-MEDEF après la réalisation de la restructuration financière. Le Conseil d'administration qui se tiendra postérieurement à

la Date de la Restructuration Effective examinera la conformité de la Société aux recommandations du Code AFEP-MEDEF.

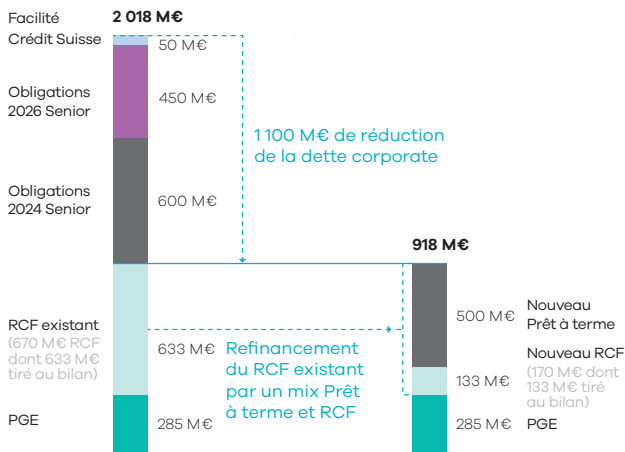
Les Membres du Comité de Coordination ont déclaré qu'ils n'agissent pas, et n'ont pas l'intention d'agir, de concert vis-à-vis de la Société.

Principaux impacts post-restructuration

Désendettement massif de la Société

Il est précisé que ces éléments sont extraits du communiqué de presse publié le 26 novembre 2020.

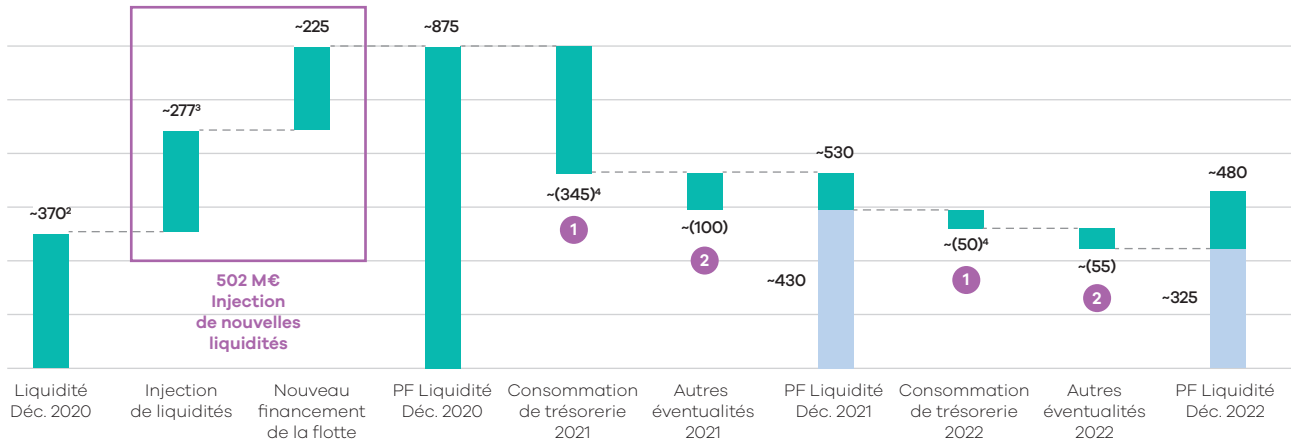
Dette brute corporate pro-forma (excl. flotte)



Injection de nouvelles liquidités

Il est précisé que ces éléments sont extraits du communiqué de presse publié le 26 novembre 2020.

Évolution de la liquidité jusqu'à Décembre 2022⁽¹⁾ (€m) – Basée sur les projections 20-23



*Revue des besoins de liquidité 2021 et 2022***Consommation de trésorerie pour des besoins opérationnels et investissements Connect**

- Besoins opérationnels et d'investissements (consommation / génération de trésorerie, investissements liés à la maintenance et au plan CONNECT, ainsi que restructurations opérationnelles)
- Service de la dette (dette rétablie suite à la restructuration et nouveau prêt à terme / RCF)
- Besoin de financement de la flotte (Augmentation du besoin de trésorerie, impact du financement de la flotte)
- Éléments ponctuels (~240M€):
 - Augmentation des garanties d'assurance
 - Normalisation du BFR non-flotte
 - Frais de transaction

Autres éventualités

- Incluant l'impact d'une extension du Covid-19 sur l'activité, ainsi que des restructurations opérationnelles additionnelles

À noter que la position de liquidité du groupe devrait atteindre ~320M€⁽¹⁾ au 31/12/20 sur la base des dernières estimations du management datant du 11 novembre 2020 (contre 370M€ prévus précédemment en raison de besoins

opérationnels supplémentaires de 30M€ et de l'impact du phasing de certains décaissements qui devraient intervenir au T4 plutôt qu'au T1 2021) et en tenant compte du non-paiement de 22M€ de coupons

Cette opération permettra de sécuriser la liquidité et la capacité d'investissement du groupe pour les prochaines années.

(1) Liquidité totale et liquidité locale restante, et incluant c.7 M€ possibilité de tirage sur le RCF au 31/10/2020.

1.2 PRINCIPAUX COMMUNIQUÉS DE PRESSE RELATIFS À LA RESTRUCTURATION FINANCIÈRE

Le lecteur est invité à se référer aux communiqués de presse publiés par la Société les 7 septembre (disponible sur le site de la Société), 26 novembre et 7 décembre 2020 annexés au présent Amendement.

2

FACTEURS DE RISQUES ET GESTION DES RISQUES

2

2.1	RISQUES FINANCIERS	16
2.2	IMPACTS DE LA PANDÉMIE DU COVID19 SUR LES AUTRES FACTEURS DE RISQUES	19
2.3	PROCÉDURE ADMINISTRATIVE, JUDICIAIRE OU D'ARBITRAGE	28

La pandémie de Covid-19 est un facteur susceptible d'augmenter l'impact et la probabilité d'occurrence de plusieurs risques identifiés par le Groupe, susceptible d'avoir un effet défavorable significatif sur le Groupe, ses activités, sa situation financière ou ses résultats, ses prévisions/perspectives financières et le cours de l'action.

Compte-tenu des incertitudes liées aux effets de la pandémie, le Groupe n'est pas en mesure d'en quantifier les conséquences avec un degré suffisamment pertinent

de précision ou de fournir une évaluation de son impact définitif sur le Groupe. Cette section présente une évaluation préliminaire, après les premières vagues de la pandémie de Covid-19 sur les facteurs de risques de la Société à la date du présent Amendement.

Les facteurs de risque listés dans le présent Amendement se substituent aux facteurs de risque du Document d'Enregistrement Universel 2019.

2.1 RISQUES FINANCIERS

• Risques de marché (risques élevés)

Par ses activités le Groupe est exposé à différents risques financiers qui, dans le contexte du Covid-19 et ses potentielles occurrences peuvent être exacerbés : le risque de marché et en particulier le risque de liquidité, ce dernier étant fortement accru à la suite de la deuxième vague de Covid-19, le risque de change, le risque de taux d'intérêt, le risque de crédit et le risque de prix.

Afin de faire face à ces difficultés potentielles et renforcer la structure de son bilan, le Groupe a entamé des négociations avec ses créanciers et annoncé dans un communiqué de presse du 26 novembre 2020, la conclusion d'un Accord de *Lock-up* (dont les termes et conditions sont plus amplement décrits au paragraphe 1.1 du présent Amendement) avec notamment pour objectif la réduction à hauteur de 1.100 millions d'euros de l'endettement *corporate* du Groupe. La Société est en mesure de faire face à ses besoins de trésorerie et aux échéances de sa dette jusqu'à la date de réalisation des opérations de restructuration, soit le 23 février 2020 selon le calendrier indicatif.

La mise en œuvre du Plan de Sauvegarde réduira considérablement le risque de liquidité du Groupe qui reste cependant conditionnée à l'approbation de l'Assemblée Générale extraordinaire des actionnaires de la Société des résolutions nécessaires à la mise en œuvre du Plan de Sauvegarde et autres conditions suspensives. Cependant, en raison des incertitudes liées à la reprise économique, à l'impact de la pandémie de Covid-19 sur le secteur de la mobilité et au succès de la transformation du Groupe, les marges de manœuvre intégrées dans les besoins de la Société, et comblées par la restructuration financière, pourraient s'avérer insuffisantes et conduire la Société à rechercher des sources de financement supplémentaires.

• Risques liés à la mise en œuvre du projet de restructuration financière (risques élevés)

Ce projet repose essentiellement sur (i) l'apport de nouvelles liquidités *via* deux augmentations de capital d'un montant total de l'ordre de 250 millions d'euros et la mise à disposition au bénéfice du Groupe d'un nouveau financement flotte renouvelable pour un montant de 225 millions d'euros, intégralement garanties par les Créanciers Obligataires Garants, (ii) la réduction de l'endettement *corporate* de la Société à hauteur de 1.100 millions d'euros *via* la conversion en capital des Obligations 2024, des Obligations 2026 et du Prêt CS et (iii) le refinancement du RCF.

Ainsi, l'Accord de *Lock-up* permettrait à la Société, sous réserve de l'adoption de l'intégralité des résolutions soumises à l'assemblée générale mixte du 20 janvier

2021 (toutes les résolutions relatives à l'opération étant interdépendantes), de sécuriser un apport de 50 millions d'euros en numéraire dans le cadre de l'augmentation de capital avec maintien du DPS et de 200 millions d'euros dans le cadre de l'augmentation de capital réservée aux porteurs des Obligations 2024 et des Obligations 2026. Les augmentations de capital par compensation de créances réservées d'un montant global de 1.100 millions d'euros permettraient une réduction de l'endettement *corporate* de la Société à hauteur de ce même montant.

Ces opérations nécessiteraient la réduction préalable du nominal des actions de la Société d'un montant d'un euro (1 €) à un centime d'euro (0,01 €).

Les apports en numéraire seraient complétés par l'obtention d'un nouveau financement flotte renouvelable pour un montant de 225 millions d'euros, intégralement garanti par les Créanciers Obligataires Garants.

Les principaux risques associés à la mise en œuvre de ce projet sont :

- en cas de non-approbation des résolutions nécessaires à la mise en œuvre du Plan de Sauvegarde par l'assemblée générale (ces résolutions relatives à chaque opération étant interdépendantes), ou en cas de non-adoption du Plan de Sauvegarde par le tribunal de commerce de Paris, ou si les opérations prévues aux termes du Plan de Sauvegarde ne pouvaient pas être mises en œuvre, la Société considère que le Groupe ne disposerait pas d'un fonds de roulement net consolidé suffisant pour faire face à ses obligations pour les douze prochains mois et la continuité d'exploitation serait compromise. En conséquence, le Groupe pourrait faire l'objet de procédures de redressement judiciaire, et/ou être démantelé dans le cadre, le cas échéant, de procédures de liquidation judiciaire. Si de telles procédures étaient mises en œuvre, les actionnaires de la Société pourraient perdre la totalité de leur investissement dans la Société.
- compte tenu du nombre très important d'actions émises dans le cadre des augmentations de capital, des ventes d'un nombre significatif d'actions de la Société ou des BSA (dont le prix d'exercice est de 0,01 euro et étant exerçables pendant une période de six mois à compter de la Date de Restructuration Effective) pourraient intervenir rapidement à compter de la date de réalisation des augmentations de capital, ou de telles ventes pourraient être anticipées par le marché, ce qui pourrait avoir un impact défavorable sur le prix de marché de l'action et/ou le prix de marché des BSA.

- **Risques liés à l'endettement significatif du Groupe (risques élevés)**

L'accroissement de l'endettement du Groupe qui résulte notamment des conséquences du Covid-19 sur l'activité de la Société, pourrait avoir des conséquences importantes, notamment: (i) imposer au Groupe d'affecter une partie significative des flux de trésorerie provenant de ses activités opérationnelles au remboursement de sa dette *corporate* ou flotte, réduisant ainsi les fonds disponibles pour ses besoins en fonds de roulement, (ii) limiter la flexibilité du Groupe pour réagir aux évolutions du secteur d'activité et de ses concurrents qui pourraient être moins endettés, (iii) limiter la capacité du Groupe à emprunter des fonds supplémentaires ou à renforcer ses capitaux propres.

La Société a annoncé le 3 mai 2020 la mise en place d'un plan de financement destiné à renforcer la liquidité du Groupe pour lui permettre de satisfaire ses besoins de financement de véhicules et ses besoins *corporate* liés aux impacts de la pandémie de Covid-19 qui ont généré un ralentissement significatif de l'activité (se référer au Chapitre 1 «*Présentation de la restructuration financière*» du présent Amendement).

L'occurrence de la deuxième vague de l'épidémie de Covid-19 a continué d'affecter la génération de trésorerie et le Groupe a donc accéléré la mise en œuvre de son plan de réduction de coûts initié en mars 2020. Pour garantir sa capacité à financer son plan de transformation et ajuster sa dette *corporate* à sa nouvelle taille, le Groupe a annoncé le 7 septembre 2020 son intention de mettre en œuvre une restructuration de sa dette *corporate*.

Il est à noter que le niveau de levier de dette attendu post restructuration en 2023 après exécution du plan de transformation et après un retour à un niveau de chiffre d'affaire proche de celui de 2019 est inférieur à 1.

Le résultat des négociations menées auprès des créanciers est décrit au Chapitre 1 «*Présentation de la restructuration financière*» du présent Amendement.

Dans l'hypothèse où le Plan de Sauvegarde ne serait pas arrêté ou bien si les opérations prévues aux termes du Plan de Sauvegarde ne pouvaient pas être mises en œuvre, la continuité d'exploitation du Groupe serait compromise.

- **Risques liés à la capacité du Groupe à générer de la trésorerie et/ou à obtenir du financement pour refinancer sa dette ou financer ses besoins prévisionnels de liquidité (risques élevés)**

Il ne peut être garanti que le Groupe générera des flux de trésorerie opérationnels suffisants ou que les emprunts futurs seront disponibles en quantité suffisante pour lui permettre de rembourser ses dettes, ou pour couvrir d'autres besoins de liquidités.

Il est précisé à ce titre que dans le contexte de l'épidémie de Covid-19, le Groupe a engagé un plan extraordinaire de réduction des coûts et de préservation de ses liquidités annoncé le 23 mars 2020, comprenant notamment une réduction du volume de la flotte, la renégociation de tous ses contrats de prestations et d'achats, la réduction des coûts sur son réseau de stations et ses agences, le gel de ses dépenses d'investissement, l'annulation du versement du dividende au titre de l'année 2019. Suite à la deuxième vague de Covid-19 ce plan d'économies a été renforcé. Par ailleurs, le plan de restructuration, par les conversions de dettes en capital, l'injection de 250 millions d'euros en capital et la mise en place d'une ligne de financement flotte de 225 millions d'euros, devrait permettre au groupe de mettre en œuvre

son plan de transformation (tel que décrit dans la publication du 26 novembre). Ces ressources financières permettent de couvrir l'exercice 2021 avec ses charges courantes, un budget d'investissement non flotte de 75 millions d'euros et le rattrapage de certaines charges reportées de l'exercice 2020. Dans un contexte très fortement dégradé, la mise en place de ressources financières au-delà des mesures décrites dans le plan de restructuration financière présenté risque d'être extrêmement difficile pour la société.

- **La Société est une société holding dont la capacité à générer des flux de trésorerie dépend de ses filiales**

La Société est une société *holding* et ses principaux actifs consistent donc en des participations directes ou indirectes dans ses différentes filiales qui génèrent les flux de trésorerie du Groupe. La capacité de la Société à générer des flux de trésorerie pour assurer le remboursement de sa dette et distribuer des dividendes sur ses actions dépend de la capacité de ses filiales à générer des profits et rendre des fonds disponibles à la Société. Si les bénéfices de ses filiales opérationnelles venaient à baisser, les bénéfices et les flux de trésorerie du Groupe en seraient affectés.

Les flux de trésorerie de la société mère du Groupe proviennent principalement de la perception de dividendes, des intérêts et du remboursement de prêts intragroupe et des transferts d'actifs par ses filiales. La capacité des filiales opérationnelles du Groupe à effectuer ces paiements dépend de considérations économiques, commerciales, contractuelles, juridiques et réglementaires. Toute baisse éventuelle des bénéfices, ou l'impossibilité éventuelle des filiales du Groupe à effectuer des paiements à d'autres filiales du Groupe ou à la Société pourrait avoir un effet défavorable significatif sur la capacité des filiales concernées ou de la Société à rembourser leurs dettes et à faire face à d'autres obligations, ce qui pourrait avoir un effet défavorable significatif sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe.

- **Risques liés à l'incapacité éventuelle du Groupe à continuer de financer des acquisitions de véhicules pour sa flotte**

Le Groupe recourt fréquemment à des financements adossés à des actifs de la flotte dans le cadre de l'acquisition de véhicules de location pour les besoins de sa flotte nationale et internationale. Actuellement, il s'appuie principalement sur la SARF, les Obligations EC Finance et la Facilité Club au Royaume-Uni.

Si l'accès du Groupe au financement adossé à des actifs venait à se réduire ou que le coût d'un tel financement venait à augmenter, le Groupe pourrait ne pas être en mesure de refinancer ou remplacer son financement adossé à des actifs existant ou de continuer à financer de nouvelles acquisitions de véhicules à travers un financement adossé à des actifs à des conditions favorables. La capacité de financement adossé à des actifs pourrait être réduite ou les coûts de financement pourraient être augmentés, en raison de risques et d'imprévus, dont certains échappent au contrôle du Groupe, notamment :

- l'ampleur de la pandémie de Covid-19, son accroissement ainsi que ses conséquences y compris une éventuelle aggravation des occurrences et/ou de la magnitude des conséquences;
- les demandes des agences de notation qui fournissent au Groupe des notations de crédit de la dette adossée à des actifs de modifier les conditions ou la structure de financement adossé à des actifs, y compris un

rehaussement du crédit (i) en lien avec une ligne de financement additionnelle ou de refinancement de la dette existante adossée à des actifs, (ii) à compter de la survenance d'événements extérieurs, tels que les changements généraux des conditions économiques et de marché ou une dégradation des notations de crédit des principaux constructeurs automobiles du Groupe, y compris le groupe Volkswagen, Fiat, Ford, Renault ou Peugeot Citroën, ou (iii) dans toutes autres circonstances;

- l'insolvabilité ou la détérioration de la situation financière d'une ou plusieurs contreparties de *swap* ou d'institutions financières agissant en une quelconque qualité au titre du financement adossé à des actifs du Groupe;
- la survenance de certains événements qui, en vertu des accords qui régissent les financements adossés à des actifs existants du Groupe, pourraient entraîner, notamment (i) un cas de dépréciation en vertu duquel le remboursement du principal et des intérêts d'emprunt concernés peuvent être accélérés, ou (ii) un cas de défaut aux termes duquel l'agent des sûretés ou les créanciers concernés seraient autorisés à exiger la vente des véhicules de la flotte qui garantissent le financement adossé à des actifs;
- les changements législatifs et réglementaires (notamment la mise en œuvre des évolutions de Bâle 3 ayant un impact défavorable sur la structure de financement adossé à des actifs du Groupe.

Toute interruption de la capacité du Groupe à continuer de financer de nouvelles acquisitions de véhicules à travers des financements adossés à des actifs, ou toute évolution défavorable des modalités du financement adossé à des actifs dont le Groupe dispose, peut entraîner une augmentation significative du coût de financement et avoir une incidence défavorable significative sur la situation financière et les résultats d'exploitation du Groupe. Le Groupe pourrait à l'avenir chercher à financer ou refinancer l'acquisition de nouveaux véhicules par le biais de tout autre moyen. Cependant, aucune garantie ne peut être donnée concernant la disponibilité du financement, ou sur le fait que les conditions d'un tel financement seront comparables aux financements adossés à des actifs existants.

• Risques liés aux engagements prévus dans les contrats de financement contractés par le Groupe

Le Groupe et ses filiales sont soumis à des engagements prévus dans les différents instruments de dette du Groupe. Ces clauses (*covenants*) restreignent, dans certains cas, la capacité de certaines des filiales du Groupe à effectuer des paiements au Groupe, ce qui pourrait en retour affecter la capacité du Groupe à effectuer des paiements en vertu de ses instruments de dette. Les engagements (*covenants*) ne comportent pas pour autant d'obligations de maintenir certains niveaux de notation de crédit pour le Groupe ni de clauses d'exigibilité immédiate ou de renchérissement automatique des frais financiers en cas de dégradation de la notation de crédit.

Le Contrat RCF, les contrats d'émission (*Indentures*) régissant les Obligations Subordonnées 2024, les Obligations Subordonnées 2026 et les Obligations EC Finance en circulation contiennent des clauses habituelles prévoyant que tout cas de défaut de paiement ou d'exigibilité anticipée relatif à un endettement global de 50 millions d'euros ou plus (dans le cas de la RCF, des Obligations Subordonnées 2024, des Obligations Subordonnées 2026 et des Obligations

EC Finance en circulation) de la Société ou de ses filiales constitue également un cas de défaut au titre de ces contrats. La RCF, les facilités destinées au financement de la flotte au Royaume-Uni et certains de ses autres financements, notamment en Australie/Nouvelle-Zélande, au Danemark et aux États-Unis, exigent également du Groupe, ou de certaines de ses filiales, qu'ils maintiennent des ratios financiers spécifiques et qu'ils satisfassent à des tests financiers. La capacité du Groupe ou la capacité de ses filiales à satisfaire ces tests financiers peut être affectée par des événements hors du contrôle du Groupe et il ne saurait être garanti que le Groupe ou ses filiales puissent y satisfaire.

Une violation de l'un de ces engagements, ratios, tests ou restrictions pourrait entraîner un cas de défaut au titre du Contrat RCF, des Obligations Subordonnées 2024, des Obligations Subordonnées 2026, des Obligations EC Finance en circulation ou entraver la capacité d'emprunt du Groupe au titre du Contrat RCF ou d'autres formes d'endettement, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable significative sur la capacité du Groupe à exploiter son activité et honorer ses dettes. Lors de la survenance d'un cas de défaut au titre du Contrat RCF, les prêteurs y afférents pourraient annuler les lignes de financement desdites facilités et choisir de déclarer tous les montants y afférents, ainsi que les intérêts courus, immédiatement dus et exigibles. Si le Groupe était dans l'incapacité de rembourser ces montants, les prêteurs pourraient, sous réserve des termes de l'*Intercreditor Agreement*, chercher à réaliser la sûreté qui leur a été accordée pour garantir le remboursement de ces montants. Si les prêteurs aux termes de la RCF exigent le remboursement de ces montants, rien ne garantit que les actifs des filiales du Groupe soient suffisants pour rembourser la totalité de ces montants ou pour satisfaire tous les autres passifs du Groupe qui seraient dus et exigibles.

La SARF comprend également d'importantes clauses restrictives applicables à certaines entités *ad hoc* constituées dans le cadre du financement adossé à des actifs, notamment Securitifleet Holding S.A. (« Securitifleet Holding »), l'entité *ad hoc* assurant le financement des achats de la flotte et sa location auprès des sociétés Securitifleet en France, en Italie, en Espagne et en Allemagne et des sociétés GoldFleet en France, en Espagne et en Italie. Le non-respect de ces engagements et conditions pourrait entraîner une diminution du taux d'avance et une augmentation de la marge au titre de la SARF, voire un défaut au titre de ce dernier. Outre les dispositions habituelles relatives au défaut, la SARF prévoit que toute accélération relative à la RCF, aux Obligations Subordonnées 2024, aux Obligations Subordonnées 2026 ou aux Obligations EC Finance constituera un cas de défaut de « niveau 2 » en vertu de la SARF. Une violation d'un de ces engagements, ratios, tests ou restrictions pourrait entraîner un cas de défaut en vertu de la SARF ou entraver la capacité des entités du Groupe à emprunter en vertu de ces facilités. Lors de la survenance de tout cas de défaut au titre de la SARF, notamment par suite de l'accélération de la RCF ou des obligations du Groupe, les prêteurs y afférents pourraient annuler les lignes de financement desdites facilités et choisir de déclarer tous les montants impayés en vertu de la SARF, ainsi que les intérêts courus, immédiatement dus et exigibles.

Les contrats de financement du Groupe prévoient des engagements dont le but est, entre autres, de limiter la capacité de la Société et certaines de ses filiales à :

- contracter de l'endettement supplémentaire;
- verser des dividendes ou faire toute autre distribution;
- effectuer certains paiements ou investissements;

- octroyer des sûretés ou garanties ;
- céder des actifs ou des actions ;
- effectuer des transactions avec des sociétés affiliées ;
- fusionner ou se consolider avec d'autres entités.

Ces limitations font l'objet de diverses conditions et exceptions, notamment applicables à la capacité de distribuer des dividendes ou procéder à des investissements dans certaines circonstances. Toutefois, ces engagements pourraient limiter la capacité du Groupe à financer ses opérations futures et ses besoins en capitaux ainsi que sa capacité à poursuivre les opportunités commerciales et les activités qui pourraient être dans son intérêt. En

outre, la capacité du Groupe à respecter les engagements (*covenants*) au titre de ses instruments de dette pourrait être affectée par des événements hors de son contrôle.

Les obligations de la Securitifleet Holding au titre de la SARF ainsi que celles tenant au remboursement des sommes empruntées dans le cadre du prêt existant entre EC Finance et Securitifleet Holding (l'« Emprunt Securitifleet ») (ces remboursements permettent à EC Finance de rembourser les Obligations EC Finance) sont garanties directement ou indirectement par les sûretés partagées décrites à la Section 3.2.3.2 « Dette destinée au financement de la flotte » du Document d'Enregistrement Universel 2019.

2.2 IMPACTS DE LA PANDÉMIE DU COVID19 SUR LES AUTRES FACTEURS DE RISQUES

2.2.1 Risques liés au secteur d'activité et aux marchés du Groupe

- **Risques liés à la baisse de la demande de voyages et de transports dans les régions dans lesquelles le Groupe opère (risques élevés)**

Le Groupe a généré 46,7% de son chiffre d'affaires consolidé pour l'exercice clos au 31 décembre 2019 grâce aux locations au départ des agences situées dans les aéroports, chiffre d'affaires en forte réduction du fait de la fermeture ou de la réduction forte d'activité de la plupart des aéroports à travers le monde. Cette part significative du chiffre d'affaires du Groupe fortement corrélée au niveau du trafic aérien tant pour les clientèles loisirs que professionnels a été affectée. Un événement tel que la crise du Covid-19, épidémie de longue durée à l'échelle mondiale accompagnée du maintien de mesures restrictives de confinement afin de la contrôler, a fortement réduit les déplacements aériens professionnels ou touristiques et a donc un effet défavorable significatif sur l'activité, les résultats d'exploitation, la situation financière du Groupe et ses perspectives. L'incertitude économique subsistant, la volatilité des conditions économiques et du niveau de fréquentation des transports aériens, les changements de comportement de nos clients et l'amplitude de la crise liée au Covid-19 rendent de ce fait plus incertaines les prévisions de la demande et par conséquent de la bonne gestion de la flotte.

- **Risques liés à la concurrence élevée dans le secteur de la location de véhicules marqué par des évolutions structurelles (risques élevés)**

Le secteur de la location de véhicules est un marché concurrentiel. Sur le plan international, le Groupe est principalement en concurrence avec plusieurs sociétés multinationales de location de véhicules et de brokers. Le Groupe est également en concurrence dans certaines régions ou certains pays avec un certain nombre d'entreprises régionales de taille moins importante. Dans certaines régions, les concurrents et concurrents potentiels du Groupe peuvent avoir une plus grande part de marché, davantage de personnel technique, une clientèle plus large, des coûts plus faibles, des canaux de distribution plus performants ou une meilleure reconnaissance de leur marque et pourraient s'adapter plus rapidement que le Groupe pour répondre aux attentes et changements de la

demande dans la zone où ils opèrent. À l'échelle mondiale, certains de ces concurrents et concurrents potentiels qui pouvaient disposer de moyens financiers ou de ressources marketing plus importants avant la première vague de pandémie de Covid-19, pourraient affecter la position concurrentielle du Groupe, post-Covid-19.

L'émergence de nouvelles solutions de mobilité crée des opportunités mais comporte également des risques. L'arrivée de nouveaux concurrents potentiels issu du digital tels que les sociétés proposant des services d'autopartage et de covoiturage ainsi que leur présence croissante sur le marché de la mobilité ou encore l'arrivée de sociétés de leasing sur des contrats de durée plus courte pourraient également affecter la position concurrentielle du Groupe. Pour répondre à cette concurrence et à ces évolutions du marché, le Groupe a mis en place depuis juin 2020 le programme stratégique « Connect » (organisé en Services Lines et « cas d'usage ») qui vise à adresser ces nouvelles demandes et nouveaux comportements des clients.

- **Risques liés au caractère saisonnier et sensible aux conditions climatiques du secteur d'activité de la location de véhicules**

Le troisième trimestre de l'année est historiquement le trimestre au cours duquel l'activité du Groupe est la plus importante du fait du nombre plus important de voyages de loisirs pendant l'été. À titre d'exemple, pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, le Groupe a généré au cours du troisième trimestre 33,4% de son chiffre d'affaires consolidé et 78,2% de son Corporate EBITDA Ajusté. À la date du présent Amendement, l'ampleur de la pandémie de Covid-19, et son accroissement toujours en cours à travers le monde, ont déjà perturbé de façon massive les deuxième et troisième trimestres 2020 et impacteront le quatrième trimestre 2020, générant un effet défavorable significatif et important sur le chiffre d'affaires et les résultats du Groupe.

Le Groupe effectue les achats de véhicules pour sa flotte sur la base des fluctuations anticipées de la demande, notamment saisonnières. Cet ajustement nécessaire de la taille de la flotte se reflète également par un niveau d'endettement plus élevé pendant les mois d'été par rapport

au reste de l'année afin de pouvoir financer les acquisitions supplémentaires de véhicules. Le Groupe gère sa structure de coûts et ses décisions d'investissement sur la base de ses prévisions de demande et de ses besoins historiques. Toute discordance entre l'activité réelle et les prévisions du Groupe notamment pendant les pics saisonniers et les périodes intermédiaires qui les précèdent et les suivent pourrait avoir un effet défavorable significatif sur les prix et donc sur l'activité du Groupe, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

- **Risques liés à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne**

Par référendum du 23 juin 2016 le Royaume-Uni a fait le choix de sortir de l'Union européenne (le « **Brexit** »). La date du Brexit, initialement prévue le 29 mars 2019, a été repoussée à plusieurs reprises, de sorte que le Brexit s'est effectivement produit le 31 janvier 2020 à minuit (heure de Paris).

Entre temps, l'Union européenne et le Royaume-Uni sont parvenus le 17 octobre 2019 à un accord établissant les conditions du retrait ordonné du Royaume-Uni de l'Union européenne (l'« **Accord de Retrait** »). L'Accord de Retrait prévoit une période de transition, qui a débuté le 1^{er} février 2020, durant laquelle le Royaume-Uni, devenu État tiers, continue de respecter l'intégralité de l'acquis de l'Union (ensemble des directives, normes et standards de l'Union européenne notamment), sans pouvoir participer aux institutions ni être associé aux processus décisionnels européens. En contrepartie, durant cette période de transition, le Royaume-Uni maintient son accès au marché intérieur et à l'Union douanière. La période de transition s'est terminée le 31 décembre 2020. Pendant cette période, l'Union européenne et le Royaume-Uni ont défini de nouvelles règles qui régissent le partenariat pour l'avenir.

Hormis ces risques sur le territoire britannique, le Groupe est vigilant sur les activités Loisirs dans le Sud de l'Europe, en particulier en Espagne, en Italie et au Portugal. Du fait du Covid19, ces activités ont déjà été impactées depuis l'été 2020. Dans un contexte normal, ces destinations fortement fréquentées par les touristes en provenance du Royaume-Uni pourraient être affectées en cas de chute de la devise, de ralentissement de l'activité au Royaume-Uni ou d'évolutions de la réglementation qui pèseraient sur les déplacements.

Le Brexit et les incertitudes liées à la mise en place de l'accord pourraient affecter négativement les économies globales, les conditions du marché et pourraient contribuer à l'instabilité des marchés financiers et des marchés des changes notamment liés à la volatilité de la valeur de la livre sterling ou de l'euro. Les effets du post accord Brexit ne pouvant être complètement anticipés, cela pourrait avoir un effet défavorable significatif sur la production automobile et la disponibilité des véhicules, sur l'activité, les résultats d'exploitation, la situation financière du pays et ses perspectives. Sur un plan structurel, la Grande-Bretagne est un territoire où la concurrence est vive et les prix tendus, tirant le marché vers le bas en particulier sur les activités «SME» et «Remplacement» du segment Affaires. Ce contexte est renforcé par le Brexit qui crée une pression sur les volumes, affectant défavorablement le segment Affaires qui n'est que partiellement compensé par les volumes réalisés sur le segment «Loisirs». Le Brexit a également un effet sur les prix lié à une hausse de l'inflation qui pourrait ne pas être compensée par une hausse des prix. Enfin, le Brexit pourrait entraîner des incertitudes quant au cadre juridique applicable aux opérations du Groupe en raison notamment de potentielles divergences de lois et réglementations nationales, le Royaume-Uni devant déterminer les lois de l'Union européenne qu'il souhaite remplacer ou reproduire.

2.2.2 Risques liés au fonctionnement du Groupe

- **Risques liés à la stratégie (risques élevés)**

Le succès de la stratégie du Groupe dépend de sa capacité à identifier et exploiter avec succès des opportunités dans le marché en évolution des solutions de mobilité, et plus généralement d'adapter ses stratégies commerciales, pour répondre à l'évolution de la demande des clients et à leur diversité sur ses marchés existants. La crise du Covid-19 a démontré la résilience des équipes et la flexibilité de son *business model* à travers la mise en œuvre rapide de plans de réductions de coûts mis en place et l'adaptation des plans de flotte depuis mars 2020. Cependant, de nouvelles occurrences de la crise sanitaire à court terme pourraient entamer cette capacité d'adaptabilité et réduire la flexibilité du *business model* du Groupe.

Outre les risques liés à la capacité du groupe à définir une stratégie pertinente et cohérente avec son environnement concurrentiel et ses propres ressources, il existe également des risques dans son exécution, notamment dans les plans de transformation engagés (Connect). En effet, un retard dans la mise en place de cette transformation impliquerait un manque à gagner significatif en termes de création de valeur tant sur les revenus attendus que sur la réduction des dépenses planifiées.

- **Risques liés la Transformation Digitale (cf. Risques liés à la capacité du Groupe à poursuivre des nouveaux développements en matière de technologie de système d'information) (risques élevés)**

Pour atteindre ses objectifs stratégiques et rester compétitif, le Groupe doit continuer à développer et améliorer ses systèmes d'information afin de répondre aux attentes de digitalisation accrue des clients et à la digitalisation accrue de la concurrence et suivre le rythme des nouveaux enjeux technologiques du traitement de l'information. Cela pourrait nécessiter des investissements et le développement de nouveaux logiciels exclusifs ou d'autres technologies, l'acquisition de matériel et de logiciels ou des mises à jour des systèmes actuels. Le Groupe a fait des investissements dans ses systèmes d'information, y compris dans le cadre de son programme de simplification de son core-system autour du projet Purple, mais le Groupe ne peut garantir à ce jour si il sera en mesure d'anticiper ces évolutions ou d'avoir les moyens d'acquérir, concevoir, développer, mettre en œuvre ou utiliser, de manière rentable, des systèmes d'information fournissant les fonctionnalités nécessaires afin de lui permettre de faire face efficacement à la concurrence.

- **Risques liés à la capacité du Groupe à développer et maintenir une reconnaissance de ses marques favorable (risques élevés)**

Le Groupe investit dans la promotion de ses marques, notamment par la conclusion de partenariats et au travers de campagnes de publicité. Toutefois, le Groupe étant exposé à un certain nombre de facteurs pouvant avoir une incidence sur la reconnaissance de ses marques et qui sont indépendants de sa volonté, ces initiatives pourraient ne pas être récompensées. L'intégration des marques récemment acquises par le Groupe pourrait également présenter un risque de réputation pour le Groupe et avoir un effet défavorable significatif sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe.

Le risque d'atteinte à la réputation du Groupe est amplifié par le fait que le Groupe exerce également ses activités au moyen d'un important réseau de franchisés, d'agents et de partenaires indépendants. Bien que le Groupe ait mis en place des conditions d'utilisation de ses marques (*Brand Guidelines*) qui précisent les conditions dans lesquelles ses partenaires, franchisés et agents peuvent reproduire et/ou représenter ses marques et qu'ils s'assure, notamment par des veilles, que les franchisés, agents et partenaires respectent les standards du Groupe et participent à la promotion de ses marques qu'ils exploitent sous licence, la réputation des marques du Groupe pourrait être négativement affectée dans le cas contraire. Ceci pourrait également avoir un effet défavorable significatif sur la capacité du Groupe à attirer de nouveaux franchisés, agents ou partenaires dans son réseau et compromettre sa stratégie de croissance.

2.2.3 Risques opérationnels

- **Risques liés à l'incapacité éventuelle du Groupe de prévenir les atteintes à la sécurité des données de ses clients et les cyberattaques (risques élevés)**

Les systèmes du Groupe collectent, stockent et traitent régulièrement les données des clients, y compris les données à caractère personnel concernant des millions de particuliers et des données non publiques concernant de nombreuses entreprises. L'incapacité du Groupe à maintenir la sécurité des données ou l'intégrité des systèmes qu'il détient, que ce soit de son propre fait ou en raison de fraudes, d'erreurs, d'omission ou d'actes malveillants de tiers, pourrait nuire à sa réputation et pourrait engager de multiples responsabilités. Des tiers pourraient en particulier disposer de la technologie ou de l'expertise pour contourner les dispositifs de sécurité des données relatives aux transactions avec les clients.

Le Covid-19 a été accompagné d'une augmentation notable du risque lié à des cyberattaques, dû au nombre accru d'attaques généralement constatées sur les entreprises ainsi qu'à l'augmentation du télétravail. Le site internet d'Europcar a ainsi connu au début du premier confinement une augmentation de 40 % de l'activité malicieuse, qui a été maîtrisée. Les capacités d'accès à distance ont été renforcées et ont été globalement satisfaisantes en permettant une continuité des opérations administratives. De plus, des communications de sensibilisation des employés ont été effectuées afin de focaliser l'attention sur les principaux risques constatés et le risque de fraude lié.

Les mesures de sécurité mises en place pourraient ne pas suffire à prévenir des atteintes à la sécurité, atteintes qui pourraient mener pour certaines d'entre elles à une interruption temporaire du service concerné ou à une interruption temporaire de l'activité de l'entité du Groupe cible de l'attaque, susceptibles de causer un préjudice important à l'activité, aux résultats d'exploitation et à la réputation du Groupe.

- **Risques liés au capital humain (risques élevés)**

Le Groupe s'appuie sur un certain nombre d'employés clés avec des compétences spécialisées et une grande expérience dans leurs domaines respectifs. Le Groupe estime que sa croissance et le développement de ses activités dépendront de sa capacité à attirer et retenir du personnel hautement compétent et qualifié avec un savoir-faire spécialisé dans le secteur d'activité de la location de véhicules et de la mobilité. Si le Groupe venait à perdre les services de certains de ses collaborateurs, sa capacité à mettre en œuvre sa stratégie

avec succès, ses plans financiers, ses plans marketing et ses autres objectifs s'en trouverait significativement affectée.

- La sécurité des clients et des employés ainsi que le bien-être des collaborateurs font partie intégrante des valeurs du Groupe et de son programme *Commit Together*.

En termes de sécurité, en sus des réglementations environnementales et de sécurité, (voir la Section 2.5.1.3 « *Risques liés au respect des règles environnementales et de sécurité* » du Document d'Enregistrement Universel 2019) le Groupe a lancé dès les débuts de la pandémie son « *Safety Program* », afin de renforcer les mesures de nettoyage et d'hygiène dans l'ensemble de son réseau d'agences et ses flottes de véhicules, pour la sécurité de ses clients et de ses collaborateurs. Ce programme suit les recommandations des autorités de santé en intégrant les meilleurs protocoles de nettoyage et de désinfection en rapport avec la crise sanitaire. En juin 2020, un partenariat avec Bureau Veritas permet au Groupe d'évaluer ses *process* et pratiques et d'être accompagné dans la mise en œuvre de protocoles sanitaires de référence.

- Travail et mobilité se transforment rapidement et de nouvelles frontières se redessinent sous l'impact entre autres du digital et sous l'effet de la crise sanitaire liée au Covid-19 : le Groupe avait initié des dispositifs de télétravail pour les collaborateurs basés dans ses sièges, avec la signature d'un accord de télétravail en 2019. En 2020, du fait de la crise sanitaire, ces dispositifs ont été plus largement généralisés. Des initiatives locales ont par ailleurs été déployées, telles que l'organisation de réunions virtuelles pour maintenir le lien social ou encore la mise à disposition pour les salariés d'une cellule de soutien psychologique pour prévenir tout risque d'isolement.

Cependant, bien que le Groupe mette en œuvre une stratégie visant à attirer et retenir un personnel talentueux et soit soucieux du développement de ses employés, il ne peut garantir qu'il sera en mesure de conserver l'ensemble de ses talents, compte tenu de la conjoncture économique et sanitaire impactant tout particulièrement le secteur d'activité du Groupe.

- **Risques liés à l'approvisionnement de la flotte de véhicules du Groupe et aux campagnes de rappel des constructeurs (risques élevés)**

L'approvisionnement de la flotte du Groupe repose dans une large mesure sur des accords contractuels conclus avec un nombre limité de constructeurs et de concessionnaires automobiles.

Chacun de ces constructeurs peut décider ou être contraint de restreindre la fabrication ou la vente de véhicules au secteur de la location pour diverses raisons ou pourrait être affecté par la survenance d'événements imprévisibles tels que le Covid-19 qui pourraient perturber la chaîne d'approvisionnement des véhicules. De manière générale, les constructeurs automobiles limitent le volume des ventes des véhicules aux sociétés de location courte durée à un pourcentage du total de leurs ventes de véhicules neufs. Ce pourcentage varie entre 7% et 12% suivant les constructeurs. Par ailleurs, en fonction des conditions de marché, la vente de véhicules aux sociétés de location de véhicules peut s'avérer moins rentable pour les constructeurs automobiles que d'autres canaux de distribution ou peut ne pas correspondre à leur stratégie commerciale et de promotion de la marque sur une période donnée. En effet, les ventes aux sociétés de location de véhicules ont historiquement été relativement moins rentables pour les constructeurs automobiles en raison des avantages promotionnels et autres programmes de rabais qu'ils octroient et qui permettent aux acheteurs de flotte comme Europcar de limiter les coûts moyens de détention de leurs véhicules. Les coûts d'approvisionnement et de détention de la flotte peuvent aussi augmenter en raison des taxes liées à la réduction des émissions du type d'énergie imposé, et il ne peut être garanti que le Groupe soit en mesure de répercuter cette augmentation de coûts sur ses clients. Si le Groupe ne parvenait pas à obtenir des tarifs ou des conditions favorables à l'achat des véhicules et qu'il n'était pas en mesure de répercuter une hausse importante des coûts sur ses clients, cela pourrait avoir un effet défavorable significatif sur ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Tout changement de normes, difficulté économique ou financière notamment lié au Covid-19, affectant les constructeurs, concessionnaires et leurs fournisseurs de composants de véhicules, pourrait entraîner une augmentation des prix payés par le Groupe pour les véhicules ou limiter la capacité du Groupe à approvisionner sa flotte. Par conséquent, le Groupe ne peut garantir qu'il continuera d'être en mesure d'acquérir des véhicules à des conditions aussi compétitives ou selon les modalités de vente dont il bénéficie actuellement.

Le Groupe s'appuie sur des programmes avec engagement de rachat (dans lesquels les véhicules du Groupe sont rachetés par les constructeurs ou concessionnaires selon des conditions préalablement définies après une période de détention prédéterminée) pour limiter le risque sur la valeur résiduelle de revente des véhicules, financer sa flotte sur la base d'un prix de rachat prédéterminé et avoir plus de flexibilité dans la gestion de sa flotte.

Au cours de la pandémie de Covid-19, des contrats avec clause de rachat ont permis de réduire rapidement la flotte et de l'adapter à la baisse de la demande, ce qui a permis de garantir la flexibilité et la rapidité de gestion de la flotte. Fort de ses partenariats consolidés avec des constructeurs automobiles, le Groupe a su adapter le contrat et trouver des mesures appropriées telles que la diminution des périodes de détention contractuelle, le report de la livraison de nouveaux

véhicules et l'annulation de certaines commandes engagées de véhicules devant s'ajouter à la flotte sans pénalités.

Les négociations avec les constructeurs automobiles ont reposé sur la notion convenue que la pandémie de Covid-19 était un scénario exceptionnel et imprévisible à surmonter et que pour ce faire, EMG compte sur ses partenariats à long terme, tels que celui qu'il entretient avec les constructeurs automobiles.

La politique d'achat de véhicules demeure essentiellement orientée « buy-back ».

La part du diesel dans les achats par le Groupe de véhicules particuliers est passée de 59 % en 2015 à 53 % en 2016, 47 % en 2017, 38 % en 2018 et 32 % en 2019. Cette baisse continue à se faire principalement sur les petits véhicules, mini économiques et compacts.

Du fait de l'avantage économique d'usage toujours favorable des véhicules diesel (plus faible consommation, prix du litre et récupération de la TVA), à la date du présent Document d'Enregistrement Universel, le Groupe n'a pas encore constaté de baisse de la demande sur le diesel de la part de ses clients.

Il a été constaté qu'à la date du présent Document d'Enregistrement Universel, les constructeurs ont réduit pour l'année 2020, comme en 2019, la proportion des véhicules diesel au profit des véhicules essence. En 2020 la part de véhicules électriques (VE) dans la flotte est restée très faible. L'offre constructeur s'élargissant progressivement, le volume de véhicules électriques acheté en 2020 devrait croître par rapport à 2019 mais restera très limité du fait de la priorité donnée par les constructeurs aux clients particuliers. Le Groupe anticipe encore un accroissement de l'offre de véhicules électriques en 2021, pouvant atteindre 10 % des achats de flotte du Groupe.

La procédure WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure*) permettant de mesurer la consommation de carburant et les rejets de CO₂ et autres polluants est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2018. Les taux de CO₂ constatés depuis l'entrée en vigueur de la procédure WLTP sont supérieurs à ceux de l'ancienne norme, entraînant une augmentation des taxes imposées sur les véhicules. La France, le Royaume-Uni et l'Allemagne sont les principaux pays concernés par cette augmentation. De plus, afin d'inciter les constructeurs et les consommateurs à se tourner vers des véhicules à faible émission, il ne peut être exclu, à la date du présent Document d'Enregistrement Universel, que les gouvernements des différents pays décident à l'avenir de poursuivre des augmentations significatives des taxes basées sur le CO₂, susceptible d'entraîner une augmentation des coûts de détention et d'avoir un effet défavorable significatif sur les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe.

Par ailleurs, il est constaté que pour l'activité de location courte durée, la demande client pour les véhicules électriques reste sporadique. La faible autonomie, le temps de recharge élevé et les infrastructures limitées demeurent un véritable frein pour les clients. Les véhicules hybrides sont quant à eux bien perçus, mais l'offre des constructeurs reste actuellement très limitée y compris pour l'année 2020. À l'horizon 2021, le Groupe prévoit une offre grandissante de véhicules hybrides et électriques.

Le Groupe pourrait devoir engager des dépenses importantes si un constructeur ou un concessionnaire ne pouvait plus respecter son engagement de rachat pour cause d'insolvabilité ou pour toute autre raison ou si un

constructeur ou un concessionnaire ne souhaitait plus racheter des véhicules dont la valeur résiduelle aurait diminué. Dans ces hypothèses, le Groupe pourrait ne pas être en mesure de revendre ses véhicules aux prix spécifiés dans le programme de rachat ou calculés sur la base de l'amortissement garanti ou percevoir les primes contractuelles. Si un constructeur ou un concessionnaire ne respectait pas les obligations susmentionnées, le Groupe pourrait se retrouver avec une créance impayée substantielle et incertaine, en particulier en ce qui concerne les véhicules qui auraient été soit (i) revendus à un montant inférieur au montant garanti contractuellement et donc soumis à une obligation d'indemnisation par le constructeur ou par le concessionnaire pour la perte supportée par le Groupe ou (ii) retournés au constructeur ou au concessionnaire mais pour lesquels le Groupe risquerait de ne recevoir aucun paiement ou un paiement partiel. Ce défaut d'exécution pourrait entraîner une perte substantielle pour le Groupe.

Les véhicules composant la flotte du Groupe peuvent faire l'objet de rappels par leurs constructeurs. Dans certains cas, les rappels peuvent conduire le Groupe à essayer de rappeler les véhicules loués auprès des clients ou à refuser de louer les véhicules disponibles jusqu'à ce que les mesures prévues par les rappels puissent être appliquées. Si un grand nombre de véhicules faisait l'objet de rappels simultanés, ou si les pièces de rechange nécessaires n'étaient pas disponibles en quantité suffisante, le Groupe pourrait rencontrer des difficultés pour satisfaire la demande clients durant plusieurs semaines/mois. Le Groupe pourrait également devoir faire face à des recours en responsabilité si les rappels concernaient des véhicules déjà revendus. En fonction de leur nombre et de leur importance, les rappels pourraient avoir un effet défavorable significatif sur le chiffre d'affaires du Groupe, diminuer la valeur résiduelle des véhicules concernés, soulever des difficultés en termes de service à la clientèle et, plus généralement, nuire à la réputation globale du Groupe et à l'image dont le Groupe bénéficie auprès des consommateurs.

- **Risques liés aux relations contractuelles avec certains partenaires et canaux de distribution clés (risques élevés)**

Dans le segment «loisirs», le Groupe s'appuie sur un certain nombre de partenariats ciblés et des canaux de distribution tiers qui génèrent un chiffre d'affaires de location important, représentant 30 % des réservations de location de véhicules du Groupe en 2019.

Dans le segment «affaires», le Groupe a également conclu de nombreux contrats exclusifs et non exclusifs avec des grandes entreprises qui génèrent cumulativement une part significative du chiffre d'affaires consolidé du Groupe.

La perte de certains de ces partenariats, canaux de distribution ou contrats, toute modification défavorable dans leurs conditions, y compris les barèmes des commissions et autres arrangements financiers, la résiliation potentielle de certains de ces contrats (dont certains peuvent être résiliés à tout moment par les partenaires), la réduction des volumes de ventes de certains des partenaires ou canaux de distribution, ou l'incapacité d'une partie à traiter et communiquer les réservations au Groupe pourraient avoir un effet défavorable significatif sur l'activité, les résultats d'exploitation, la situation financière et les perspectives du Groupe.

- **Risques liés à l'incapacité éventuelle du Groupe de détecter des fraudes (risques élevés)**

L'étendue et la nature des activités du Groupe l'exposent au risque de fraudes, qui pourraient impacter défavorablement ses résultats d'exploitation et sa situation financière ainsi que nuire à son image. Le Groupe pourrait être confronté à divers types de fraude qui pourraient la viser directement ou viser ses clients. De plus, avec la complexification des technologies et l'accélération de la mise en place de nouveaux services ou de nouvelles applications relatives notamment à la facturation et à la gestion des relations avec les clients, de nouveaux types de fraudes plus difficiles à détecter ou à combattre pourraient également se développer. Se reporter également aux «Risques liés à l'incapacité éventuelle du Groupe de prévenir les atteintes à la sécurité des données de ses clients et les cyberattaques» ci-dessus. En cas de survenance ou de non-détection de ces nouveaux types de fraude, le chiffre d'affaires, les résultats d'exploitation et la réputation du Groupe pourraient être affectés.

- **Risques liés aux relations contractuelles avec certains fournisseurs clés (en plus des constructeurs automobiles)**

Le Groupe a conclu un certain nombre de contrats avec des fournisseurs autres que les constructeurs automobiles, en particulier avec des sociétés d'assurance et des fournisseurs de services informatiques. Le Groupe s'appuie essentiellement sur AIG et Allianz. Le Groupe entretient également des relations d'affaires importantes avec plusieurs fournisseurs de logiciels et de prestataires de services utilisés pour exploiter ses systèmes informatiques, gérer ses réservations et sa flotte ainsi que pour fournir certains services aux clients.

Les prestataires sur lesquels le Groupe s'appuie pourraient refuser de renouveler les contrats dans des conditions qui seraient favorables au Groupe, ou pourraient chercher à renégocier les contrats conclus avec le Groupe. Le Groupe ne peut pas garantir que les prestataires dont il dépend fourniront de manière satisfaisante les services et les produits nécessaires à la conduite de son activité ou fourniront ces services dans des conditions compétitives. La survenance de l'un de ces risques pourrait engendrer des difficultés opérationnelles, porter atteinte à la réputation du Groupe, conduire à la perte de clients et avoir un effet défavorable significatif sur le chiffre d'affaires, les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe.

- **Risques liés aux relations contractuelles avec des franchisés, des agents et des affiliés**

Les redevances perçues des franchisés se sont élevées à 55,2 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2019.

Dans les contrats en vigueur en 2019 et 2020, en plus d'un droit d'entrée, lors du renouvellement de leurs contrats, les franchisés s'acquittent d'un droit d'utilisation exclusif de marques déterminées et détenues par le Groupe pour un territoire donné et défini dans leur contrat. Les franchisés paient également au Groupe un droit de réservation en fonction du canal de distribution retenu, ainsi qu'une redevance égale à un pourcentage du chiffre d'affaires généré par leur activité de location de véhicules, pouvant comprendre un minimum garanti.

En 2016, le Groupe a finalisé une revue complète de ses contrats de franchise afin de déployer les nouveaux projets du Groupe. Dans le nouveau modèle de contrat de franchise, des rémunérations additionnelles à celles décrites ci-dessus sont prévues en fonction de services complémentaires

notamment portant sur l'IT, le marketing, des formations spécifiques, éventuellement souscrits par les franchisés et entrant progressivement en vigueur depuis l'année 2018. En 2020, le Groupe a continué de poursuivre la revue de ses contrats de franchise et a finalisé la refonte du modèle de contrat de franchise Goldcar sur la base des modèles Europcar et InterRent.

S'agissant de la marque Europcar, 32 contrats ont été signés/renouvelés en 2020, 26 contrats devraient être signés/renouvelés en 2021, 29 en 2022, 35 en 2023 et 19 en 2024.

S'agissant de la marque InterRent, 11 contrats ont été prolongés en 2020.

S'agissant de la marque Goldcar, 3 contrats ont été signés/renouvelés en 2020, 19 contrats devraient être signés/renouvelés en 2021, 17 en 2022, entre 15 et 20 en 2023 et entre 15 et 20 en 2024.

Le réseau Europcar est composé de 117 franchisés. Le réseau Buchbinder est composé de 15 franchisés. Le réseau Goldcar est quant à lui composé de 7 franchisés.

Le Groupe ne peut garantir que l'ensemble de ses contrats de franchise seront renouvelés ou renouvelés dans les conditions figurant dans les contrats de franchise proposés par la Société. Des franchisés pourraient décider de quitter les réseaux du Groupe pour rejoindre des concurrents qui leur offriraient des conditions plus favorables ou d'arrêter leur activité suite aux répercussions de la pandémie du Covid-19. Si un ou plusieurs franchisés décidaient de quitter les réseaux du Groupe, cela pourrait amoindrir la couverture géographique des réseaux ; si le Groupe n'était pas en mesure de les remplacer en concluant des accords avec des franchisés à des conditions *a minima* identiques, cela pourrait avoir un effet défavorable significatif sur la rentabilité et les perspectives du Groupe. La perte de certains franchisés pourrait également fragiliser la réputation des marques du Groupe. Le Groupe exploite également un certain nombre d'agences de location de véhicules dans ses Filiales Pays par l'intermédiaire d'agents. Dans certains cas, la validité ou la force exécutoire de certaines des conditions générales de ces contrats d'agence ont été et pourraient de nouveau à l'avenir être contestées par les agents du Groupe ou des tiers. Dans la mesure où un tribunal ou une autorité réglementaire considérerait un terme ou une disposition nulle ou inapplicable et si cette décision devait s'appliquer aux contrats d'agence du Groupe dans une région donnée, cela pourrait avoir un effet défavorable significatif sur les résultats d'exploitation du Groupe.

Le Groupe dispose aussi d'un réseau d'affiliés opérant sous la marque Brunel. De nouveaux contrats sont actuellement à l'étude. Le Groupe ne peut garantir que l'ensemble des membres de son réseau d'affiliés se maintiennent au sein du réseau de chauffeurs diminuant ainsi la couverture géographique de ses services et le revenu y afférent. Par ailleurs, le Groupe doit faire face à des risques concernant les actions ou les omissions de ses franchisés, agents et affiliés.

- **Risques liés à l'impossibilité éventuelle pour le Groupe de poursuivre ses activités à des conditions acceptables dans certains grands aéroports ou gares**

Pour l'exercice clos au 31 décembre 2019, le Groupe a généré 43,9 % de son chiffre d'affaires consolidé dans les Filiales Pays dans des agences de location de véhicules situées dans les aéroports. Le nombre d'agences de location aux aéroports en pourcentage du nombre total d'agences de location du Groupe est resté stable à 18 % sur 2019, sans

prise en compte de l'acquisition de Fox Rent A Car au États-Unis. Le Groupe exploite ses agences de location dans les aéroports et les gares ferroviaires dans le cadre de contrats dont la durée est habituellement comprise entre trois et cinq ans. Bien que ces accords aient été renouvelés dans le passé, les conditions commerciales pourraient être ajustées et le Groupe ne peut garantir que les accords seront renouvelés à des conditions similaires (notamment en raison d'une tendance à la hausse des commissions versées aux aéroports à répercuter sur le consommateur final le cas échéant). L'impossibilité éventuelle pour le Groupe de poursuivre ses activités à des conditions acceptables dans certains grands aéroports et grandes gares ferroviaires faisant actuellement partie du réseau Europcar pourrait avoir un effet défavorable significatif sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe.

- **Risques liés à la détention par le Groupe des véhicules non couverts par les programmes de rachat**

En 2017, environ 89 % de la flotte en unités acquise en 2017 par Europcar était couverte par des engagements de rachat. Ce taux baissait légèrement à 87 % en 2018 et 86 % en 2019 (étant précisé que le taux de 86 % en 2019 ne prend pas en compte la flotte de Fox, d'Europcar Finlande et d'Europcar Norvège). En 2020, le taux de rachat de la flotte est de 54 % en raison de la réduction importante de la flotte réalisée au deuxième trimestre en retournant des véhicules « buy-back » afin d'adapter la taille de la flotte à la baisse du volume d'activité.

La valeur résiduelle des véhicules restants non couverts par les programmes de rachat (*buy-back*) et désignés comme des « véhicules à risque » est exposée à des conditions variables liées aux incertitudes du marché des véhicules d'occasion. La capacité du Groupe à vendre ses véhicules sur le marché des véhicules d'occasion pourrait être contrainte par un certain nombre de facteurs, notamment les conditions macroéconomiques en particulier, celles résultant de l'épidémie de Covid-19, les changements de modèle, les exigences légales (par exemple des changements affectant la législation environnementale ou les taxes sur les véhicules) et l'offre excédentaire des constructeurs de véhicules neufs ou jeunes occasions, pouvant résulter des conséquences de l'épidémie de Covid-19. Une baisse des prix des véhicules d'occasion ou un manque de liquidité sur le marché des véhicules d'occasion pourrait sérieusement limiter la capacité du Groupe à revendre les « véhicules à risque » sans enregistrer une perte sur investissement et pourrait avoir un effet défavorable significatif sur la rentabilité du Groupe.

Cette année, le pourcentage de véhicules à risque du Groupe a augmenté et pourrait présenter un risque si le Groupe n'est pas en mesure de le rééquilibrer avec une nouvelle flotte de « buy-back ». Bien que le Groupe ait conclu certains accords pluri-annuels de véhicules « buy-back », les « véhicules à risque » dans la flotte du Groupe, pourraient augmenter en raison des conditions du marché ou de la réticence des constructeurs à conclure des ventes avec engagement de rachat ou si les conditions de rachat offertes étaient moins attractives.

Le Groupe s'appuie sur les programmes de rachat pour financer une part importante de sa flotte. Si le Groupe ne parvenait plus à acheter une partie importante des véhicules de sa flotte par le biais des programmes de « buy-back » à des conditions acceptables, cela pourrait également rendre plus difficile le financement de la dette liée aux acquisitions de véhicules à des conditions acceptables.

Par ailleurs, les coûts de détention de la flotte représentent un coût important dans l'activité du Groupe. Dans ce cadre, les programmes de rachat permettent au Groupe de déterminer à l'avance une part importante de ces coûts de détention. Toute augmentation de la proportion de « véhicules à risque » dans la flotte du Groupe diminuerait cette capacité de prévision des coûts de détention de la flotte d'une part et augmenterait son exposition aux fluctuations de la valeur résiduelle des véhicules d'occasion d'autre part. Par ailleurs, une baisse de la valeur résiduelle des « véhicules à risque » pourrait conduire le Groupe à enregistrer une perte lors de la revente finale de ces véhicules et affecterait sa liquidité en réduisant la valeur de la base d'actif sur laquelle s'appuie le financement.

Enfin, les programmes de rachat offrent une flexibilité accrue pour ajuster la taille de la flotte du Groupe aux fluctuations saisonnières de la demande ou en cas de ralentissement économique, dans la mesure où ces programmes permettent une durée de détention plus courte que les véhicules à risque. Cette flexibilité a permis au Groupe d'optimiser les coûts de détention de sa flotte et d'accroître sa rentabilité. Le Groupe ne peut garantir qu'il sera en mesure de conserver le même pourcentage de véhicules bénéficiant d'un engagement de rachat de sa flotte et, de ce fait, que le même niveau de flexibilité dans la gestion de sa flotte sera maintenu à l'avenir. Ceci pourrait avoir un effet défavorable significatif sur les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe.

2.2.4 Risques réglementaires et juridiques

- **Risques liés à l'évolution de la législation et de la réglementation en vigueur, applicable aux activités du Groupe (risques élevés)**

L'activité du Groupe, présent (directement ou par le biais de franchises, d'agents ou de partenariats) dans plus de 140 pays et territoires à travers le monde en 2019, est soumise à une grande diversité de lois et règlements locaux, nationaux et internationaux.

Sa présence Internationale expose le Groupe à divers risques, comprenant notamment : (i) la conformité avec les exigences légales et réglementaires dans chaque pays où il est implanté, notamment concernant la réglementation dans les domaines suivants : fiscalité, assurance/ responsabilité automobile, consommation, marketing, taux d'assurance, produits d'assurance, données personnelles des consommateurs, protection des données, lutte contre le blanchiment et la corruption, droit du travail, recouvrement des frais, contrôle des prix et la protection des marques du Groupe et autres droits de propriété intellectuelle, (ii) la conversion des devises étrangères ainsi que les limitations en matière de transfert de revenus, (iii) les divers régimes fiscaux, y compris les conséquences de changements des lois fiscales applicables, (iv) les exigences locales en matière de propriété ou d'investissement, ainsi que la difficulté d'obtenir des financements dans certains pays pour des opérations locales et (v) les potentielles instabilités politiques ou économiques, grèves des employés, les catastrophes naturelles, les conflits armés et le terrorisme. La survenance de ces risques, individuellement ou dans leur ensemble, pourrait avoir un effet défavorable significatif sur les activités du Groupe, ses résultats d'exploitation ou sa situation financière.

Des modifications législatives, réglementaires, jurisprudentielles ou relatives à d'autres normes applicables aux activités du Groupe ainsi que, plus généralement tout changement dans les pratiques décisionnelles des autorités compétentes pourraient engager la responsabilité du Groupe ou affecter la manière dont le Groupe opère le suivi et la veille des réglementations auxquelles il est soumis, les activités du Groupe en France ou hors de France pourraient être non conforme à des lois et règlements applicables et engager la responsabilité du Groupe. Cette éventuelle non-conformité du Groupe avec des lois et règles auxquelles il est soumis, tant en France qu'à l'international pourrait également conduire à différents types de sanctions, dont la limitation, la suspension, ou l'interdiction de certaines activités et le prononcé d'amendes, de dommages-intérêts ou autres pénalités, ce qui pourrait avoir un effet défavorable

significatif sur l'activité du Groupe, sa situation financière, ses résultats d'exploitation, sa réputation ou ses perspectives. Même si ces modifications législatives, réglementaires ou normatives ne s'appliquaient pas directement au Groupe, leurs effets sur ses clients ou partenaires pourraient avoir des répercussions indirectes et significatives sur la manière dont le Groupe exerce ses activités ou les coûts qui y sont associés, et sur la demande des services qu'il leur fournit.

- **Risques liés au respect de la réglementation en matière de protection des consommateurs**

L'activité BtoC du Groupe est régie par les règles en vigueur en matière de protection du consommateur. Dès lors, toute modification de ces lois, des textes pris pour leur application ou de la jurisprudence en vigueur sur des sujets tels que, notamment, la transparence des prix, la non-discrimination tarifaire, les clauses abusives, les exigences d'information précontractuelle ou de recueil du consentement devra impérativement être mise en œuvre, ce qui pourra, le cas échéant, impliquer des coûts (coûts de développement des systèmes d'information, coûts logistiques...) et/ou une modification de ses pratiques commerciales. Par exemple, l'adoption de réglementation affectant ou limitant la vente d'assurances complémentaires ou un changement d'interprétation de la réglementation par les autorités compétentes pourrait entraîner une réduction ou une perte de ces sources de revenus et avoir un effet défavorable significatif sur la rentabilité du Groupe.

Le non-respect des règles en matière de droit de la consommation peut également, d'une part, affecter la réputation et l'image du Groupe, notamment en cas d'actions de communication émanant d'associations de consommateurs, de contentieux ou de sanctions émanant d'autorités et pouvant faire l'objet de médiatisation, et d'autre part, le résultat opérationnel et la situation financière du Groupe du fait des condamnations et sanctions pouvant être prononcées. Les activités du Groupe peuvent en effet faire l'objet d'enquêtes diligentées par les autorités en charge d'assurer la protection du consommateur, pouvant se solder par de lourdes sanctions financières et par une médiatisation préjudiciable à l'image et à la réputation du Groupe. La possibilité offerte aux associations de consommateurs d'introduire des actions de groupe fait également peser un nouveau risque sur le Groupe, du fait de la médiatisation qui peut être associée à ce type d'actions et du montant consolidé des condamnations. Certaines entités du Groupe, qui font l'objet d'une vigilance régulière ou d'enquêtes plus approfondies de la part des autorités

de la consommation, entretiennent un échange avec ces autorités et les associations de consommateurs.

Par ailleurs, dans le cadre de la procédure de coopération entre les autorités nationales des États membres de l'Union européenne chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs prévue par le règlement (CE) n° 2006-2004, un dialogue a été initié avec la Commission européenne visant à améliorer l'expérience des consommateurs (et en particulier la transparence et le caractère adéquat des conditions contractuelles) au sein de l'Union européenne. À ce titre, le Groupe a pris des engagements auprès de la Commission européenne au cours de l'exercice 2015, parmi lesquels figurent l'adoption de nouvelles conditions générales de location et la clarification de la politique d'assurance et de garanties contractuelles en cas de dommage causé au véhicule. En janvier 2017, la Commission européenne a salué les engagements pris par le Groupe. Le Groupe a poursuivi ses échanges avec la Commission européenne et les autorités nationales compétentes afin de continuer à améliorer ses pratiques. Si ces dernières venaient à considérer que le Groupe ne parvient pas à ajuster sa politique commerciale à la hauteur des attendus, cela pourrait avoir un impact défavorable significatif sur son chiffre d'affaires et ses résultats d'exploitation.

Enfin, dans la plupart des juridictions dans lesquelles le Groupe exerce son activité, le Groupe répercute diverses charges à ses clients, telles que les redevances de concessions aéroportuaires, sous la forme de frais distincts. Cependant, le secteur pourrait à l'avenir être soumis à d'éventuels changements législatifs ou administratifs susceptibles de limiter, restreindre et/ou interdire la possibilité d'indiquer, facturer et recouvrer séparément ces frais, ce qui se traduirait par une réaffectation défavorable des coûts. Si ces mesures venaient à être adoptées au niveau national ou européen, elles pourraient avoir un impact défavorable significatif sur le chiffre d'affaires, les résultats d'exploitation ou les perspectives du Groupe.

- **Risques liés au respect de la réglementation applicable en matière de protection des données personnelles**

Les évolutions relatives à la réglementation applicable à la protection des données personnelles pourraient également avoir un impact défavorable significatif sur les activités du Groupe. Les directives et règlements européens ainsi que les réglementations nationales des divers pays dans lesquels le Groupe exerce ses activités limitent les types d'informations qu'il peut recueillir sur les personnes avec lesquelles il traite ou souhaite traiter, ainsi que la façon dont il recueille, conserve et utilise les informations qu'il est autorisé à collecter. En particulier, le règlement européen sur la protection des données personnelles n° 2016/679 du 27 avril 2016 entré en application le 25 mai 2018 (le « RGPD »), prévoit un renforcement de l'information et des droits des personnes concernées ainsi que des modalités de collecte du consentement plus strictes. Certaines infractions au RGPD pourront notamment justifier d'amendes administratives pouvant s'élever jusqu'à 20 millions d'euros ou 4 % du chiffre d'affaires annuel mondial, le montant le plus élevé étant retenu.

En outre, la nature centralisée des systèmes d'information du Groupe requiert un flux régulier d'informations sur ses clients et clients potentiels au-delà des frontières du pays dans lequel elles ont été collectées. Si ce flux d'informations devenait illicite ou devait générer des coûts d'infrastructure

supplémentaires, la capacité du Groupe à servir ses clients pourrait être significativement compromise pendant une période de temps indéterminée. Plus généralement, le RGPD impose au Groupe de documenter en détail l'ensemble de ses traitements et flux de données personnelles, notamment afin de faciliter les éventuels audits des autorités de protection des données personnelles compétentes.

D'autres évolutions de la législation ou d'accords bilatéraux en matière de traitement des données personnelles, de confidentialité des données clients et de sécurité des données pourraient également avoir une incidence négative importante sur les activités du Groupe. La récente invalidation du Privacy Shield qui permettait d'assurer une protection adéquate des données transférées à destination de prestataires soumis à la législation américaine est l'une de ses évolutions. Dans la mesure où elle limite la capacité du Groupe à procéder à de tels transferts ou nécessite de renforcer les mesures de sécurité applicables aux données, cette invalidation pourrait nécessiter de changer de prestataire ou engendrer des surcoûts.

Par ailleurs, bien que le Groupe mette en place des procédures et des moyens informatiques afin de sécuriser les données personnelles et les données bancaires qu'il collecte, le vol de données, le piratage de ses systèmes de sécurité, l'usurpation de l'identité ou des coordonnées bancaires de ses clients pourraient avoir un impact défavorable significatif sur la réputation du Groupe, son chiffre d'affaires, ses résultats d'exploitation ou ses perspectives. À cet égard, dans le cadre du RGPD le Groupe a pour obligation, si certaines conditions sont réunies, de notifier ses violations de données personnelles aux autorités compétentes ainsi qu'aux personnes concernées.

L'imposition de certains montants à titre d'amende et/ou de dommages et intérêts qui seraient éventuellement à payer par le Groupe à l'issue de procédures en matière de protection des données personnelles pourrait avoir des conséquences défavorables significatives sur sa liquidité et sa situation financière, le conduisant à rechercher des financements ou ressources complémentaires.

- **Risques liés au respect des règles environnementales et de sécurité**

Le Groupe dispose de ses propres installations de stockage de produits pétroliers, de centres de lavages, d'entretien et de maintenance de véhicules. À ce titre, les activités du Groupe sont soumises aux lois et règlements en matière d'environnement, notamment dans le cadre de (i) la propriété et l'exploitation de réservoirs pour le stockage de produits pétroliers tels que l'essence et le carburant diesel et (ii) la production, le stockage, le transport et l'élimination des déchets, y compris la boue de lavage de véhicules, les eaux usées et d'autres substances dangereuses.

La réglementation dans le domaine de l'environnement s'est développée de manière significative ces dernières années et continue de se développer. Les autorités publiques et tribunaux peuvent imposer des amendes ou des sanctions civiles ou pénales, ainsi que des travaux de réparation ou de dépollution, en réponse à une non-conformité à la réglementation environnementale applicable. En outre, dans certains cas, les autorités pourraient modifier ou révoquer les autorisations d'exploitation du Groupe, ce qui pourrait le contraindre à procéder à des fermetures temporaires ou définitives des installations concernées et à payer les coûts de fermeture, d'entretien et de réparation qui en découlent. La mise en conformité du Groupe avec la législation et la

réglementation environnementale pourrait avoir un impact sur ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Chaque Filiale du Groupe gère, pour le pays où elle opère, la conformité à la réglementation locale de ses installations de stockage, afin de s'assurer qu'elles (i) sont correctement déclarées auprès des autorités compétentes des pays dans lesquels les installations sont situées et (ii) ont été remplacées ou mises à niveau pour répondre aux exigences applicables en matière de détection des fuites et de protection contre les déversements, les débordements et la corrosion. Cependant, aucune garantie ne peut être donnée sur le fait que les usages quotidiens liés à l'exploitation de ces systèmes de réservoir n'entraînent pas d'écoulements qui, non significatifs au quotidien, pourraient le devenir au fil des mois et des années.

Par ailleurs, les instances législatives et réglementaires internationales ont considéré et continueront probablement à envisager de nombreuses mesures liées aux émissions de gaz à effet de serre et aux changements climatiques. Si des règles visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre ou à collecter des taxes sur les entités réputées être responsables des émissions de gaz à effet de serre venaient à entrer en vigueur, la demande pour les services du Groupe pourrait être affectée, sa flotte et/ou d'autres coûts pourraient augmenter et ses résultats d'exploitation et sa situation financière pourraient en pâtir.

- **Risques liés au respect de la réglementation relative aux franchisés**

Le Groupe opère des réseaux de franchisés nationaux et internationaux qui assurent une couverture territoriale étendue des activités du Groupe et contribuent à son chiffre d'affaires. Des changements législatifs, réglementaires, administratifs et jurisprudentiels ainsi que les conditions d'application et l'interprétation des textes anciens et récents régissant ce type de relation contractuelle, notamment l'évolution jurisprudentielle qui impacterait le contenu des contrats (au moyen, par exemple, d'une révision judiciaire des conditions préalablement négociées), ou qui viendraient limiter la capacité du franchiseur de mettre fin à des contrats de franchise (par exemple, en imposant le versement d'indemnités en cas de résiliation), ou de refuser le renouvellement ou le transfert de ces accords, pourraient avoir un effet défavorable significatif sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation du Groupe.

Bien qu'indépendants du Groupe, les franchisés se doivent de se conformer au savoir-faire et aux standards définis par le Groupe, au respect des lois et réglementations applicables à leurs activités. Le non-respect par les franchisés de ces règles pourrait avoir un impact défavorable significatif sur la réputation du Groupe et sur ses activités dans les pays concernés.

- **Risques liés aux responsabilités et aux assurances**

L'activité du Groupe génère un risque important dans le champ de la responsabilité civile automobile. Les véhicules de sa flotte confiés à ses clients ou à ses employés peuvent en effet être impliqués dans des cas de dommages corporels et décès ou dommages aux biens occasionnés à des tiers. Le Groupe a souscrit des programmes d'assurance responsabilité civile automobile couvrant la responsabilité civile pour dommages corporels (y compris le décès) et les dommages aux biens vis-à-vis des tiers liés à l'utilisation de ses véhicules loués. Si le Groupe n'était pas en mesure de renouveler son assurance responsabilité civile automobile à des conditions commercialement acceptables, ou de

trouver une couverture alternative équivalente, il serait dans l'incapacité de louer ses véhicules. Les primes d'assurance responsabilité civile automobile, calculées par jour de location ou par véhicule, ont varié par le passé à la fois à la baisse et à la hausse, reflétant les tendances du marché de l'assurance et de la sinistralité propre du Groupe. La disponibilité et le coût de la couverture devraient continuer à être des facteurs déterminants à l'avenir. En outre, il existe seulement un nombre limité d'assureurs disposés à proposer un programme d'assurance responsabilité civile automobile multinational. À titre d'exemple, le Groupe a mis en place un programme d'assurance en Belgique, en France, en Allemagne, en Italie, au Portugal, en Irlande et au Royaume-Uni (l'Europrogramme) auprès d'AIG Europe SA. (« AIG »). Il ne saurait être garanti que les primes d'assurance du Groupe n'augmenteront pas à l'avenir.

Historiquement, une partie significative de l'exposition du Groupe en matière de responsabilité civile, notamment automobile, reste à la charge du Groupe en application de ses polices d'assurance. Dans le cadre de l'Europrogramme, les sinistres ou la part des sinistres responsabilité civile automobile inférieurs ou égaux à un seuil de 500 000 euros par sinistre sont « auto-assurés » par le Groupe. Dans ce cas, AIG indemnise les tiers, au titre des polices d'assurance locales souscrites par les filiales du Groupe, puis se fait rembourser cette somme par le Groupe. Il ne saurait être garanti que le montant restant à la charge du Groupe, n'augmentera pas de manière significative à l'avenir. En outre, en ce qui concerne les risques assurés, il ne peut être garanti que les demandes en responsabilité existantes ou futures ne dépasseront pas les niveaux des polices d'assurance du Groupe. La survenance d'un tel événement pourrait avoir un effet défavorable significatif sur la situation financière du Groupe.

En outre, le Groupe supporte le risque de dommages lié aux véhicules qu'il détient et à son activité hors flotte automobile. Le Groupe a fait le choix de ne pas souscrire une police assurance contre ces risques. Sur le long terme, le coût de l'assurance susceptible de couvrir les dommages à la flotte et le vol de véhicules serait, selon le Groupe, supérieur ou égal aux coûts des dommages réels. Toutefois, aucune garantie ne saurait être donnée sur le fait que le Groupe ne sera pas exposé à des dommages non assurés portant sur des risques, liés à l'ensemble de ses biens, dont les niveaux seraient supérieurs aux niveaux historiques, et qui pourraient avoir un effet défavorable significatif sur la situation financière et les résultats d'exploitation du Groupe.

- **Risques liés à la protection des droits de propriété intellectuelle**

Les activités du Groupe et sa croissance future dépendent notamment de sa capacité à obtenir, à conserver et à protéger ses marques, ses noms de domaine, sa technologie « GreenWay® » et ses autres droits de propriété intellectuelle. Le Groupe accorde des licences d'utilisation de ses marques et autres droits de propriété intellectuelle (y compris ceux qu'il utilise sous licence) à ses franchisés, agents et prestataires de services. Le Groupe, ses franchisés, agents, affiliés ou prestataires de services pourraient ne pas être en mesure de protéger de manière adéquate ces marques et autres droits de propriété intellectuelle contre la contestation de leur validité, la violation ou l'utilisation abusive par des tiers, en particulier sur des marchés sur lesquels le Groupe n'a pas été actif par le passé.

Par ailleurs, certains droits de propriété intellectuelle que le Groupe utilise lui ont été octroyés par des partenaires

en vertu d'accords de licences croisées par lequel il est concédé aux sociétés du Groupe. Une licence exclusive sur certaines marques dans les pays où le Groupe est implanté ou dispose d'une franchise, à l'exclusion des pays où le partenaire exploite en. Toute incapacité de continuer à utiliser ces droits de propriété intellectuelle pourrait avoir une incidence défavorable majeure sur les activités du Groupe. En outre, le Groupe compte sur ce tiers pour prendre des mesures adéquates afin de protéger et de faire respecter les droits de propriété intellectuelle qu'il détient, et qui ont été accordés au Groupe en vertu d'une licence. Il est également possible que des litiges surviennent dans le cadre de l'utilisation par le Groupe des marques faisant l'objet de licence, particulièrement lorsque les intérêts du concédant et ceux du Groupe divergent à mesure que les conditions de marché changent. Le Groupe pourrait être condamné à verser des dommages et intérêts importants, devoir abandonner la vente de services violant les droits de propriété intellectuelle en cause et devoir engager des dépenses supplémentaires pour conclure, le cas échéant, des licences lui permettant d'utiliser les droits de propriété intellectuelle litigieux.

De même, toute violation matérielle relative aux droits de propriété intellectuelle du Groupe pourrait conduire à des litiges, lesquels sont également susceptibles d'entraîner des coûts et une incertitude commerciale pour le Groupe. Chacun de ces événements pourrait avoir un effet défavorable significatif sur l'activité du Groupe, sa situation financière, ses résultats d'exploitation ou ses perspectives.

- **Risques liés aux procédures judiciaires, administratives ou arbitrales**

Dans le cours normal de ses activités, le Groupe est impliqué ou est susceptible d'être impliqué dans un certain nombre de procédures administratives, judiciaires ou arbitrales dont les plus significatives sont décrites à la Section 2.3 « Procédures administratives, judiciaires et d'arbitrage » du présent Amendement. Dans le cas de certaines de ces procédures, des réclamations d'un montant significatif sont faites à l'encontre des sociétés du Groupe ou sont susceptibles

de l'être à titre individuel ou collectif et des sanctions, notamment administratives, peuvent être prononcées contre des sociétés du Groupe. Dans l'hypothèse où certaines de ces sanctions seraient prononcées à l'encontre des sociétés du Groupe, leur application pourrait avoir un impact défavorable significatif sur les activités du Groupe, sa situation financière, ses résultats ou ses perspectives. En outre, les provisions enregistrées, le cas échéant, par les sociétés du Groupe au titre de procédures administratives, judiciaires ou arbitrales dans ses comptes pourraient se révéler insuffisantes, ce qui pourrait avoir des conséquences défavorables significatives sur les activités, les résultats, la situation financière, la liquidité ou les perspectives du Groupe, et ce indépendamment du bien-fondé de la réclamation sous-jacente.

- **Risques en matière de respect du droit de la concurrence**

Les activités du Groupe peuvent faire l'objet d'actions ou d'enquêtes relevant du droit de la concurrence, qui pourraient affecter l'activité, le résultat opérationnel et la situation financière du Groupe. Tout manquement à la réglementation en matière de concurrence, directement ou indirectement (y compris en raison d'un manquement par l'un des agents, franchisés ou partenaires du Groupe) serait susceptible d'engager plus ou moins lourdement la responsabilité du Groupe tant au regard des autorités de concurrence que des parties prenantes pouvant s'estimer lésées et avoir des répercussions, notamment, sur sa réputation, sa situation financière ou ses perspectives. Certaines entités du Groupe font l'objet d'enquêtes et/ou de procédures de la part de différentes autorités administratives dans diverses affaires relevant du domaine de la concurrence et/ou des pratiques commerciales et de fixation des prix.

L'imposition de certains montants à titre d'amende et/ou de dommages et intérêts qui seraient éventuellement à payer par le Groupe à l'issue de procédures en matière de droit de la concurrence pourrait avoir des conséquences défavorables significatives sur sa liquidité et sa situation financière.

2.3 PROCÉDURE ADMINISTRATIVE, JUDICIAIRE OU D'ARBITRAGE

Il est précisé que la présente section remplace le Chapitre 2.9 « Procédures administratives, judiciaires et d'arbitrage » du Document d'enregistrement universel 2019.

Le Groupe est impliqué dans des procédures judiciaires, administratives ou réglementaires dans le cours normal de son activité. En vertu des normes comptables applicables au Groupe, une provision est comptabilisée au bilan lorsque le Groupe est tenu par une obligation résultant d'un événement passé, qu'il est possible qu'une sortie de ressources économiques sera nécessaire pour régler l'obligation et que le montant de celle-ci peut être estimé de façon fiable.

À la date du présent Amendement, le Groupe n'a pas connaissance de procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrage autres que celles mentionnées ci-dessous, susceptibles d'avoir, ou ayant eu au cours des douze derniers mois, un effet significatif défavorable sur la situation financière ou les résultats de la Société ou du Groupe.

- **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 février 2017, un appel a été interjeté devant la Cour Administrative de Lazio (TAR).

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. Si l'ACI a reconnu les améliorations procédurales et matérielles apportées, elle a néanmoins décidé d'engager une procédure de non-conformité pour une violation présumée du Code italien de la consommation. Une amende de 680 000 euros a été notifiée en février 2018 et a été payée. En avril 2018, un appel complémentaire a été interjeté devant la Cour Administrative de Lazio (TAR). Fin mars 2019, le TAR a rendu son jugement relatif à l'appel susmentionné et à l'appel complémentaire et a confirmé les décisions de l'ACI et les arguments à l'appui de ces décisions. Goldcar a introduit en juin 2019 un recours devant le Consiglio di Stato (CDS). La première audience devrait être programmée dans le courant de l'année 2020.

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 le 1^{er} août 2019 et le 4 novembre 2019, l'ACI entrait 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 devant la Cour Administrative de Lazio. La première audience devrait intervenir dans le courant de l'année 2020. À la date du présent document, Goldcar Italy S.r.L. reste dans l'attente de la date de la première audience.

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

Deux sous-franchisés du Groupe au Brésil, Rentax 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 São 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 demanderesse. 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.

Le 3 août 2020, le tribunal de Sao Paulo a rendu une décision finale rejetant les demandes de Rentax et Horizon contre EUROPCAR. Le juge a reconnu que Europcar International S.A.S.U. ne pouvait être tenue pour responsable des dommages causés par EC-BR (ancien franchisé ECI) aux demandeurs, cette question ayant déjà été tranchée dans le procès intenté par Europcar contre le master franchisé et sous-franchisé. En effet, dans ledit procès, le tribunal a considéré Europcar International S.A.S.U. n'avait pas enfreint le contrat d'une part et d'autre part que les accords de sous-franchisés étaient automatiquement résiliés après la résiliation du contrat de franchise principale causée par une rupture du contrat EC-BR.

Ce premier procès est donc définitivement clos et non soumis à appel.

- **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 million 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 indiqué 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 surseoir à statuer dans l'attente de la décision de la Cour d'appel dans le litige sur la responsabilité des experts. En juillet 2020, Europcar a été débouté par le Tribunal judiciaire de Paris, de son action en responsabilité civile professionnelle contre les experts, jugement à l'encontre duquel Europcar a interjeté appel.

- **Commissions d'inter-change excessif appliquées par Mastercard et Visa**

Suite à l'ouverture d'une enquête sur les commissions d'inter-change (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'inter-change appliquées par les sociétés Mastercard et Visa étaient trop élevées et a fixé des limites. À la suite de 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, 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 anticoncurrentielles à hauteur de 3 000 000 de livres sterling sur les périodes allant de 2010 à 2015.

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 anticoncurrentielles 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 de voir 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 anti-concurrentielles. 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 Suprême à la fin de l'année 2018.

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

Cet accord de règlement a été conclu en juin 2020 mettant ainsi fin à l'action susmentionnée d'Europcar Group UK et Mastercard.

- **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 pratiques 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 travaux menés 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 «*Provisions, 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 2019*» du présent Document d'Enregistrement Universel 2019).

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, le Groupe a décidé de conserver la provision de 38 millions de livres sterling comptabilisés l'année précédente. À la date des présentes, aucun changement n'est intervenu dans les dernières estimations et analyses du risque effectuées en 2018 et revue en 2019. Le Groupe continue de conserver la provision de 38 millions de livres sterling.

- **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 2017 pour un montant de 4% du prix d'acquisition de 3 millions d'euros payés par 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. À 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. La première audition par les juridictions compétentes de Ratisbone a eu lieu le 29 octobre 2019, et d'autres ont été prévues en 2020.

À la date des présentes, la procédure suit son cours.

- **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 les remboursements des dommages. À date, plus de 13 000 demandes de remboursement ne sont pas honorées. Charterline a introduit, par ailleurs, 321 actions pour un montant de 620 000 euros en juin 2019 devant le Bad Kreuznach District Court.

À titre reconventionnel, Gefion a demandé que le contrat soit déclaré nul et que l'ensemble des indemnités reçues par Charterline soient remboursées.

Le 3 avril 2020, la Cour a rejeté tous les arguments de Charterline décidant que le contrat-cadre était nul et demandant que le remboursement intégral de toutes les indemnités d'assurance versées. Charterline a fait appel de la décision.

Une nouvelle audience est fixée le 20 janvier 2021.

- **Notification par la DPA Bavaroise de l'existence d'une faille de sécurité sur un serveur de Buchbinder**

Buchbinder a été notifiée le 20 janvier 2020 par la DPA Bavaroise d'une faille de sécurité existante sur un des serveurs de *back-up* 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 intégralement diligentée par voie de presse le 24 janvier 2020.

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

À la date des présentes, la société reste dans l'attente de la décision des autorités compétentes.

- **Litiges sociaux**

Le Groupe fait face à des contestations individuelles de licenciements pour motif personnel ainsi qu'à des réclamations individuelles dans le cadre normal de son activité. Le Groupe fait également face à des contestations individuelles de licenciements pour motif économique prononcés dans le cadre des réorganisations intervenues au cours des précédentes années ainsi qu'à des contestations individuelles ou collectives dans le cadre de réorganisations.

- Litige avec dix anciens salariés

Le Groupe est défendeur dans une procédure de référé devant le Conseil de prud'hommes de Rambouillet dans le cadre de laquelle dix anciens salariés et leur syndicat contestent le transfert automatique de leurs contrats de travail opéré à la suite du transfert de l'activité APS Greenway du Groupe à un prestataire de services informatiques.

Le Groupe a été assigné devant le Conseil de prud'hommes de Rambouillet, par 24 des 33 anciens collaborateurs Greenway (direction IT) et par leur syndicat, pour deux motifs : (i) pour défaut d'information lors de la procédure d'information consultation concernant le transfert de l'activité Greenway vers un prestataire de services, et (ii) pour remise en cause de l'appréciation d'entité économique et sociale de cette activité.

Le 24 juin 2015, les collaborateurs ont été déboutés de l'ensemble de leurs demandes. Ces derniers ont fait un appel en référé devant la Cour de Versailles, dont l'audience s'est tenue le 9 février 2016. Le 12 avril 2016, la Cour a confirmé le respect des procédures d'information consultation et a invité les parties à introduire le dossier sur le fond, en infirmant la décision sur la reconnaissance d'entité économique.

Huit parmi les vingt-quatre salariés ont déposé leur dossier au Conseil de prud'hommes de Rambouillet qui par jugement rendu le 10 septembre 2018 a débouté les salariés de l'ensemble de leurs demandes ; ces derniers ont formé appel le 8 octobre 2018. En parallèle une action de deux salariés protégés est en cours au Tribunal Administratif sur les mêmes motifs.

Les audiences préalablement prévues en mai 2020 pour les huit collaborateurs ont été repoussées au 14 Juin 2021 du fait de la pandémie Covid-19. La date d'audience à la CAA de Versailles, également repoussée, n'a pas encore été fixée.

- Litige de nature social pour licenciement abusif

Le Groupe est mis en cause devant les tribunaux du Landgericht Regensburg et du Landgericht Hamburg par un ancien dirigeant et ce pour licenciement abusif en février 2020. Les premières auditions ont eu lieu le 1^{er} décembre 2020 devant le Landgericht Regensburg et sont prévues le 21 janvier 2021 devant le Landgericht Hamburg. Les audiences suivantes auront très probablement lieu pour les deux tribunaux au cours de 2021.

3

INFORMATIONS FINANCIÈRES DE LA SOCIÉTÉ

3.1	RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL AU 30 JUIN 2020	34
3.2	INFORMATIONS FINANCIÈRES AU 30 SEPTEMBRE 2020	34
3.3	ESTIMATIONS DU BÉNÉFICE 2020	34
3.4	CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE PERFORMANCE FINANCIÈRE DU GROUPE	35

3.1 RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL AU 30 JUIN 2020

Le Rapport financier semestriel 2020 est incorporé par référence au présent Amendement au Document d'Enregistrement universel 2019, et est disponible sur le site de la société dans la rubrique Investisseurs/Informations financières sous le lien <https://investors.europcar-group.com/fr/centre-de-resultats>.

3.2 INFORMATIONS FINANCIÈRES AU 30 SEPTEMBRE 2020

Le lecteur est invité à se référer au communiqué de presse relatif aux résultats du 3^e trimestre 2020 publié par la Société le 26 octobre 2020.

3.3 ESTIMATIONS DU BÉNÉFICE 2020

Hypothèses

Pour les besoins de la négociation du projet de restructuration financière (plus amplement décrit au Chapitre 1 « Présentation de la Restructuration Financière » du présent Amendement), la Société a préparé et communiqué à certains de ses créanciers soumis à des engagements de confidentialité, des prévisions de certains agrégats financiers du Groupe relatifs à son plan d'affaires, et des estimations liées à son exercice 2020.

Ces prévisions ont été publiées par la Société dans son communiqué de presse en date du 26 Novembre 2020 (se reporter à la Section 1.1 du présent Amendement).

Les estimations de revenus et Corporate EBITDA ajusté pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 présentées ci-dessous sont fondées sur des données, des hypothèses et des estimations considérées comme raisonnables lors de leur publication le 26 novembre 2020.

Lors de l'établissement de ses prévisions, le Groupe a pris les principales hypothèses suivantes :

- **Hypothèses macro-économiques :** Le Groupe n'anticipe pas de mesures gouvernementales associées à la pandémie Covid-19 supplémentaires à celles en vigueur dans les pays dans lesquels le Groupe poursuit ses activités. Les ajustements des politiques de mesures

sanitaires adoptées dans la plupart des pays européens pour la période de vacances et de fêtes de fin d'année n'auront un impact que marginal par rapport à ces estimations.

- **Hypothèses internes à la société :**
 - une cohérence du chiffre d'affaires attendu au regard des mesures sanitaires adoptées dans chacun des pays dans lesquels le Groupe poursuit ses activités,
 - un environnement social et réglementaire et des mesures d'accompagnement des États stables,
 - le retour des véhicules aux constructeurs permettant l'atteinte d'un taux d'utilisation en fin d'année en ligne avec la performance de fin d'année 2019,
 - la stabilité des conditions de revente des véhicules à risques et un marché du véhicule d'occasion continuant d'être porteur.

Ces estimations pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 ont été établies et élaborées sur une base : a) comparable aux informations financières historiques ; b) conforme aux méthodes comptables de l'émetteur appliquées dans les états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 et pour la période intérimaire de six mois close le 30 juin 2020.

Estimations

Sur la base des hypothèses telles que présentées ci-dessus, le Groupe estime, pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, un Corporate EBITDA ajusté négatif de l'ordre de 270 millions d'euros (avant impact de l'application de la norme IFRS 16). Cette estimation de *Corporate EBITDA* correspond à un chiffre d'affaires de l'ordre de 1,8 milliard d'euros.

Sur les éléments du Corporate EBITDA au résultat net, les évolutions attendues sur les principaux postes seraient les suivantes :

- **augmentation des charges non courantes :** compte tenu de la deuxième vague de l'épidémie, le groupe a accéléré la mise en œuvre de chantiers de restructuration pour ajuster sa base de coûts à la réduction de son chiffre d'affaires, notamment sur les réseaux de station et les sièges sociaux. Les charges non courantes sont aussi en augmentation du fait de la comptabilisation des frais liés à la Restructuration Financière. Ce poste sera également affecté par des dépréciations d'actifs pour

une valeur inférieure à 6 % du montant des *goodwill* et des actifs incorporels du Groupe ;

- Impôts & Taxes : L'évaluation réalisée sur les comptes intermédiaires semestriels ont été faits sur la base de l'application d'un taux effectif d'impôt estimé à 21% au 30 juin 2020, en se basant sur un plan d'activité pré-Covid-19 révisé à court terme pour tenir des comptes des premières incidences liés à la crise sanitaire. L'actualisation de ces estimations aura pour objet

d'intégrer la revue des bases fiscales de chaque pays et apprécier les capacités à absorber les nouveaux déficits nés au cours de l'exercice 2020, en se basant sur un plan d'activité post Covid-19 et en appliquant une décote pour tenir compte des incertitudes liées à la crise sanitaire encore persistantes. Sans préjuger de la finalisation des travaux en cours, nous estimons à ce jour que le taux d'impôt effectif de l'année 2020 serait dans une fourchette de 6,5 % à 9 %.

3.4 CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE PERFORMANCE FINANCIÈRE DU GROUPE

Postérieurement à la publication le 26 octobre du communiqué de presse sur les résultats du troisième trimestre 2020, la situation de la Société s'est dégradée en raison de la seconde vague de l'épidémie Covid-19 qui a conduit la grande majorité des États européens à adopter de nouveaux protocoles sanitaires (tel que le confinement), bien que l'impact de ces derniers a été moins important que ceux ayant affecté la société au cours du premier semestre 2020.

À la date du présent Amendement, la Société n'anticipe pas de modifications significatives par rapport aux prévisions d'atterrissage sur son chiffre d'affaires et Corporate EBITDA pour l'année 2020 telles qu'indiquées dans son communiqué de presse du 26 novembre 2020 annexé au présent Amendement.

4

ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ

4.1 COMMUNIQUÉS DE PRESSE

38

4.2 STRATÉGIE

43

4

4.1 COMMUNIQUÉS DE PRESSE

4.1.1 Communiqué de presse du 7 septembre 2020

Europcar Mobility Group annonce aujourd'hui son intention d'engager des discussions en vue de procéder à une restructuration financière, tout en accélérant la mise en œuvre de son plan de transformation « Connect 2021-2023 »

À l'occasion de la publication de ses résultats du 1^{er} semestre le 28 juillet 2020, le Groupe a mis en évidence l'impact important de la crise liée au Covid-19 sur la première moitié de l'année, précisant que sa structure capitalistique actuelle pèse sur sa capacité à assurer une reprise satisfaisante et qu'en conséquence, il évaluaient 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.

Les niveaux d'activité des secteurs du voyage et des loisirs durant l'été montrent que le retour à des niveaux pré-Covid sera très lent. De plus, alors que le coronavirus continue à circuler partout dans le monde, le calendrier d'une vraie reprise demeure extrêmement incertain.

C'est dans ce contexte que le Groupe annonce aujourd'hui son intention d'engager des discussions avec les créanciers de sa dette *corporate* en vue de procéder à une restructuration financière. L'objectif du Groupe est de parvenir à une structure capitalistique soutenable, adaptée à son niveau de chiffre d'affaires, avec un endettement *corporate* réduit

et un niveau de liquidité approprié. Les marchés financiers seront informés en temps utile de l'issue de ces discussions, dont la durée n'est actuellement pas déterminée.

Afin de faciliter ces discussions, le Groupe souhaite que ses principales sociétés holdings puissent solliciter la nomination d'un mandataire *ad hoc* et/ou d'un conciliateur, ce qui nécessite l'accord d'un certain nombre de créanciers financiers du Groupe, conformément aux différents accords de crédit et contrats d'émission obligataire.

Le Groupe a l'intention de requérir ces accords prochainement.

Alors que Covid-19 a profondément impacté et redessiné les écosystèmes de la mobilité, le Directoire est déterminé à accélérer la mise en œuvre de son plan de transformation « Connect 2021 – 2023 », afin de faire évoluer ses services et offres au prisme des nouvelles demandes et besoins de ses clients, notamment en ce qui concerne une attente toujours plus forte de solutions de mobilité 100 % digitales, « sans contact » et durables. Le Groupe est convaincu qu'il prend ainsi les mesures appropriées pour être en bonne position afin de bénéficier pleinement du rebond des secteurs du voyage et des loisirs dans les années qui viennent, dans un monde de la mobilité largement redessiné.

Rothschild & Co agit en tant que conseil financier et Darrois Villey Maillot Brochier, Gide Loyrette Nouel, Kirkland & Ellis en tant que conseils juridiques d'Europcar Mobility Group.

4.1.2 Communiqué de presse du 30 septembre 2020

Europcar Mobility Group signe pour sa marque Europcar un partenariat avec Routes Car Rental au Canada

Europcar Mobility Group annonce la signature d'une nouvelle alliance stratégique avec Routes Car Rental, un des principaux acteurs de la location de véhicules au Canada. Grâce à ce partenariat, les clients de Routes Car Rental et d'Europcar bénéficieront d'une offre de services de qualité partout dans le monde.

Routes Car Rental, basé à Toronto au Canada, dispose d'une flotte de plus de 6 000 véhicules de toutes catégories et transporte 250 000 passagers chaque année. La société emploie plus de 350 employés et est présente dans 9 grands aéroports au Canada et aux États-Unis.

Routes Car Rental, fondée en 1998 par M. Hardeep Nagra avec seulement 5 véhicules et un site à Toronto, s'est rapidement développée grâce à une culture d'entreprise qui s'appuie sur l'investissement et l'implication de ses employés et la volonté de fournir un service client de haute qualité. Aujourd'hui, elle est devenue une marque de confiance dans le secteur de la location de véhicules au Canada. Routes prévoit de poursuivre son expansion en ouvrant et exploitant de nouveaux sites à Montréal et à Denver d'ici décembre 2020. Pour favoriser cette expansion en assurant la même qualité de service, la société a créé un solide centre de support basé en Inde qui fournit un service informatique de classe mondiale, avec une équipe d'assistance client

dédiée et un centre d'appels opérationnel 24 heures sur 24 et 365 jours par an.

Europcar Mobility Group est présent dans plus de 140 pays, au service de plus de 9 millions de clients, avec son réseau mondial de 3 500 stations, comprenant à la fois ses filiales propres et des sites exploités par des franchisés et partenaires. Europcar Mobility Group dispose d'une flotte moyenne de plus de 330 000 véhicules et opère à travers différentes marques – dont Europcar, leader européen de la location de véhicules – pour répondre aux différents besoins de ses clients.

Le partenariat débutera le 30 septembre 2020, sous la marque Europcar, pour servir mutuellement des clients dans le réseau respectif de chaque partenaire. Les clients Routes auront accès aux services de location de voitures Europcar directement sur le site Web Routes (www.routes.ca) ou dans les stations Europcar, et pourront réserver des forfaits « tout compris » en dehors du Canada dans l'ensemble du réseau mondial Europcar. De la même manière, les clients Europcar auront accès aux services de Routes sur le site Web d'Europcar (www.europcar.com) ou dans les stations Routes et pourront louer une voiture lorsqu'ils se rendront au Canada.

Fabrizio Ruggiero, Directeur Général Adjoint, a déclaré : « Nous sommes fiers de collaborer avec Routes, qui a une formidable histoire entrepreneuriale dans la location de véhicules en Amérique du Nord. Nous partageons la même

vision de la qualité de service que nous devons à nos clients. Nous recherchons un partenaire clé au Canada, pays qui est devenu une destination de premier choix, afin de compléter notre réseau mondial d'alliances et de partenaires. Aujourd'hui, nous sommes impatients de commencer à travailler avec eux, à l'heure où nous préparons activement nos sociétés pour le futur».

«S'associer avec une marque mondiale forte comme Europcar apportera des avantages mutuels aux deux sociétés, et contribuera fortement à la réussite et à la croissance des deux organisations» s'est exprimé M. Hardeep Nagra, Président de Routes Car Rental.

4.1.3 Communiqué de presse du 6 octobre 2020

Europcar Mobility Group remporte la «Palme de la Transformation par l'Expérience Client» décernée par l'AFRC

Eric Dadian, Président de l'AFRC (Association Française de la Relation Client), a remis hier à Christophe Carrère, Directeur de l'Engagement client d'Europcar Mobility Group, la «Palme de la Transformation par l'Expérience Client». Chaque année l'AFRC récompense les acteurs les plus performants et les initiatives les plus innovantes en matière de stratégie client à l'occasion de l'événement incontournable des Palmes de la Relation Client.

Parmi les lauréats 2020 : FNAC Darty, EDF, Établissement Français du Sang et Europcar Mobility Group, qui s'est vu décerner la «Palme de la Transformation par l'Expérience Client».

Dans un secteur historiquement «car centric» plutôt que «Customer centric», Europcar Mobility Group a fait le choix de placer l'orientation client au cœur de sa transformation : une transformation à la fois culturelle et organisationnelle pour un service client «sans couture».

L'impulsion a été donnée par le Directoire : avec notamment, l'inscription de l'orientation client parmi les 4 valeurs du Groupe et la définition d'un objectif de progression du NPS (Net Promoter Score), année après année, pour l'ensemble des marques du Groupe.

La démarche s'est ensuite centrée sur l'identification des axes d'amélioration de l'expérience client, de la réservation jusqu'à la restitution du véhicule en passant par les contacts avec les centres de Relation Client d'Europcar, pendant ou après le voyage. Cette démarche s'est voulue co-constructive, en impliquant un grand nombre de clients et collaborateurs du Groupe (70 workshops, plus de 75 visites

et entretiens, 850 clients de la communauté Europcar consultés...).

Fort de cette écoute, le Groupe a mis en place de nouveaux modes opératoires. À titre d'exemples : création d'une Direction de l'Engagement Client, refonte des services de Relation Client, désignation de «champions satisfaction client» dans les différents pays du Groupe et mise en place de variables indexés sur la satisfaction client pour les collaborateurs, lancement de nouvelles applications mobiles et refonte des parcours digitaux en stations...

En outre, un certain nombre d'outils ont facilité le développement de l'agilité et de la réactivité des équipes – dont la mise en place de l'outil de CRM Salesforce et l'utilisation de chatbots ou d'enquêtes de satisfaction post-contacts.

Ce nouveau dispositif a notamment permis à Europcar de garantir la continuité de son activité de support clients tout au long de la crise sanitaire liée au Covid-19, dans des conditions de sécurité et de qualité optimales.

Résultats : l'ensemble de ces initiatives a permis une évolution significative du NPS de la marque Europcar ; de 49,6 début 2017 à 58 à fin 2019, un des scores les plus élevés dans le secteur du voyage et des loisirs.

«Les choix forts que notre Groupe a faits il y a maintenant quelques années sont aujourd'hui payants et vont être la base d'une amélioration en continue de l'expérience client que nous voulons délivrer : avec la marque Europcar, comme avec toutes les autres marques du Groupe. C'est pourquoi nous sommes fiers de ce prix, qui récompense la mobilisation de nos collaborateurs et nous encourage à aller plus loin» précise Christophe Carrère, Directeur de l'Engagement Client Europcar Mobility Group.

4.1.4 Communiqué de presse du 13 octobre 2020

Europcar Mobility Group se voit attribuer la note de 61/100 pour sa performance ESG «Advanced» par l'agence Vigeo Eiris, soit une progression de 15 points

Vigeo Eiris – un leader mondial dans le domaine des évaluations, des données, de la recherche, des benchmarks et des analyses ESG – a attribué la note de 61/100 à Europcar Mobility Group, ce qui place le Groupe au niveau «Advanced» pour sa performance Environnementale, Sociale et de Gouvernance. Cela représente une progression de 15 points par rapport à la notation précédente (de 46/100 à 61/100).

Ce score récompense les efforts réalisés par le Groupe en matière de responsabilité sociétale et environnementale de

l'entreprise, depuis le lancement en 2017 de sa politique RSE et de son programme «Commit Together».

Parmi les actions phares qui ont retenu l'attention de Vigeo Eiris :

- une flotte de véhicules «CO₂ light» mise à la disposition de la clientèle du Groupe : avec des véhicules équipés des motorisations les plus récentes permettant de faibles émissions carbone⁽¹⁾ ainsi qu'une part croissante de véhicules électriques, hybrides et GNV ;
- une palette d'offres de mobilité à l'heure, à la journée, à la semaine ou pour de plus longues durées, de la location à l'autopartage, offrant ainsi autant d'alternatives à la

(1) Cycle moyen de renouvellement d'un véhicule : 9,7 mois, niveau moyen d'émission de CO₂ : 125 g/km (données 2019 – Document d'Enregistrement Universel 2019)

possession d'un véhicule individuel dans une perspective de mobilité responsable et durable ;

- un pilotage responsable des ressources (eau, énergie...), avec notamment huit Filiales Pays certifiées ISO 14001, et trois sièges sociaux approvisionnés en électricité d'origine renouvelable.

Sur les dimensions gouvernance, gestion des Ressources Humaines et gestion de la relation clients, l'évaluation conduite par Vigeo Eiris a mis en évidence :

- la mise en place de fondamentaux solides (ex : code éthique, charte de la diversité, engagement dans l'initiative Global Compact des Nations Unies) ;
- une attention particulière portée à l'équité hommes-femmes dans un secteur historiquement masculin (ex : 46 % de femmes au sein du Groupe, 40 % de femmes managers, création en 2019 du réseau féminin « Women in Mobility ») ;
- des relations clients qui font l'objet d'un pilotage renforcé, avec la création d'une Direction de l'Engagement,

ayant conduit à une vaste démarche d'écoute clients impliquant une centaine de collaborateurs et une refonte complète des processus de relations clients, permettant une progression significative du NPS (+ 8 points entre 2017 et 2019).

Olivier Baldassari, Directeur des Pays et des Opérations, Membre du Directoire, commente : « Cette nouvelle notation récompense clairement nos efforts en matière de RSE et nous encouragent bien entendu à les poursuivre. Notre ambition sur la partie climat est, d'ici à 2030, de mener une démarche de forte réduction de nos émissions de CO₂ avec notre programme « ONE sustainable fleet », tout en continuant à déployer notre vision d'une mobilité à la fois partagée et inclusive par le lancement de nouveaux services et de nouvelles offres. Cela s'inscrit totalement dans notre plan de transformation CONNECT, qui vise à réorganiser notre Groupe autour des nouveaux besoins et attentes de nos clients : notamment, besoins de sécurité et de flexibilité, attentes de nouveaux modes de déplacement plus responsables et respectueux de l'environnement ».

4.1.5 Communiqué de presse du 23 octobre 2020

Europcar Mobility Group choisit Telefonica et Geotab pour connecter ses véhicules en Europe

Après un projet pilote à Majorque en 2018, Europcar Mobility Group renforce son partenariat avec Telefonica et Geotab en Europe dans le cadre de son programme mondial Connected Cars. La solution de Telefonica et Geotab permet un suivi télématique en temps réel de la flotte de véhicules pour une meilleure expérience client.

Europcar Mobility Group a pour objectif de connecter l'ensemble de sa flotte d'ici 2023. La première phase de déploiement est prévue en France en 2020, en commençant par la flotte de véhicules utilitaires du Groupe. D'autres pays suivront en 2021.

Europcar Mobility Group annonce aujourd'hui qu'il renforce son partenariat avec Telefonica et Geotab, conformément à son objectif de déployer progressivement son programme « Connected Cars ». Europcar Mobility Group comptait déjà 44 000 voitures connectées en 2019 et vise à connecter l'ensemble de sa flotte d'ici à 2023, dans le cadre de sa feuille de route « Connect ».

Telefonica et Geotab : un choix stratégique pour Europcar Mobility Group

Grâce à ce partenariat, Geotab et Telefonica fourniront au groupe un accès continu aux données moteurs, au comportement de conduite et à la localisation GPS, y compris aux informations sur les distances parcourues, le kilométrage, la vitesse, l'accélération, le niveau de carburant, la détection des accidents, etc. En tant que composante clé du programme « Connected Cars » d'Europcar Mobility Group, ces données seront traitées pour contribuer à améliorer l'expérience client et à optimiser les applications commerciales et les processus internes comme la gestion de la flotte, la livraison et la collecte des véhicules, l'entretien, le retour des véhicules, etc.

Europcar Mobility Group peut compter sur les capacités internes de Telefonica et sur des partenaires d'élite pour garantir la fourniture des solutions les plus innovantes, les plus fiables et les plus sûres, appuyées par un opérateur d'envergure mondiale. Plus de 20 millions d'appareils connectés font partie de la plateforme de connectivité IoT de Telefonica, dites plateforme « Kyte », en pleine expansion. Telefonica fournit des services de connectivité gérés dans le monde entier avec les meilleurs niveaux de service de sa catégorie, soutenus par une équipe d'experts dédiés travaillant 24 heures sur 24.

« En tant que société de services de mobilité de premier plan, Europcar Mobility Group considère la technologie comme un outil puissant permettant à la fois l'excellence opérationnelle et la création de valeur. Nous avons choisi Telefonica et Geotab pour leurs solutions agiles et orientées service, leurs technologies de pointe en matière de mobilité et de gestion de flotte ainsi que pour leur couverture internationale », a déclaré Olivier BALDASSARI, Directeur des Pays et des Opérations d'Europcar Mobility Group.

« Telefonica soutient depuis plusieurs années Europcar Mobility Group dans sa transformation digitale. Nous partageons leur ambition en termes d'amélioration de la connectivité des véhicules. Telefonica mobilisera toutes ses ressources pour offrir l'agilité, la précision des données et la sécurité, comme l'exige le programme « Connected Cars » d'Europcar Mobility Group », a commenté Anne PERRIN, PDG de Telefonica France.

« Grâce à d'excellents partenaires tels que Telefonica et Europcar Mobility Group, nous faisons progresser chaque jour la technologie essentielle des voitures connectées », a déclaré Neil CAWSE, PDG de Geotab.

Il poursuit : « La collaboration avec les leaders de l'industrie à travers le monde nous permet de donner l'opportunité aux écosystèmes de flottes de développer des programmes de maintenance et de durabilité qui contribuent à optimiser le coût de détention de chaque véhicule ».

4.1.6 Communiqué du 26 octobre 2020

Pour une meilleure lisibilité du document, le communiqué du 26 octobre 2020 est présenté *in extenso* en annexe.

4.1.7 Communiqué de presse du 10 novembre 2020

La location long-terme flexible : la réponse d'Europcar Mobility Group pour aider les entreprises à s'adapter à la crise économique liée au Covid-19

Suite à la première vague de l'épidémie de Covid-19, de nombreuses entreprises en Europe ont vu leur agilité et leur capacité d'adaptation mises à rude épreuve. Alors que l'économie entre dans une « nouvelle normalité », encore fortement marquée par la pandémie et les restrictions imposées par les États, les entreprises sont confrontées à un nouveau défi : maintenir leur activité dans un environnement qui reste très incertain et caractérisé par une demande fluctuante.

Les solutions B2B de location longue durée et flexibles d'Europcar ont été pensées pour répondre à cette nouvelle situation : au lieu de s'engager dans un contrat de location à durée déterminée ou dans l'achat pur et simple d'un véhicule, ces solutions permettent aux entreprises d'en louer un lorsqu'elles en ont besoin, pour la durée souhaitée et ce, avec une très grande flexibilité : le client peut ainsi louer une voiture ou un utilitaire, pour une période d'*a minima* un mois⁽¹⁾ et mettre fin au contrat lorsqu'il n'a plus besoin du véhicule ; pendant toute cette période, Europcar lui garantit qu'il disposera d'un véhicule neuf.

Ces offres reposent sur un vaste choix de véhicules et sur une grande variété d'options en termes de kilométrage. La maintenance est incluse dans le tarif et le prix mensuel est fixe : les clients peuvent donc contrôler leurs dépenses, sans surprise. Les entreprises peuvent choisir la durée qui leur convient le mieux, et les véhicules peuvent être restitués sans frais, quelle que soit la durée de la location. Grâce à cela, elles maîtrisent mieux leurs coûts et peuvent s'adapter

rapidement à de nouvelles situations, qu'il s'agisse d'un pic d'activité ou d'une baisse de la demande.

Lluís Figueras, Directeur de la Service Line « Professionals » commente :

« Pour beaucoup d'entreprises, les derniers mois ont été très difficiles. Elles ont maintenant besoin de la plus grande souplesse possible, afin de s'adapter à un avenir encore incertain. Nous nous sommes donc concentrés sur le développement d'une gamme de solutions de location à long terme très flexibles et sur-mesure. Ces solutions couvrent à la fois voitures et véhicules utilitaires, afin d'aider les entreprises à réagir rapidement et efficacement, face à la fluctuation de la demande. En complément, nos procédures de nettoyage renforcées, adaptées aux mesures préconisées pour faire face à la propagation du Covid-19, apportent aux professionnels la sérénité et la sécurité requises. »

José Blanco, Directeur des Ventes du Groupe, précise :

« Nos véhicules peuvent être livrés ou retirés dans nos agences en France, Belgique, Allemagne, Italie, Irlande, Espagne, Portugal et au Royaume-Uni ; d'autres pays étant prévus dans les mois à venir. Chez Europcar, la flexibilité signifie qu'un client peut se décider aujourd'hui et accéder à un véhicule dès demain, pour quelques mois, en payant simplement avec une carte de crédit. »

Nos solutions à long terme s'inscrivent parfaitement dans la raison d'être du Groupe – offrir des alternatives attractives à la possession d'un véhicule – ainsi que dans notre ambition de servir les entreprises locales et internationales. Au cours des prochains mois, nous continuerons à agir et à innover en ce sens. »

4.1.8 Communiqué de presse du 18 novembre 2020

Europcar Mobility Group déploie son programme « ONE sustainable fleet » pour atteindre plus de 1/3 de véhicules électriques et hybrides dans sa flotte en 2023

Europcar Mobility Group est un des premiers loueurs internationaux à avoir proposé des véhicules électriques à ses clients, dès 2011. En 2019, le Groupe a lancé son programme « ONE sustainable fleet », avec pour objectif de passer le cap d'un tiers de véhicules « verts » (électriques, hybrides rechargeables et hybrides) dans sa flotte d'ici fin 2023.

Ce programme est en ligne avec la raison d'être du Groupe : offrir des solutions alternatives attractives à la possession d'un véhicule individuel, de manière responsable et durable. Il est également une des « briques » clés du plan de transformation CONNECT, qui a pour vocation de faire du Groupe un acteur majeur de la mobilité durable, tout en renforçant sa position de N° 1 européen de la location de véhicules.

La crise actuelle liée à l'épidémie de Covid-19 est venue renforcer certains besoins et attentes en termes de mobilité : usages digitaux renforcés et besoin de services « sans contact », nouveaux standards de sécurité et de flexibilité, ainsi qu'une aspiration pour des modes de déplacement plus responsables et plus respectueux de l'environnement. Dans ce contexte, Europcar Mobility Group poursuit activement le déploiement de son programme « ONE sustainable fleet », avec la volonté de favoriser dans les villes et territoires le déploiement de solutions de mobilité vertueuses car « partagées » (location et autopartage) et pouvoir accompagner la transition des particuliers comme des entreprises vers une mobilité « verte », partout où il est présent.

Ce programme comprend plusieurs volets : collaboration étroite avec les constructeurs automobiles pour étoffer la flotte du Groupe en véhicules « verts », pédagogie auprès des clients, formation des collaborateurs du Groupe, lancement d'offres attractives pour développer l'appétence des clients

(1) Le nom de l'offre, ses conditions d'application ainsi que les durées de location peuvent varier d'un pays à l'autre.

pour des véhicules « verts »... Un des leviers essentiels à la réussite du programme réside bien sûr dans la capacité à développer un écosystème de solutions de recharge, simples d'utilisation et avec un maillage dense. C'est dans cette perspective qu'Europcar Mobility Group vient de signer un partenariat pour la recharge de ses véhicules électriques avec NewMotion, un des principaux fournisseurs de solutions de recharge intelligentes pour les véhicules électriques en Europe.

Grâce à la signature de ce partenariat, le programme « ONE sustainable fleet » franchit une étape importante.

NewMotion fournira à Europcar Mobility Group un écosystème complet de solutions pour son infrastructure de recharge : des points de recharge intelligents et faciles à utiliser en stations, ainsi qu'un accès à la plate-forme Business Hub de NewMotion qui permet de surveiller, gérer et contrôler l'ensemble de l'infrastructure de recharge. De plus, avec NewMotion, les clients qui louent un véhicule électrique dans une des stations du Groupe recevront une carte de recharge, leur permettant d'accéder au plus grand réseau de recharge en itinérance en Europe (avec plus de 170 000 points de rechargement). Le partenariat est amené à se déployer progressivement à compter de Janvier 2021.

Olivier Baldassari, Directeur des Pays et des Opérations, Europcar Mobility Group, commente :

« Nous sommes heureux de signer aujourd'hui ce partenariat avec NewMotion, dans le cadre de la mise en œuvre de notre programme « ONE sustainable fleet ». En tant qu'acteur majeur de la mobilité, nous sommes déterminés à contribuer à l'indispensable transition vers un monde « bas carbone », et engagés à avancer dans cette direction en dépit de la crise Covid-19 : nous considérons même cette crise comme une occasion d'accélérer les projets et les plans qui étaient d'ores et déjà été lancés.

Avec une flotte qui compte en moyenne plus de 300 000 véhicules, notre capacité d'impact est significative.

Notre engagement à réduire le niveau des émissions carbone passe par l'accroissement de la part de véhicules « verts » dans notre flotte et l'accompagnement de nos clients dans leurs usages. Et la location de véhicules est un excellent vecteur de promotion et de développement des usages de l'électrique, notamment en environnement urbain !

Avec cette démarche complète, nous souhaitons que notre Groupe compte parmi les champions européens de la mobilité durable dans les années à venir ».

4.1.9 Communiqué de presse du 26 novembre 2020

Le lecteur est invité à se référer au Chapitre 1.1 Présentation de la restructuration financière 2020.

Pour une meilleure lisibilité du document, le communiqué du 26 novembre 2020 est présenté *in extenso* en annexe.

4.1.10 Communiqué de presse du 7 décembre 2020

Europcar Mobility Group annonce l'obtention de l'accord de la majorité requise des porteurs d'obligations senior et d'obligations senior garanties ec finance plc et la signature de supplemental indentures

Europcar Mobility Group (ensemble avec ses filiales consolidées, le « Groupe ») a annoncé le 26 novembre 2020 qu'elle sollicitait l'accord des porteurs de chacune des émissions d'Obligations Senior et d'Obligations Senior Garanties (les « Consultations »). Comme annoncé précédemment, l'objectif des Consultations est de permettre au Groupe de modifier la documentation des Obligations Senior et des Obligations Senior Garanties afin de donner au Groupe la possibilité de demander l'ouverture d'une sauvegarde financière accélérée au niveau d'Europcar Mobility Group et sa reconnaissance aux États-Unis conformément au Chapitre 15 du U.S. Bankruptcy Code sans que cette démarche constitue un Défaut ou un Cas de Défaut au titre des Obligations Senior et des Obligations Senior Garanties.

Europcar Mobility Group annonce aujourd'hui que les Consultations prévues par les Consent Solicitation Statements en date du 26 novembre 2020, tels que modifiés le 1^{er} décembre 2020 (les « Consent Solicitation Statements ») ont été conclues avec succès par la réception de l'accord de la majorité requise des porteurs des émissions d'Obligations Senior 2024, d'Obligations Senior 2026 et d'Obligations Senior Garanties le 7 décembre 2020. Europcar Mobility Group annonce également que la Date d'Effet (Effective Time)

(telle que définie dans chacune des Consent Solicitation Statements), a eu lieu le 7 décembre 2020 à 18h40, heure de Londres, les supplemental indentures mettant en application les modifications proposées dans les Consent Solicitation Statements, ayant été signées à cette date par les parties respectives et étant entrées en vigueur conformément à leurs termes.

« Obligations Senior » désigne les Obligations Senior d'un montant total en principal de 600.000.000 € portant intérêts à 4,125 % et arrivant à échéance en 2024 (Reg. S Common Code : 170620259/Reg. S ISIN : XS1706202592; Rule 144A Common Code : 170620275/Rule 144A ISIN : XS1706202758) (les « Obligations Senior 2024 ») et les Obligations Senior d'un montant total en principal de 450.000.000 € portant intérêts à 4,000 % et arrivant à échéance en 2026 (Reg. S Common Code : 198337587/Reg. S ISIN : XS1983375871; Rule 144A Common Code : 198337617/Rule 144A ISIN : XS1983376176) (les « Obligations Senior 2026 ») émises par Europcar Mobility Group.

« Obligations Senior Garanties » désigne les Obligations Senior Garanties d'un montant total en principal de 500.000.000 € portant intérêts à 2,375 % et arrivant à échéance en 2022 (Reg. S Common Code : 170390016/Reg. S ISIN : XS1703900164; Rule 144A Common Code : 170390059/Rule 144A ISIN : XS1703900594) émises par EC Finance plc et garanties par Europcar Mobility Group. Les Obligations Senior Garanties sont souvent désignées « Obligations Flotte » par les acteurs de marché.

4.1.11 Communiqué de presse du 8 décembre 2020

Europcar Mobility Group conclut un partenariat innovant avec Post Nord et Mercedes-Benz au Danemark, avec une solution de location long-terme d'utilitaires électriques incluant connectivité et gestion des données

Europcar Mobility Group annonce aujourd'hui que sa *Business Unit Vans & Trucks* a conclu un partenariat innovant avec Post Nord (Services de Poste Danois) et Mercedes-Benz au Danemark. Ce partenariat repose sur une solution Europcar de location long-terme adaptée aux spécificités des besoins de Post Nord, dans le cadre de laquelle Mercedes-Benz fournit la flotte d'utilitaires électriques et Europcar Mobility Group Danemark prend en charge la gestion complète de cette flotte, de sa connectivité et de la gestion des données recueillies jusqu'à un service de maintenance permettant de garantir une disponibilité optimale des véhicules.

Concluant une année 2020 durant laquelle l'activité « *Vans & Trucks* » (location d'utilitaires) d'Europcar Mobility Group a enregistré une forte dynamique commerciale, démontrant ainsi sa résilience, ce partenariat business avec Post Nord et Mercedes-Benz est emblématique d'une nouvelle génération de solutions intégrées de « location long-terme », combinant technologie, gestion de flotte et qualité de service, conçues en étroite collaboration avec les constructeurs. L'offre spécifique aux attentes et besoins de Post Nord comprend ainsi :

- 25 utilitaires Mercedes-Benz eSprinters L2H2 11m3, permettant une réduction des émissions de CO₂ de Post Nord de 105 tons par an, en ligne avec son objective de neutralité carbone CO₂ en 2030 :
- la gestion par Europcar de cette flotte, dans toutes ses dimensions : véhicules de remplacement, maintenance et réparations, accompagnement

des montées en charge de l'activité, ... ainsi que la connectivité des véhicules et la gestion des données recueillies.

Yvonne Leuschner, Directrice de la *Business Unit* « *Vans & Trucks* » d'Europcar Mobility Group, déclare :

« Je tiens à remercier Post Nord de nous avoir choisis comme partenaire, en nous confiant le déploiement et la gestion de leur flotte électrique, ainsi que Mercedes-Benz pour son étroite collaboration avec nos équipes et son support dans la conception de cette offre. Sans oublier, bien sûr, les équipes « Vans & Trucks » danoises, qui, sous l'impulsion de Jesper Rasmussen, ont su apporter une réponse à la fois très innovante et complètement adaptée aux besoins exprimés par Post Nord.

Être ainsi capables de concevoir et mettre en œuvre de telles solutions qui associent connectivité des véhicules et gestion des données recueillies grâce à la technologie, gestion de flotte et qualité de service, nous rend très optimistes pour l'année 2021. Nous allons l'aborder avec des ambitions renouvelées, fidèles à notre engagement de jouer un rôle clé dans la chaîne de valeur de chacun de nos clients au quotidien.

2020, en dépit de la crise liée au Covid-19, a démontré une fois de plus la pertinence et l'agilité du business model de l'activité « Vans & Trucks » d'Europcar Mobility Group. Les excellents résultats enregistrés par sa stratégie de déploiement de 'super sites', où les clients peuvent échanger avec des experts qui les aident à développer leur business, en témoignent.

En 2021, nous avons l'intention d'accélérer et d'ouvrir de nouveaux « super sites » en Allemagne et en Espagne, tout en continuant à nous appuyer sur ce qui fait notre force : notre réseau et l'expertise, ainsi que l'engagement client constant, de nos équipes.»

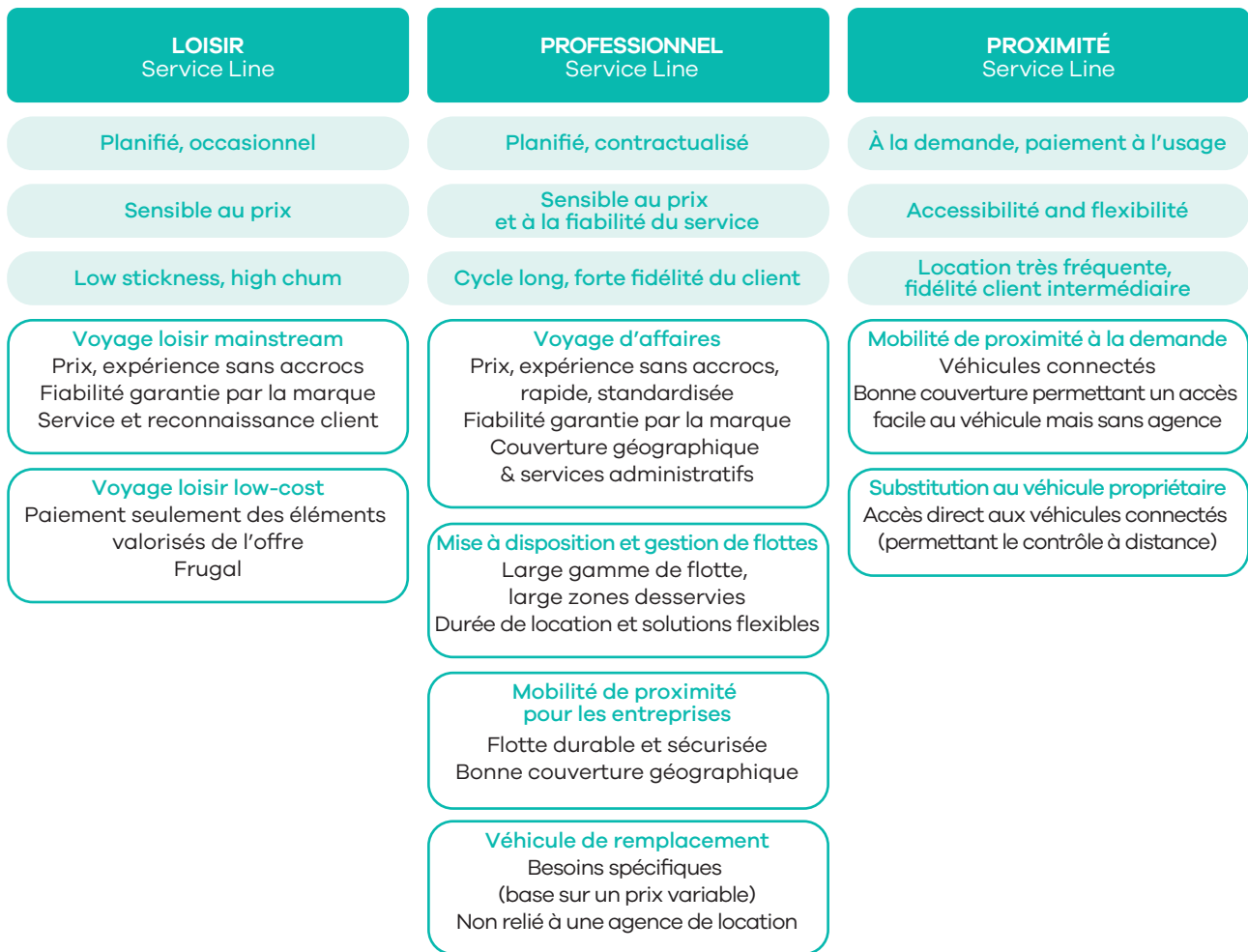
4.2 STRATÉGIE

À l'aune de la crise sanitaire du Covid-19, de son impact sur l'environnement économique et concurrentiel, et sur l'évolution des attentes des clients, le Groupe a décidé de mettre à jour son plan stratégique SHIFT 2023, et de lancer son nouveau plan de transformation Connect en 2020 afin d'accélérer et de focaliser le Groupe sur une vision axée sur les besoins clients et la digitalisation. Ces changements structurants permettront au Groupe de gagner fortement en efficacité et compétitivité, et sortir de la crise actuelle renforcé afin de mieux servir ses clients. Les trois principaux principes de ce plan sont les suivants :

- une redéfinition des services de mobilité, correspondant mieux aux attentes des clients qui ont changé depuis la crise du Covid-19 ;
- une redéfinition du modèle de réseau et de son empreinte géographique, afin de gagner en productivité et s'inscrire au mieux avec les écosystèmes locaux ;

- une nouvelle plateforme technologique, afin de gagner en agilité et digitaliser l'expérience client sur l'ensemble du périmètre du Groupe.

Ainsi, de par la crise sanitaire et ses effets, et afin de tirer au mieux parti des acquisitions réalisées au cours de ces dernières années, le Groupe a décidé de repenser son organisation, et de restructurer le mode de gouvernance de son activité. À ce titre, les *Business Units* cessent d'exister – à l'exception de la *Business Unit Vans & Trucks*, qui continue d'opérer de façon inchangée – au profit de la création de Services Lines, dont le point d'entrée n'est plus la marque (Europcar pour *cars*, Goldcar et InterRent pour *low cost* et Ubeeqo pour *urban mobility*), comme l'étaient les *Business Units*, mais le cas d'usage client (voir ci-dessous). Les Services Lines nouvellement créées coordonnent et contrôlent l'ensemble des actions au sein de l'organisation afin de répondre aux besoins des clients en interne. De plus, alors que les périmètres des *Business Units* étaient fortement définis par les précédentes acquisitions du Groupe, les Services Lines interviennent en pleine transversalité.



Comme illustré ci-dessus, les trois Services Lines répondent chacune à un ensemble de cas d'usage de mobilité, comportent des facteurs clés de succès qui leur sont propres et se structurent de la façon suivante :

- Service Line Leisure (« Loisirs ») :
 - elle sert les particuliers dans leurs besoins de mobilité dans le cadre de voyages d'agrément, nationaux ou transnationaux, en couvrant à la fois le segment milieu/haut de gamme (« mainstream ») et le segment *low cost*,
 - cette Service Line gère donc une demande très saisonnière, planifiée à l'avance, où le prix et l'expérience client compte particulièrement, et où habituellement le client est peu fidèle à une marque,
 - Europcar et Goldcar sont les deux marques privilégiées pour porter les offres de cette Service Line;
- Service Line Professional (« Professionnels ») :
 - elle sert l'ensemble des professionnels, de la micro-entreprise au grand groupe, dans tous leurs besoins de mobilité. Bien que ceux-ci puissent être similaires à ceux de la clientèle des particuliers, les canaux de vente diffèrent, et la clientèle professionnelle comporte des besoins supplémentaires qui lui sont propres. Cette Service Line répond aux cas d'usage du voyage d'affaires (« Business Travel »), de mise à disposition et de gestion de flotte de véhicules (« Fleet Services »),
- de mobilité de proximité pour les entreprises (« Local mobility for businesses »), et de mise à disposition de véhicule de remplacement – lors d'accident ou de panne du véhicule principal (« Vehicle replacement »), cette Service Line gère une demande régulière, aux cycles de ventes longs, aux exigences élevées en termes de fiabilité systématique du service et de couverture géographique étendue,
- Europcar et ses potentielles déclinaisons est la marque privilégiée pour porter les offres de cette Service Line;
- Service Line Proximity (« Proximité ») :
 - elle sert les particuliers dans leurs besoins de mobilité du quotidien, répondant à deux types de cas d'usage : la mobilité de proximité à la demande (« Local mobility on-demand »), donnant accès à un véhicule pour des besoins ponctuels pour une utilisation locale, et la substitution du véhicule propriétaire (« Car substitute »), proposant la location de véhicule sur plusieurs mois, qui vient remplir la même fonction qu'une voiture personnelle, sans pour autant que le client s'engage sur de longues durées,
 - cette Service Line gère une demande urbaine qui valorise avant tout la flexibilité de la location et la facilité d'accès à un véhicule. Le premier cas d'usage sert une demande relativement récurrente avec une fidélité assez forte, alors que le deuxième sert une demande de fait stable et niveau de fidélité équivalent,

- Europcar et ses potentielles déclinaisons sera la marque privilégiée pour porter les offres de cette Service Line.

Au-delà de la meilleure orientation client que permet l'implémentation des Service Lines, le Groupe vise à réadapter son activité en fonction du rééquilibrage de demande qui s'est opéré pendant la crise du Covid-19. En effet, le Groupe souhaite continuer à opérer dans tous les principaux segments où il opérait déjà pré-crise, mais a pour ambition de se repositionner plus particulièrement sur la demande domestique. Celle-ci est amenée à reprendre plus vite des niveaux pré-crise que la demande internationale, est moins saisonnière, et est moins sujette à des contingences externes (attentats, crise sanitaire, flygskam, nuages de cendres, etc.). Plus particulièrement, le Groupe souhaite maintenir ses efforts sur le développement de son activité de location de véhicules utilitaires, qui s'est avérée être plus résiliente pendant la crise sanitaire, ainsi que sur le segment de la location de moyenne durée, qui assure une plus grande résilience et une meilleure régularité de l'activité. Le Groupe voit dans la location de moyenne durée un segment à la fois prometteur de par la demande croissante des clients pour plus de flexibilité, et où il détient une réelle légitimité, de par sa capacité à pouvoir gérer la flexibilité des durées de location, ce qui est peu le cas pour les loueurs de longues durées.

Comme évoqué précédemment, au vu de l'importance de la crise du Covid-19 et de l'opportunité que constitue le fait de gérer un volume d'affaires beaucoup plus faible de façon transitoire, le Groupe a souhaité accélérer et élargir la transformation déjà amorcée les années précédentes, pour être en pleine mesure d'être préparé à la reprise de la demande, et aux nouvelles attentes de ses clients.

Pour y parvenir, le Groupe s'appuie sur quatre leviers essentiels :

- une simplification et une amélioration de ses outils et systèmes informatiques :
 - via la mise en place d'un grand projet d'unification de ses systèmes d'information, appelé « Purple », qui aura pour conséquence i) de drastiquement simplifier les processus métiers et l'organisation, ii) optimiser les coûts de structure et iii) améliorer grandement l'agilité du groupe,
 - via l'implémentation d'un parcours client digitalisé, qui ne nécessitera plus de recours à des contrats sous format papier, et permettra aux clients de pouvoir à terme directement accéder à leur véhicule. Par ailleurs, l'unification des bases de données clients au sein du groupe permettra de maximiser le

customer lifetime value sur tous les cas d'usage de mobilité proposés par les Service Lines, et améliorer la personnalisation des offres;

- une simplification et une entière connectivité de sa flotte de véhicule :
 - en connectant l'intégralité de la flotte d'ici à 2023, en commençant par le cas d'usage fleet services, et en proposant à ses clients l'intégralité de sa flotte en aéroport et dans les grandes villes avec un accès direct d'ici à 2023,
 - en réduisant la diversité des modèles de sa flotte de véhicules, et en introduisant une part croissante de véhicule dit « verts » (électriques ou électriques rechargeables);
- une réorganisation de son réseau de station pour répondre au mieux aux différents besoins des cas d'usage clients, et en gagnant en productivité, en introduisant les trois typologies suivantes :
 - aéroports et grandes gares, proposant aux clients un accès à leur véhicule sans passer par l'intermédiaire d'un comptoir, c'est-à-dire soit en utilisant un distributeur automatique de clé, soit en débloquant son véhicule grâce à son smartphone,
 - hub & Satellites, permettant de massifier dans des hubs souvent en zone périurbaine les opérations non visibles du client, et « livrant » en centre-ville les véhicules, soit sur des parkings ouverts ou fermés, soit directement auprès du client;
- réseau régional, offrant une large palette d'offres répondant aux besoins locaux et promues par des démarcheurs locaux, et dont les stations pourront également être selon les besoins gérées par des agents ou des franchisés;
- une organisation, une gestion des talents et une culture d'entreprise adaptées aux volumes de revenus :
 - une empreinte du réseau ajustée aux volumes de la demande post-crise, et comportant plus de synergies entre les différentes marques du groupe,
 - une rationalisation de l'organisation des sièges régionaux et du siège mondial, ainsi qu'une rationalisation des locaux.

Tous les éléments décrits ci-dessus, permettront au Groupe d'abaisser significativement son point mort, et ainsi être plus résilient dans un environnement économique qui peut être volatile et incertain.

Pour plus d'informations, le lecteur est invité à se référer au Chapitre 1.4.2 du Document d'enregistrement unique 2019.



5

GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

5.1	PRÉSENTATION DES INSTANCES DE GOUVERNANCE À L'ISSUE DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE MIXTE DES ACTIONNAIRES DU 20 JANVIER 2021	48
5.2	PRÉSENTATION DES INSTANCES DE GOUVERNANCE À LA DATE DU PRÉSENT AMENDEMENT	56
5.3	ÉTAT RÉCAPITULATIF DES OPÉRATIONS RÉALISÉES PAR LES DIRIGEANTS SUR LES TITRES DE LA SOCIÉTÉ	62

Depuis le dépôt du Document d'enregistrement universel 2019, des évolutions sont survenues dans la gouvernance de la Société. Ces informations viennent modifier en partie celles mentionnées au Chapitre 5.1 « Organes de Direction et de Surveillance » du Document d'enregistrement universel 2019. Elles sont présentées dans la section 5.2 – Présentation des Instances de gouvernance à la date du présent Amendement.

Par ailleurs, et sous réserve de l'approbation par l'Assemblée Générale Mixte du 20 janvier 2021 des résolutions relatives à la mise en place de la nouvelle gouvernance de la Société, qui ne sera cependant mise en œuvre qu'à la date à laquelle toutes les conditions relatives au caractère effectif de la

réalisation du plan de sauvegarde auront été accomplies ou levées (la « Date de Restructuration Effective »), le mode d'administration et de direction de la Société sera modifié pour adopter la formule de la gestion par un conseil d'administration régie par les articles L. 225-17 à L. 225-56 du Code de commerce en lieu et place de la structure actuelle à Directoire et Conseil de surveillance. En conséquence de l'adoption de ce nouveau mode d'administration, les fonctions des membres du Conseil de surveillance et des membres du Directoire de la Société prendront fin à la Date de Restructuration Effective. Cette nouvelle gouvernance est présentée dans la section 5.1 – Présentation des Instances de gouvernance à l'issue de l'Assemblée Générale Mixte du 20 janvier 2021.

5.1 PRÉSENTATION DES INSTANCES DE GOUVERNANCE À L'ISSUE DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE MIXTE DES ACTIONNAIRES DU 20 JANVIER 2021

Composition du conseil d'administration

Dans le cadre de la proposition de modification du mode d'administration et de direction de la Société, sous condition suspensive de la Date de Restructuration Effective, il est proposé aux actionnaires de la Société de nommer en qualité d'administrateurs de la Société :

Monsieur Jean-Paul Bailly, né le 29 novembre 1946, à Hénin-Beaumont, demeurant 38 rue Gay-Lussac, 75005 Paris, pour une durée de 1 an qui prendra fin à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2021;

Madame Caroline Parot, née le 27 janvier 1972, à Aix-en-Provence, demeurant 5 villa de Villiers, 92200 Neuilly-sur-Seine, pour une durée de 2 ans qui prendra fin à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2022;

Madame Virginie Fauvel, née le 27 juin 1974, à Firminy, demeurant 3 rue de Saint-Senoch, 75017 Paris, pour une durée de 2 ans qui prendra fin à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2022;

Madame Martine Gerow, née le 6 juillet 1960, à Paris, demeurant 1 Pan Peninsula Square Flat, 2407 E14 9HJ Londres, United Kingdom pour une durée de 3 ans qui prendra fin à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à

statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2023;

Monsieur Carl A. Leaver, né le 4 mars 1963, à Warrington, demeurant Wardrobes House, Woodway, HP27 ONL Princes Risborough, United Kingdom pour une durée de 4 ans qui prendra fin à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024;

Monsieur Paul Copley, né le 4 mai 1975, à Middlesbrough, demeurant 45 Garden Road, BR1 3LU Bromley, United Kingdom pour une durée de 4 ans qui prendra fin à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024.

Lors de la première réunion du conseil d'administration de la Société, qui aura lieu à la Date de Restructuration Effective, le conseil d'administration décidera de la dissociation des fonctions de président du conseil d'administration et de Directeur Général de la Société et nommera (i) Monsieur Jean-Paul Bailly, actuellement président du Conseil de surveillance, en qualité de président du conseil d'administration de la Société, (ii) Madame Caroline Parot, actuellement Présidente du Directoire, en qualité de directrice générale de la Société, et (iii) Monsieur Fabrizio Ruggiero, actuellement Directeur Général et Membre du Directoire, en qualité de Directeur Général délégué.



Adresse professionnelle :
38, rue Gay-Lussac
75005 Paris

Âge et nationalité :
74 ans
Nationalité française

Nombre d'actions de la Société détenues :
500 actions ordinaires

MONSIEUR JEAN-PAUL BAILLY

Nomination proposée aux actionnaires

Membre du Conseil d'administration

Mandats et fonctions exercés

Fonctions et mandats actuellement exercés dans des sociétés contrôlées ⁽¹⁾ par Europcar Mobility Group

- Administrateur et membre du Comité d'audit et des risques et Président du Comité d'engagements d'Edenred

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

- Administrateur et membre du Comité d'audit et Président du Comité de gouvernance et RSE d'Accor Hotels

Expérience en matière de gestion

- Jean-Paul Bailly a consacré l'intégralité de sa carrière au Service Public en participant au management et à la direction de deux grandes entreprises publiques, la RATP puis La Poste.
- Il a débuté sa carrière en 1970 au sein de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). En 1978, il prend la direction de la Coopération Technique Française à Mexico.
- Puis, il rejoint à nouveau la RATP en 1982, où il occupe notamment les postes de Directeur du Département du matériel roulant autobus, Directeur du Métro et du RER, Directeur du personnel. En 1990, Jean-Paul Bailly est nommé Directeur Général Adjoint puis Président-Directeur général de 1994 à 2002.
- Il a été Président-Directeur général de La Poste de 2002 à 2006, puis Président du Conseil de surveillance de la Banque Postale de 2006 à 2013, société dont il est le Président d'Honneur depuis octobre 2013.
- Il a été par ailleurs Président d'Entreprise et Personnel, Vice-Président de Confrontations Europe, Président de l'ANVIE et membre du Conseil économique, social et environnemental de 1995 à 2015.
- Il est membre du Conseil d'administration de l'hôpital St. Joseph.
- Jean-Paul Bailly est diplômé de l'École Polytechnique et du MIT. Il est Officier de la Légion d'Honneur et Commandeur de l'Ordre National du Mérite.

(1) Articles L.225-21 al.2, L.225-77 al.2 et L.225-94 al.1 du Code de commerce.



MADAME CAROLINE PAROT

Nomination proposée aux actionnaires

Membre du Conseil d'administration

Mandats et fonctions exercés

Fonctions et mandats actuellement exercés dans des sociétés contrôlées ⁽¹⁾ par Europcar Mobility Group

- Présidente d'Europcar Services, Unipessoal, Lda

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

- Membre du Conseil d'administration et Présidente du comité audit et financement d'Ingenico
- Membre du Conseil d'administration et membre du comité d'audit de Worldline SA
- Membre du Conseil d'administration de Car2Go Europe GmbH

Expérience en matière de gestion

- Caroline Parot a rejoint le Groupe en 2011, au sein duquel elle a occupé les fonctions de Directeur financier à compter de mars 2012, après avoir été contrôleur de gestion Groupe (2011-2012). Caroline Parot a été Directeur Général Finances à compter du 20 mai 2015, puis Directeur Général à compter du 22 juillet 2016, avant de démissionner de ses fonctions de Directeur Général suite à sa nomination en qualité de Présidente du Directoire le 23 novembre 2016.
- Auparavant, elle a occupé les fonctions de contrôleur de gestion Groupe (2009-2011) et de membre du comité de direction (2010-2011) au sein du groupe Technicolor et a notamment été en charge de la restructuration de la dette de Thomson-Technicolor.
- Elle a également occupé au sein de ce même groupe les fonctions de Directeur financier du secteur Technologie (2008-2009) et de contrôleur du Département propriété intellectuelle et gestion des licences (2005-2008).
- Elle était jusqu'en 2005 auditeur chez Ernst & Young où elle a débuté sa carrière en 1995.
- Caroline Parot est titulaire d'un DEA d'Économie Mathématique de l'Université Panthéon-Sorbonne et d'un Master en Finance de l'École Supérieure de Commerce de Paris. Caroline Parot est également titulaire du DESCF.

(1) Articles L.225-21 al.2, L.225-77 al.2 et L.225-94 al.1 du Code de commerce.

Adresse professionnelle :

Europcar Mobility
Group S.A.
13 *ter*, boulevard Berthier
75017 Paris

Âge et nationalité :

49 ans
Nationalité française

Nombre d'actions de la Société détenues :

149 057 actions
ordinaires



MADAME VIRGINIE FAUVEL

Nomination proposée aux actionnaires

Membre du Conseil d'administration

Mandats et fonctions exercés

Fonctions et mandats actuellement exercés dans des sociétés contrôlées ⁽¹⁾ par Europcar Mobility Group

- Membre du Directoire d'Euler Hermes ⁽²⁾
- Administrateur et membre du comité des nominations de Neopost ⁽²⁾
- Administrateur de Creadev

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

- Administrateur et membre du Comité exécutif d'Allianz France (Allemagne)

Expérience en matière de gestion

- Diplômée de l'École des Mines de Nancy, Virginie Fauvel a commencé sa carrière en 1997 chez Cetelem, en tant que Responsable Score Risque puis Directrice CRM avant de devenir Directrice de la stratégie Internet monde en 2004, puis Directrice de la *Business Unit e-business* France en 2006.
- Elle a ensuite intégré la banque de détail en France de BNP Paribas en 2009 pour diriger et développer la banque en ligne avant d'être Directrice des banques en ligne en Europe en 2012. À ce titre, elle a lancé (mi 2013) HelloBank!, la première banque européenne 100 % mobile.
- Elle a rejoint Allianz France en juillet 2013, en qualité de membre du Comité exécutif en charge du Digital et du Market Management.
- Virginie a été membre du Conseil national du numérique de 2013 à 2016.
- Depuis le 15 janvier 2018, elle a rejoint le Directoire d'Euler Hermes, en charge de la zone des Amériques et de la transformation du Groupe.
- Elle est administratrice de Neopost depuis juin 2016 et de Creadev depuis mai 2019.
- Virginie Fauvel est Chevalier de l'Ordre National du Mérite.

(1) Articles L.225-21 al.2, L.225-77 al.2 et L.225-94 al.1 du Code de commerce.

(2) Société cotée française.

Adresse professionnelle :
1, place des saisons
92048 Paris-La Défense
Cedex

Âge et nationalité :
45 ans
Nationalité française

Nombre d'actions de la Société détenues :
500 actions ordinaires



Adresse professionnelle :
5 Churchill Place Canary
Wharf London E14 5HU
United Kingdom

Âge et nationalité :
59 ans
Nationalité française
et américaine

**Nombre d'actions de la
Société détenues :**
500 actions ordinaires

MADAME MARTINE GEROW

Nomination proposée aux actionnaires

Membre du Conseil d'administration

Mandats et fonctions exercés

Fonctions et mandats actuellement exercés dans des sociétés contrôlées ⁽¹⁾ par Europcar Mobility Group

- *Executive Vice Presidente Finance* d'American Express Global Business Travel (USA)
- Présidente du Comité d'audit de Keolis

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

- *Executive Vice Presidente* de Carlson Wagonlit Travel (USA)
- Président du Comité d'audit de Bpifrance Participations SA
- Membre du Comité d'audit de HSBC France

Expérience en matière de gestion

- Martine Gerow a intégré Pepsico aux États-Unis en 1989, avant d'être nommée CFO intérimaire chez BN en France en 1995, puis de devenir Directrice Financière de Pepsico France en 1998. Elle a ensuite rejoint, en 2002, le Groupe Danone en tant que Directrice Financière de la Divisions Boissons, avant de devenir Contrôleur financier pour l'ensemble du Groupe en 2005.
- En 2005, Martine Gerow rejoint Campofrio Food Group à Madrid en tant que Directrice Financière, avant de rentrer en France en 2010 pour devenir Directrice Générale Adjointe en charge des finances de Solocal Group (PagesJaunes). Après un passage de trois ans comme Vice-Présidente Exécutive et Directrice Financière de Carlson Wagonlit Travel, Martine a enfin rejoint Londres pour devenir Vice-Présidente Exécutive Finance d'American Express Global Business Travel, poste qu'elle occupe aujourd'hui.
- Martine Gerow dispose d'une solide expérience en tant que Présidente et/ou membre de comités d'audit de grandes sociétés telles que Keolis, Bpifrance Participations et HSBC. Son profil international, ses compétences en matière financière et son expérience en matière de transformation digitale chez Solocal et dans le secteur du transport chez Keolis seraient de bons atouts pour le Conseil de surveillance de la Société.
- Martine est diplômée d'HEC Paris et de l'Université Columbia à New York.

(1) Articles L.225-21 al.2, L.225-77 al.2 et L.225-94 al.1 du Code de commerce.



MONSIEUR CARL LEAVER

Nomination proposée aux actionnaires

Membre du Conseil d'administration

Mandats et fonctions exercés

Fonctions et mandats actuellement exercés dans des sociétés contrôlées⁽¹⁾ par Europcar Mobility Group

- Président du Conseil d'administration de TOPHAT ENTERPRISES Ltd (depuis 2019)
- Président du Conseil d'administration de LEBARA Group BV (depuis 2019)

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

- Président du Conseil d'administration des sociétés EIRCOM Group et EIRCOM Ltd
- Président du Conseil d'administration de C12014 Ltd
- Président exécutif adjoint et Directeur Général Groupe de LADBROKES Coral Group et GALA Goral Group

Expérience en matière de gestion

- Carl Leaver démarre sa carrière en 1995 au sein de la société WITHBREAD HOTELCOMPANY en qualité de Directeur des ventes, puis il évolue au sein du groupe et occupe différents postes jusqu'en 2003, avant de rejoindre la société DE VERE Group en qualité de Directeur Général jusqu'en 2006, ce qui lui confère une solide expérience dans le monde de l'hôtellerie.
- De 2007 à 2009, il prend les fonctions de Directeur international au sein de *Home & Direct* chez Marks&Spencer. Puis il rejoint GALA Coral en tant que Directeur Général avant la fusion du groupe avec LADBROKES plc qui devient LADBROKES Coral Group. Il est alors Vice-Président.
- Carl Leaver est actuellement Président du Conseil d'administration de LEBARA Group BV.

Adresse professionnelle :

Wardrobes House,
Woodway, HP27 ONL
Princes Risborough
United Kingdom

Âge et nationalité :

57 ans
Nationalité anglaise

Nombre d'actions de la Société détenues :

0 action ordinaire

(1) Articles L.225-21 al.2, L.225-77 al.2 et L.225-94 al.1 du Code de commerce.



MONSIEUR PAUL COPLEY

Nomination proposée aux actionnaires

Membre du Conseil d'administration

Mandats et fonctions exercés

Fonctions et mandats actuellement exercés dans des sociétés contrôlées⁽¹⁾ par Europcar Mobility Group

- Membre du comité des Créanciers de Intu Properties plc (2020)
- Administrateur non -exécutif de Noble Group Holdings Limited (2020)
- Conseiller de Co-operative Bank plc (2020)

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

- Curateur de OW Bunker & Trading A/S (2019)
- Administrateur non exécutif de la Co-operative Bank plc (2018-2019)
- Administrateur de Phones 4U Limited (2018)
- Directeur Général d'Aldan Management Limited (2018)
- Membre du Conseil de surveillance de Steinhoff International Holdings NV (2018)
- Directeur Général et administrateur de Kaupthing ehf. (2016)

Expérience en matière de gestion

- Paul Copley rejoint PwC au Royaume-Uni en 1996 où il travaille pendant 20 ans (jusqu'en 2016) dans la division Business Recovery Services du cabinet en tant qu'associé.
- Il est également administrateur de Lehman Brothers International (Europe), où il travaille de 2008 à 2014.
- Il agit à titre de curateur d'OW Bunker, le plus grand distributeur de carburant marin au monde.
- Paul Copley quitte PwC en 2016 pour devenir PDG et directeur de Kaupthing, une banque islandaise, basée à Reykjavik, en Islande.
- Parallèlement à son rôle chez Kaupthing, il exerce plusieurs mandats d'administrateurs non-exécutifs tels que décrits ci-dessus.
- Depuis 2018, Paul est Directeur Général d'Aldan Management Limited, une société réglementée par l'ICAEW.
- Paul Copley est diplômé de l'Université de Liverpool, de l'ICAEW et du JIEB.

(1) Articles L. 225-21 al. 2, L. 225-77 al. 2 et L. 225-94 al. 1 du Code de commerce.

Conflits d'intérêts

À la connaissance de la Société, à la date du présent Amendement, il n'existe pas de conflit d'intérêts potentiel entre les devoirs à l'égard de la Société des membres du Conseil d'administration et leurs intérêts privés et/ou d'autres devoirs.

En cas de conflit d'intérêts, le règlement intérieur du Conseil d'administration prévoira que :

- le membre du Conseil d'administration doit informer le Conseil, dès qu'il en a connaissance, de toute situation de conflit d'intérêts, même potentiel, et s'abstient d'assister au débat et de participer au vote de la délibération correspondante;
- lorsque l'un des membres du Conseil de surveillance se trouve dans une situation de conflit d'intérêts, même potentiel, à propos d'un sujet devant être débattu par le Conseil, le Président s'assure, sur recommandation du comité consultatif compétents qui aura examiné au

préalable le conflit d'intérêts, que l'information ayant trait à ce sujet ne soit pas communiquée à ce membre, sans préjudice des obligations de ce dernier.

À la date du présent Amendement et à l'exception des règles relatives à la structure et à la composition du conseil d'administration mentionnées dans le plan de sauvegarde, il n'existe pas, à la connaissance de la Société, de pacte ou accord quelconque conclu avec des actionnaires, clients, fournisseurs ou autres en vertu duquel l'un des membres du Conseil d'administration de la Société a été nommé en cette qualité.

Indépendances des membres du Conseil de surveillance

Le Conseil d'administration qui se réunira à la suite de l'Assemblée Générale du 20 janvier 2021 examinera conformément aux dispositions du Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées publié conjointement par l'AFEP et le MEDEF, dans sa version de janvier 2020 (ci-après

le « Code AFEP-MEDEF », auquel la Société se réfère, la situation de chaque membre du Conseil d'administration au regard des critères d'indépendance.

Il est rappelé que le Conseil de surveillance qui s'est réuni le 24 février 2020 a examiné l'indépendance de ses membres et a considéré que les critères d'indépendance visés à l'article 1 du règlement intérieur du Conseil de surveillance, continuent d'être satisfaits par Monsieur Jean-Paul Bailly, et Madame Virginie Fauvel. Ces critères sont également satisfaits par Madame Martine Gerow. La nomination de ces trois membres en qualité de membre du Conseil d'administration sera présentée à l'Assemblée Générale du 20 janvier 2021. En conséquence, sur un Conseil d'administration composé de 7 membres, la part des administrateurs indépendants serait de la moitié des membres du conseil d'administration, conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF (article 9.3), le membre représentant les actionnaires salariés n'étant pas comptabilisés pour le calcul du pourcentage de membres indépendants du Conseil d'administration.

Politique de rémunération applicable aux futurs membres du conseil d'administration et au futur président du conseil d'administration

Le Conseil de surveillance, prenant en considération que le changement de gouvernance de la Société intervient dans le contexte de sa restructuration financière et de la réalisation du plan de sauvegarde financière accélérée qui sera arrêté par le Tribunal de Commerce de Paris, propose aux actionnaires de la Société de :

- transposer mutatis mutandis la politique de rémunération attribuable aux membres du Conseil de surveillance de la Société au titre de l'exercice 2020, telle que présentée dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise et figurant à la Section 5.3.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2019 de la Société, aux futurs membres du conseil d'administration de la Société, en modifiant toutefois le montant global annuel de l'enveloppe allouée aux membres du conseil d'administration (autres que la directrice générale et le membre du conseil d'administration représentant les salariés) pour l'exercice 2021, en la diminuant à 250.000 € (en lieu et place de la somme actuelle fixée à 550.000 €); et
- transposer mutatis mutandis la politique de rémunération attribuable au président du Conseil de surveillance de la Société au titre de l'exercice 2020, telle que présentée dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise et figurant à la Section 5.3.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2019 de la Société, au futur président du conseil d'administration de la Société, en modifiant toutefois la rémunération du président du conseil d'administration, en la diminuant à un montant annuel fixe de 150.000 € pour l'exercice 2021 (en lieu et place de la somme actuelle de 165.000 €).

Le Conseil de surveillance estime que cette transposition est justifiée par le fait de prévoir une continuité dans la politique de rémunération des membres de cet organe de gouvernance collégial entre la date de l'Assemblée Générale de la Société qui a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2019 et la date de l'Assemblée Générale de la Société qui approuvera les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2020.

Il est par ailleurs rappelé que (i) la directrice générale, en sa qualité d'administratrice, et le membre du conseil d'administration représentant les salariés, ne percevront pas de rémunération au titre de l'exercice de leurs fonctions de membres du conseil d'administration, (ii) la part variable de rémunération pouvant être versée au président du conseil d'administration et au(x) président(s) des comités qui seront mis en place conformément aux dispositions du Code AFEP-MEDEF sera supérieure au montant versé à chacun des autres membres du conseil d'administration et (iii) le conseil d'administration répartira l'enveloppe précitée entre les membres du conseil d'administration, en fonction de leur assiduité aux réunions du conseil d'administration et aux réunions des comités qui seront mis en place conformément aux dispositions du Code AFEP-MEDEF et du temps qu'ils consacrent ainsi à leur fonction.

Politique de rémunération applicable à la future directrice générale et au futur Directeur Général délégué

Le Conseil de surveillance, prenant en considération que le changement de gouvernance de la Société intervient dans le contexte de sa restructuration financière et de la réalisation du plan de sauvegarde financière accélérée qui sera arrêté par le Tribunal de Commerce de Paris, propose aux actionnaires de la Société de :

- transposer mutatis mutandis la politique de rémunération attribuable à la Présidente du Directoire de la Société au titre de l'exercice 2020, telle que présentée dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise et figurant à la Section 5.3.1.1 du Document d'Enregistrement Universel 2019 de la Société, à la future directrice générale de la Société; et
- transposer mutatis mutandis la politique de rémunération attribuable aux membres du Directoire de la Société (autres que la Présidente du Directoire de la Société) au titre de l'exercice 2020, telle que présentée dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise et figurant à la Section 5.3.1.1 du Document d'Enregistrement Universel 2019 de la Société, au futur Directeur Général délégué.

Le Conseil de surveillance estime que cette transposition est justifiée par le fait que les fonctions de directrice générale et de Directeur Général délégué seront exercées par les mêmes personnes que, respectivement, celles qui exercent actuellement les fonctions de Présidente du Directoire et de Membre du Directoire.

5.2 PRÉSENTATION DES INSTANCES DE GOUVERNANCE À LA DATE DU PRÉSENT AMENDEMENT

Il est précisé que cette section est une mise à jour de l'information communiquée au Chapitre 5. « Gouvernement d'entreprise » du Document d'enregistrement universel 2019.

Il est à noter que l'ensemble de ces informations seront rendues caduques à la Date de Restructuration Effective, à la condition que l'Assemblée Générale du 20 janvier 2021 approuve les résolutions relatives à la mise à la place d'une nouvelle gouvernance.

Évolution de la composition du Directoire

Le Conseil de surveillance du 1^{er} juillet 2020 a accepté la démission de M. Albéric Chopelin de son mandat de Membre du Directoire à la date du 17 juin 2020, celui-ci ayant fait part de son souhait de mettre un terme pour convenance personnelle à ses fonctions.

À la suite de ce changement, le Directoire comprend désormais les 3 membres suivants :

- Madame Caroline Parot, Présidente du Directoire;
- Monsieur Fabrizio Ruggiero, Directeur Général Adjoint;
- Monsieur Olivier Baldassari, Directeur Pays et Opérations.

Le périmètre de responsabilités d'Albéric Chopelin au sein du Directoire a été repris par Monsieur Fabrizio Ruggiero.

Évolution de la composition du Conseil de surveillance et ses Comités consultatifs

Il est rappelé que les mandats de membres du Conseil de surveillance de Madame Amandine Ayrem et de Madame Kristin Neumann sont arrivés à échéance lors de l'Assemblée Générale du 12 juin 2020. Mesdames Kristin Neumann et Amandine Ayrem ont indiqué ne pas demander le renouvellement de leur mandat pour des raisons personnelles et d'agenda.

L'Assemblée Générale des actionnaires en date du 12 juin 2020, sur recommandation du Comité des Rémunérations et des Nominations du 12 mars 2020 a approuvé la nomination de :

- Madame Martine Gerow en qualité de membre du Conseil de surveillance pour un mandat de quatre années venant à expiration à l'issue de l'Assemblée Générale Annuelle qui sera appelée, en 2024, à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2023 (5^e résolution);
- Madame Sophie Flak en qualité de membre du Conseil de surveillance pour un mandat de quatre années venant à expiration à l'issue de l'Assemblée Générale Annuelle qui sera appelée, en 2024, à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2023 (6^e résolution).



BIOGRAPHIE DE MADAME MARTINE GEROW

Membre du Conseil de surveillance

Mandats et fonctions exercés

Fonctions et mandats actuellement exercés en dehors des sociétés contrôlées par Europcar Mobility Group

- Executive Vice Présidente Finance d'American Express Global Business Travel (USA)
- Présidente du Comité d'audit de Keolis

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

- Executive Vice Présidente Finance de Carlson Wagonlit Travel (USA)
- Président du Comité d'audit de Bpifrance Participations SA
- Membre du Comité d'audit de HSBC France

Expérience en matière de gestion

- Martine Gerow a intégré Pepsico aux États-Unis en 1989, avant d'être nommée CFO intérimaire chez BN en France en 1995, puis de devenir Directrice Financière de Pepsico France en 1998. Elle a ensuite rejoint, en 2002, le Groupe Danone en tant que Directrice Financière de la Division Boissons, avant de devenir Contrôleur financier pour l'ensemble du Groupe en 2005.
- En 2007, Martine Gerow rejoint Campofrio Food Group à Madrid en tant que Directrice Financière, avant de rentrer en France en 2010 pour devenir Directrice Générale Adjointe en charge des finances de Solocal Group (PagesJaunes). En 2014, elle rejoint Carlson Wagonlit Travel en tant que Vice-Présidente Exécutive et Directrice Financière. En 2017, Martine rejoint Londres pour devenir Vice-Présidente Exécutive Finance d'American Express Global Business Travel, poste qu'elle occupe aujourd'hui.
- Martine Gerow dispose d'une solide expérience en tant que Présidente et/ou membre de comités d'audit de grandes sociétés telles que Keolis, Bpifrance Participations et HSBC. Son profil international, ses compétences en matière financière et son expérience en matière de transformation digitale chez Solocal et dans le secteur du transport chez Keolis seraient de bons atouts pour le Conseil de surveillance de la Société.
- Martine est diplômée d'HEC Paris et a un MBA de l'Université Columbia à New York

Adresse professionnelle :
5 Churchill Place Canary
Wharf London E14 5HU
United Kingdom

Âge et nationalité :
59 ans

Nationalité française
et américaine

**Nombre d'actions de la
Société détenues :**
500



BIOGRAPHIE DE MADAME SOPHIE FLAK

Membre du Conseil de surveillance

Mandats et fonctions exercés

Mandats et fonctions actuellement exercés en dehors des sociétés contrôlées par Europcar Mobility Group

- Directrice d'Eurazeo

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

Néant

Expérience en matière de gestion

- Sophie Flak est actuellement Directrice d'Eurazeo, depuis 2013, en charge des aspects RSE et digital et information. Elle a auparavant exercé les fonctions de Directrice Exécutive chez AccorHotels, entre 2010 et 2013, dont elle était également membre du Comité exécutif en charge de la transformation Groupe puis membre du comité Direction Groupe. Ses expériences précédentes incluent notamment un passage de trois ans chez Unilever International en tant de chef de produit entre 1995 et 1998, mais surtout une expérience de douze ans chez Accenture, en qualité de Partner conseil en management au sein de la Branche Stratégie, entre 1998 et 2010.
- Depuis 2018, Sophie Flak est en outre membre du Conseil national du numérique.
- Sophie Flak dispose de solides compétences en matière de RSE, de digital et de stratégie, qui permettraient de venir compléter les profils actuels des membres du Conseil de surveillance de la Société.
- Sophie est diplômée de l'EM Lyon et de l'Institut d'Études Politiques de Strasbourg.

Adresse professionnelle :
1 rue Georges-Berger
75017 Paris

Âge et nationalité :
48 ans
Nationalité française

Nombre d'actions de la Société détenues :
0

Le Conseil de surveillance en date du 28 août 2020 a constaté, la désignation de Monsieur Alessandro Ricciotti par le comité européen lors de sa réunion du 29 juillet 2020 en qualité de membre du Conseil de surveillance de la Société représentant les salariés, et ce en application de la loi Pacte et conformément aux statuts de la Société et en application de l'article L. 225-79-2 du Code de commerce. Monsieur

Alessandro Ricciotti siège au Conseil de surveillance de la Société, avec voix délibérative, depuis le 29 juillet 2020. La durée de son mandat est de quatre années et vient à expiration à l'issue de l'Assemblée Générale Annuelle qui sera appelée, en 2024, à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2023.



BIOGRAPHIE DE MONSIEUR ALESSANDRO RICCIOTTI

Membre du Conseil de surveillance

Mandats et fonctions exercés

Fonctions et mandats actuellement exercés en dehors des sociétés contrôlées par Europcar Mobility Group

Néant

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

Néant

Expérience en matière de gestion

- Alessandro Ricciotti a débuté sa carrière au sein du Groupe Ericsson en qualité de IT Business Analyst.
- En 1989, il rejoint Europcar Italy sur la même fonction. Alessandro intègre ensuite la direction financière pour y prendre en charge la coordination de la comptabilité de la flotte.
- Depuis 2000, Alessandro Ricciotti occupe des fonctions managériales au sein de départements financiers, tels que Facturation et Refacturation entre entités (Billing & Intercompany), Planification et Analyses financières (Financial Planning and Analysis), Contrôle de Gestion du Développement de l'activité (Business & Development Financial).
- Depuis 2017, il y est responsable des projets (Finance Project Manager)
- En juillet 2020, Alessandro Ricciotti a été élu au Conseil de surveillance de la Société en tant que membre représentant les salariés
- Alessandro Ricciotti est diplômé en Économie et détenteur d'une maîtrise de gestion d'entreprise.

Adresse professionnelle :

Europcar Italie –
Piazzale del l'Industria 46 –
00148 Rome – Italy

Âge et nationalité :

61 ans
Nationalité française

Nombre d'actions de la

Société détenues :

0

Le Conseil de surveillance en date du 28 août 2020, a accepté la démission de Monsieur Eric Schaeffer, celui-ci ayant fait part de son souhait de mettre un terme pour convenance personnelle à ses fonctions.

À la suite de ce changement, le Conseil de surveillance en date du 28 août 2020, sur recommandation du Comité des Rémunérations et des Nominations en date du 28 août 2020, a approuvé la cooptation de Monsieur Antonin

Marcus en qualité de membre du Conseil de surveillance en remplacement de Monsieur Eric Schaeffer, membre démissionnaire, et ce pour la durée du mandat restant à courir de Monsieur Eric Schaeffer, c'est-à-dire jusqu'à l'issue de la réunion de l'Assemblée Générale Ordinaire qui se tiendra en 2022 pour statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2021. Il est rappelé que cette cooptation sera soumise à ratification par la plus prochaine Assemblée Générale.



BIOGRAPHIE DE MONSIEUR ANTONIN MARCUS

Membre du Conseil de surveillance

Mandats et fonctions exercés

Fonctions et mandats actuellement exercés en dehors des sociétés contrôlées par Europcar Mobility Group

Néant

Autres fonctions et mandats exercés au cours des cinq derniers exercices

- Néant

Expérience en matière de gestion

- Antonin a débuté sa carrière en 2009 au sein du département Fusions et Acquisitions de Goldman Sachs à Londres et Paris. À ce titre, il a contribué à plusieurs opérations d'acquisition, de financement et de restructuration pour le compte de grandes entreprises et de fonds d'investissement.
- En 2011, il rejoint l'équipe parisienne de H.I.G. Capital, société d'investissement, où il a notamment été impliqué dans le développement européen de la franchise, jouant un rôle actif dans l'acquisition, le développement et la cession d'un certain nombre de participations dans des secteurs variés.
- Depuis son arrivée à Eurazeo Capital en 2017, Antonin s'est impliqué dans l'origination, l'exécution et le suivi de la performance des investissements dans des secteurs tels que les services aux entreprises et la technologie.
- Antonin Marcus est diplômé de l'École Polytechnique et de la Saïd Business School (Université d'Oxford).

À la suite de ces changements, le Conseil de surveillance comprend désormais 12 membres (y compris 2 membres représentant les salariés), dont 6 membres indépendants, soit la moitié de membres indépendants, conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF (article 9.3). Il comprend également 4 femmes, soit 40 % de son effectif, conformément aux dispositions légales applicables. Ce chiffre n'inclut pas le membre féminin représentant les salariés.

Par ailleurs, ces changements ont également entraîné des modifications dans la composition des comités consultatifs de la Société.

À la date du présent Amendement, la composition du Conseil de surveillance ainsi que celle de ses Comités consultatifs sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Identité des membres du Conseil de surveillance	Conseil de Surveillance	Comité d'Audit	Comité des Nominations et des Rémunérations	Comité Stratégique
Monsieur Jean-Paul BAILLY	Président			Président
Monsieur Pascal BAZIN	✓	✓	Président	
Monsieur Patrick SAYER	✓			✓
Monsieur Philippe AUDOUIN	✓	✓		✓
Madame Sophie FLAK	✓		✓	
Monsieur Antonin MARCUS	✓	✓		
Madame Petra FRIEDMANN	✓		✓	✓
Madame Virginie FAUVEL	✓	✓		✓
Monsieur Sanford MILLER	✓			
Madame Martine GEROW	✓	Présidente		
Madame Adèle MOFIRO	✓		✓	
Monsieur Alessandro RICCIOTTI	✓			

Comité *ad hoc*

Il est rappelé qu'un comité *ad hoc* a été mis en place lors de la réunion du Conseil de surveillance du 18 septembre 2019 avec pour mission de suivre, pour le compte du Conseil de surveillance, le processus de revue stratégique initié par Eurazeo.

Le comité *ad hoc* assurait le suivi et la revue des développements du projet de cession de la participation d'Eurazeo au capital de la Société, et notamment la revue de la liste des investisseurs potentiels, le suivi de la sélection des investisseurs potentiels au premier tour, l'obtention des informations relatives aux lettres d'intention indicatives, la revue du choix de l'investisseur retenu au second tour (et aux tours suivants, le cas échéant), le suivi du processus, l'information des membres du Conseil de surveillance, l'évaluation de la nature des informations transmises aux investisseurs et la communication.

Le comité *ad hoc* avait également pour mission d'analyser et vérifier le respect des règles de bonne gouvernance dans le cadre du processus, notamment en matière de conflits d'intérêts et du principe d'égalité entre les actionnaires. Il assurait des échanges fréquents avec le Directoire ainsi qu'avec les conseils financiers et juridiques de la Société et/ou du Conseil de surveillance. Il émettait des avis et recommandations au Conseil de surveillance dans les domaines relevant de sa mission chaque fois qu'il le jugeait approprié. Le cas échéant, le comité *ad hoc* pouvait superviser la mission de l'expert indépendant qui aurait pu être désigné par la Société en application de l'article 261-1 du règlement général de l'Autorité des marchés financiers dans le cadre de toute opération résultant du projet de cession de la participation d'Eurazeo au capital de la Société, ou de toute proposition ou projet alternatif ou concurrent.

Dans le cadre de leur mission, les membres de ce comité *ad hoc* indépendant ont échangé de manière régulière avec l'ensemble des parties prenantes.

Une fois sa mission relative au suivi du processus de revue stratégique initié par Eurazeo réalisée, ce comité a cessé d'exister au cours du 1^{er} semestre 2020.

Comité de Suivi

Le Conseil de surveillance, lors de sa réunion en date du 1^{er} juillet 2020, a décidé la mise en place d'un comité de Suivi composé de quatre membres, dont la majorité est des membres indépendants, avec une représentation égale des deux sexes. Pour des raisons de confidentialité et afin que ses membres ne fassent pas l'objet de pression ou de

communication, il a été décidé de conserver leur identité non publique.

Le comité de Suivi, a été créé avec pour mission de suivre pour le compte du Conseil de surveillance la réflexion engagée par le Directoire sur une évolution de la restructuration financière.

Depuis sa mise en place, le comité de Suivi s'est réuni à intervalles réguliers sur une base hebdomadaire. Préalablement à chacune de ces réunions, les conseils de la Société ont transmis aux membres du comité de Suivi des présentations contenant les informations pertinentes au suivi du processus de restructuration financière. Ces informations incluaient notamment des éléments sur la situation financière de la Société, les propositions de restructuration financière et plus généralement le suivi des échanges avec les différentes parties prenantes du processus de restructuration financière.

Il est précisé que les décisions qui ont été adoptées par le Conseil de surveillance sur le processus de restructuration financière suivaient les recommandations préalablement faites aux membres du Conseil de surveillance par le comité de Suivi.

Politique de rémunération de la Présidente du Directoire et des membres du Directoire

Il est rappelé que l'Assemblée Générale du 12 juin 2020 a approuvé :

- la politique de rémunération attribuable à la Présidente du Directoire au titre de l'exercice 2020, (13^e résolution) telle que présentée dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise et figurant à la Section 5.3.1.1 du Document d'Enregistrement Universel 2019 de la Société ;
- la politique de rémunération attribuable aux membres du Directoire (autres que la Présidente du Directoire) au titre de l'exercice 2020 (14^e résolution), telle que présentée dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise et figurant à la Section 5.3.1.1 du Document d'Enregistrement Universel 2019 de la Société.

Politique de rémunération des membres du Conseil de surveillance

Il est rappelé que l'Assemblée Générale du 12 juin 2020 a approuvé la politique de rémunération attribuable aux membres du Conseil de surveillance au titre de l'exercice 2020 (15^e résolution), telle que présentée dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise et figurant à la Section 5.3.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2019 de la Société.

5.2.1 Déclarations liées au gouvernement d'entreprise

Conflits d'intérêts

À la connaissance de la Société, et sous réserve des relations décrites à la Section 7.2 « Opérations avec les apparentés » du Document d'Enregistrement Universel 2019, il n'existe pas, à la date du présent Amendement, de conflit d'intérêts potentiel entre les devoirs à l'égard de la Société des membres du Conseil de surveillance et du Directoire et leurs intérêts privés et/ou d'autres devoirs. Il est rappelé qu'une mission de conseil, d'une durée de six mois, en matière de développement du Groupe aux États-Unis en support de l'acquisition de la société Fox, a été confiée par le Conseil de surveillance à Monsieur Sanford Miller, le 18 octobre 2018,

telle que décrite à la Section 5.3.2.2 « Rémunération 2019 des membres du Conseil de surveillance » du Document d'Enregistrement Universel 2019. Cette mission a été considérée comme étant conforme à l'intérêt social de la Société par le Conseil de surveillance et s'est achevée au premier semestre 2019.

En dehors de cette mission et à la connaissance de la Société, il n'existe pas de contrat de services liant un des membres du Conseil de surveillance ou du Directoire à la Société ou à l'une de ses filiales et prévoyant l'octroi d'avantages.

En cas de conflit d'intérêts, le règlement intérieur du Conseil de surveillance prévoit que le membre du Conseil

de surveillance doit informer le Conseil, dès qu'il en a connaissance, de toute situation de conflit d'intérêts, même potentiel, et s'abstient d'assister au débat et de participer au vote de la délibération correspondante.

Le règlement intérieur du Conseil de surveillance prévoit également que lorsque l'un des membres du Conseil de surveillance se trouve dans une situation de conflit d'intérêts, même potentiel, à propos d'un sujet devant être débattu par le Conseil, le Président s'assure, sur recommandation du Comité des Rémunérations et des Nominations qui aura examiné au préalable le conflit d'intérêts, que l'information ayant trait à ce sujet ne soit pas communiquée à ce membre, sans préjudice des obligations de ce dernier.

À la date du présent Amendement, il n'existe pas, à la connaissance de la Société, de pacte ou accord quelconque conclu avec des actionnaires, clients, fournisseurs ou autres en vertu duquel l'un des membres du Conseil de surveillance ou du Directoire de la Société a été nommé en cette qualité.

À la date du présent Amendement, il n'existe aucune restriction acceptée par les membres du Conseil de surveillance et/ou les membres du Directoire concernant la cession dans un certain laps de temps de tout ou partie de leur participation dans le capital social de la Société, à l'exception (i) de certaines dispositions légales, (ii) de certaines dispositions prévues aux termes des règlements généraux des plans d'attributions d'actions de performance dont les membres du Directoire ont été bénéficiaires, telles que décrites à la Section 5.3.1.3 « Rémunération long terme : attribution d'actions de performance » du Document d'Enregistrement Universel 2019 (iii) des règles relatives à la prévention des délits d'initiés telles que prévues dans

le règlement général de l'Autorité des marchés financiers et (iv) des recommandations du Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées publié conjointement par l'AFEP et le MEDEF, imposant une obligation de conservation d'actions.

Indépendances des membres du Conseil de surveillance

Conformément aux dispositions du Code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées publié conjointement par l'AFEP et le MEDEF, dans sa version de janvier 2020 (ci-après le « Code AFEP-MEDEF »), auquel la Société se réfère, et au règlement intérieur du Conseil de surveillance, le Conseil de surveillance examine annuellement la situation de chaque membre du Conseil de surveillance au regard des critères d'indépendance.

Il est rappelé que le Conseil de surveillance qui s'est réuni le 24 février 2020 a de nouveau examiné l'indépendance de ses membres et a considéré que les critères d'indépendance visés à l'article 1 du règlement intérieur du Conseil de surveillance, continuent d'être satisfaits par Messieurs Jean-Paul Bailly, Pascal Bazin et Sanford Miller, et Mesdames Virginie Fauvel et Petra Friedmann. Par ailleurs, ces critères sont également satisfaits par Madame Martine Gerow.

Le Conseil de surveillance est constitué en conséquence de 6 membres indépendants, soit la moitié de membres indépendants, conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF (article 9.3), les membres représentant les actionnaires salariés n'étant pas comptabilisés pour le calcul du pourcentage de membres indépendants du Conseil de surveillance.

5.3 ÉTAT RÉCAPITULATIF DES OPÉRATIONS RÉALISÉES PAR LES DIRIGEANTS SUR LES TITRES DE LA SOCIÉTÉ

À la connaissance de la Société, les opérations réalisées par les mandataires sociaux et personnes étroitement liées au sens de l'article L. 621-18-2 du Code monétaire et financier à la date du présent document sont les suivantes :

Nom, prénom	Fonction	Nature de l'opération	Instrument financier	Date de l'opération	Prix (en euros)	Volume de l'opération
Antonin Marcus	Membre du Conseil de surveillance	Prêt à titre gratuit	Prêt d'action	3 septembre 2020	0	500
Martine Gerow	Membre du Conseil de surveillance	Acquisition	Action	16 septembre 2020	0,58	500

6

CAPITAL ET ACTIONNARIAT

6.1	CAPITAL SOCIAL	64
6.2	ACTIONNARIAT	64
6.3	DÉCLARATIONS ET FRANCHISSEMENTS DE SEUILS	65
6.4	TABLEAU RÉCAPITULATIF DES DÉLÉGATIONS EN MATIÈRE D'AUGMENTATION DE CAPITAL	66
6.5	POLITIQUE DE DISTRIBUTION DE DIVIDENDES	69

6.1 CAPITAL SOCIAL

À la date du présent Amendement, le montant du capital social s'élève à 163 884 278 euros.

Le capital social est divisé en 163 884 278 actions ordinaires d'une valeur nominale de un (1) euro.

6.2 ACTIONNARIAT

À la connaissance de la Société, au 31 décembre 2020, à l'exception des actionnaires mentionnés dans le tableau ci-dessous, il n'existe aucun autre actionnaire détenant directement ou indirectement, seul ou de concert plus de 5% du capital ou des droits de vote.

Actionnaires détenant plus de 5% FCPE (hors FCPE et autres)	Actions	% du capital	Droits de vote théoriques		Droits de vote réels	
			Droits de vote théoriques	% Droits de vote théoriques	Droits de vote réels	% de droits de vote réels
EURAZEO SE	48 988 240	29,89 %	48 988 240	29,74 %	48 988 240	31,42 %
DWS Investment GmbH	9 161 334	5,59 %	9 161 334	5,56 %	9 161 334	5,88 %
Merrill Lynch	8 282 744	5,05 %	8 282 744	5,03 %	8 282 744	5,31 %
Autodétention (inclus contrat de liquidité)	8 760 539	5,35 %	8 760 539	5,32 %	-	-
FCPE EUROPCAR*	615 428	0,38 %	615 428	0,37 %	615 428	0,39 %
AUTRES	88 075 993	53,74 %	88 891 823	53,97 %	88 886 823	57,00 %
TOTAL	163 884 278	100,00 %	164 700 108	100,00 %	155 934 569	100,00 %

* Un nombre de 3 300 000 actions détenues par le FCPE Europcar ont fait l'objet de prêts. Ces actions sont comptabilisées dans «Autres».

(1) Confère 6.3 «Déclarations et franchissements de seuils».

6.3 DÉCLARATIONS ET FRANCHISSEMENTS DE SEUILS

Depuis le dépôt du Document d'enregistrement unique le 4 mai 2020 et jusqu'à la date du présent Amendement, les franchissements de seuils légaux suivants ont été déclarés :

Actionnaires	Date de franchissement de seuil	N° de déclaration AMF	Actions détenues	Pourcentage du capital et/ou des droits de vote déclarés	Sens du franchissement de seuil et Nature de l'opération
Morgan Stanley & Co	28 avril 2020	220C1449	1 688 118	1,03 %	Baisse Cession d'actions
DWS Investment GmbH	29 avril 2020	220C1468	9 161 334	5,59 %	Hausse Transfert de titres
Morgan Stanley & Co	4 mai 2020	220C1474	8 499 111	5,19 %	Hausse Acquisition d'actions
Bank of America Corporation	13 mai 2020	220C1548	8 497 322	5,18 %	Hausse Acquisition d'actions
Morgan Stanley & Co	11 mai 2020	220C1549	7 322 954	4,47 %	Baisse Cession d'actions
Morgan Stanley Corp.	13 mai 2020	220C1571	23	NA	Baisse Cession d'actions
Bank of America	22 mai 2020	220C1691	8 290 305	5,06 %	Hausse Acquisition d'actions
Bank of America	29 mai 2020	220C1751	0	0 %	Baisse Cession d'actions
Morgan Stanley Corp.	15 juin 2020	220C2036	11 780 382	7,19 %	Hausse Acquisition d'actions
Merrill Lynch International	18 juin 2020	220C2110	8 282 744	5,06 %	Hausse Acquisition d'actions
Morgan Stanley Corp.	18 juin 2020	220C137	36 892	0,02 %	Baisse Cessions d'actions
CIAM	25 juin 2020	220C2197	16 368 882	9,99 %	Baisse Cession d'actions
Nomura International	24 juin 2020	220C2198	6 003 649	3,66 %	Baisse Cession d'actions
Bank of America Corporation	23 juin 2020	220C2215	NA	inférieur à 5 %	Baisse Cession
Bank of America Corporation	30 juin 2020	220C2330	10 345 205	6,31 %	Hausse Acquisitions
Bank of America Corporation	29 juillet 2020	220C2841	NA	inférieur à 5 %	Baisse Cession d'actions
CIAM	8 septembre 2020	220C3555	6 066 720	3,70 %	Baisse Cession d'actions

Pour plus d'information, le lecteur est invité à se référer à la Section 6.4.2 « Déclarations et franchissements de seuils » du Document d'Enregistrement Universel 2019.

6.4 TABLEAU RÉCAPITULATIF DES DÉLÉGATIONS EN MATIÈRE D'AUGMENTATION DE CAPITAL

6.4.1 Tableau des délégations en cours de validité à la date du présent Amendement, en matière d'augmentation de capital et utilisation au 31 décembre 2020

Le tableau ci-dessous récapitule les délégations, en cours de validité au 31 décembre 2020, accordées par les actionnaires lors de l'Assemblée Générale du 12 juin 2020 ainsi que leur utilisation au 31 décembre 2020 :

Date AGM (n° de la résolution)	Nature de l'autorisation	Plafond autorisé en capital (montant nominal ou %)	Durée (expiration)
12/06/2020 (16 ^e résolution)	Autorisation d'un programme de rachat par la Société de ses propres actions.	75 000 000 euros	18 mois (11/12/2021)
12/06/2020 (17 ^e résolution)	Délégation de compétence au Directoire à l'effet d'augmenter le capital social par incorporation de réserves, de bénéfices ou de primes d'émission, de fusion ou d'apport.	500 000 000 euros	26 mois (11/08/2022)
12/06/2020 (18 ^e résolution)	Délégation de compétence au Directoire à l'effet d'émettre des actions et/ou des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital de la Société ou donnant droit à l'attribution de titres de créances et/ou d'émettre d'autres valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre, avec maintien du droit préférentiel de souscription.	50 % du capital social ⁽¹⁾⁽²⁾ 750 000 000 euros pour les titres de créance	26 mois (11/08/2022)
12/06/2020 (19 ^e résolution)	Délégation de compétence au Directoire à l'effet d'émettre des actions et/ou des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital de la Société ou donnant droit à l'attribution de titres de créances et/ou d'émettre d'autres valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre, avec suppression du droit préférentiel de souscription et offre au public, autres que celles visées à l'article L. 411-21° du Code monétaire et financier, ou dans le cadre d'une offre publique comportant une composante d'échange.	10 % du capital social ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾ 750 000 000 euros pour les titres de créance	26 mois (11/08/2022)
12/06/2020 (20 ^e résolution)	Délégation de compétence au Directoire à l'effet d'émettre des actions et/ou des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital de la Société ou donnant droit à l'attribution de titres de créances et d'émettre d'autres valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre, avec suppression du droit préférentiel de souscription dans le cadre d'une offre au public visée à l'article L. 411-21° du Code monétaire et financier.	10 % du capital social ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾ 750 000 000 euros pour les titres de créance	26 mois (11/08/2022)
12/06/2020 (21 ^e résolution)	Autorisation au Directoire, en cas d'émission d'actions et/ou de titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital de la Société ou donnant droit à l'attribution de titres de créances et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre, sans droit préférentiel de souscription par offre au public ou placement privé, de fixer le prix d'émission dans la limite de 10 % du capital social par an.	10 % du capital social ⁽¹⁾	26 mois (11/08/2022)

Tableau récapitulatif des délégations en matière d'augmentation de capital

Date AGM (n° de la résolution)	Nature de l'autorisation	Plafond autorisé en capital (montant nominal ou %)	Durée (expiration)
12/06/2020 (22 ^e résolution)	Autorisation au Directoire, d'augmenter le nombre d'actions et/ou de titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital de la Société ou donnant droit à l'attribution de titres de créances et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital, à émettre en cas d'augmentation de capital avec ou sans droit préférentiel de souscription des actionnaires.	15 % de l'émission initiale ⁽¹⁾⁽³⁾	26 mois (11/08/2022)
12/06/2020 (23 ^e résolution)	Délégation de pouvoirs au Directoire à l'effet d'émettre des actions et/ou des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital de la Société ou donnant droit à l'attribution de titres de créances et d'émettre d'autres valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre, avec suppression du droit préférentiel de souscription, en vue de rémunérer des apports en nature consentis à la Société.	10 % du capital social ⁽¹⁾	26 mois (11/08/2022)
12/06/2020 (24 ^e résolution)	Délégation de compétence au Directoire à l'effet d'émettre des actions et/ou des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital de la Société ou donnant droit à l'attribution de titres de créances et d'émettre d'autres valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre, avec suppression du droit préférentiel de souscription au profit d'une catégorie de personnes dans le cadre d'une opération dites d' <i>equity line</i> .	10 % du capital social ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾	18 mois (11/12/2021)
12/06/2020 (25 ^e résolution)	Autorisation donnée au Directoire de procéder à des attributions gratuites d'actions de la Société aux mandataires sociaux et aux salariés du Groupe, emportant de plein droit suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires.	2 % du capital social dont 0,4 % du capital social pour les mandataires sociaux	26 mois (11/08/2022)
12/06/2020 (26 ^e résolution)	Délégation de compétence au Directoire à l'effet de procéder à l'augmentation du capital social par émission d'actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès au capital réservée aux adhérents d'un Plan d'Épargne d'Entreprise, avec suppression du droit préférentiel de souscription au profit de ces derniers.	3 % du capital social ⁽¹⁾⁽²⁾	26 mois (11/08/2022)
12/06/2020 (27 ^e résolution)	Délégation de compétence au Directoire pour augmenter le capital social avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, les valeurs mobilières émises étant réservées à des catégories de bénéficiaires dans le cadre d'une opération d'actionariat salarié.	3 % du capital social ⁽¹⁾⁽²⁾	18 mois (11/12/2021)

(1) Le montant nominal maximum global des augmentations de capital susceptibles d'être réalisées en vertu de cette délégation s'impute sur le montant du plafond nominal global qui ne pourra dépasser un montant représentant plus de 50 % du capital social de la Société au jour de l'Assemblée Générale du 12 juin 2020.

(2) Ce montant pourra être majoré du montant nominal des actions ordinaires de la Société à émettre, éventuellement, au titre des ajustements effectués pour préserver les droits des porteurs de valeurs mobilières donnant accès au capital conformément aux dispositions légales et réglementaires et, le cas échéant, aux stipulations contractuelles prévoyant d'autres cas d'ajustement.

(3) Le montant nominal maximum global des augmentations de capital susceptibles d'être réalisées en vertu des 19^e, 20^e, 22^e et 24^e résolutions ne pourra être supérieur à 10 % du capital social de la Société à la date de l'Assemblée Générale, et s'impute sur le montant du plafond global nominal représentant plus de 50 % du capital social de la Société au jour de l'Assemblée Générale du 12 juin 2020.

6.4.2 Délégations en matière d'augmentation de capital proposées au vote de l'Assemblée Générale du 20 janvier 2021

Date AGM (n° de la résolution)	Nature de l'autorisation	Plafond autorisé en capital (montant nominal ou %)	Durée (expiration)
20/01/2021 (3 ^e résolution)	Délégation de compétence à donner au Directoire pour décider une augmentation de capital en numéraire par émission d'actions ordinaires nouvelles de la Société, avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires	2 768 960 euros	12 mois (20/01/2022)
20/01/2021 (4 ^e résolution)	Délégation de compétence à donner au Directoire pour décider une augmentation de capital en numéraire par émission d'actions ordinaires nouvelles de la Société, avec suppression du droit préférentiel de souscription, au profit des Créanciers Obligataires ayant signé ou adhéré aux termes de l'accord de lock-up signé par la Société le 25 novembre 2020 (tel que modifié le 6 décembre 2020), en ce compris les Créanciers Obligataires Garants, ceux-ci constituant une catégorie de personnes répondant à des caractéristiques déterminées	11 052 640 euros	12 mois (20/01/2022)
20/01/2021 (5 ^e résolution)	Délégation de compétence à donner au Directoire pour décider une augmentation de capital en numéraire à libérer par voie de compensation avec des créances certaines, liquides et exigibles par émission d'actions ordinaires nouvelles de la Société, avec suppression du droit préférentiel de souscription, au profit des Créanciers Obligataires, ceux-ci constituant une catégorie de personnes répondant à des caractéristiques déterminées	29 923 110 euros	12 mois (20/01/2022)
20/01/2021 (6 ^e résolution)	Délégation de compétence à donner au Directoire pour décider une augmentation de capital en numéraire à libérer par voie de compensation avec des créances certaines, liquides et exigibles par émission d'actions ordinaires nouvelles de la Société, avec suppression du droit préférentiel de souscription, au profit des Prêteurs CS, ceux-ci constituant une catégorie de personnes répondant à des caractéristiques déterminées	1 392 080 euros	12 mois (20/01/2022)
20/01/2021 (7 ^e résolution)	(Délégation de compétence à donner au Directoire pour décider l'émission et l'attribution, à titre gratuit, de bons de souscription d'actions avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, au profit des Créanciers Obligataires Garants, ceux-ci constituant une catégorie de personnes répondant à des caractéristiques déterminées	8 % du capital social	12 mois (20/01/2022)
20/01/2021 (8 ^e résolution)	Délégation de compétence à donner au Directoire pour décider l'émission et l'attribution, à titre gratuit, de bons de souscription d'actions avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, au profit des membres du comité de Coordination des Obligataires Cross-Holders, ceux-ci constituant une catégorie de personnes répondant à des caractéristiques déterminées	1,5 % du capital social	12 mois (20/01/2022)

Date AGM (n° de la résolution)	Nature de l'autorisation	Plafond autorisé en capital (montant nominal ou %) Durée (expiration)
20/01/2021 (9 ^e résolution)	(Délégation de compétence à donner au Directoire pour décider l'émission et l'attribution, à titre gratuit, de bons de souscription d'actions avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, au profit des prêteurs au titre du RCF et aux Créanciers Obligataires Adhérents (en ce compris les Créanciers Obligataires Garants) participant de manière effective au Refinancement du RCF, ceux-ci constituant une catégorie de personnes répondant à des caractéristiques déterminées	1,5 % du capital social 12 mois (20/01/2022)
20/01/2021 (10 ^e résolution)	Délégation de compétence au Directoire à l'effet de procéder à une augmentation du capital social, avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, réservée aux adhérents à un Plan d'Épargne d'Entreprise	3 % du capital social 26 mois (20/03/2023)

6.5 POLITIQUE DE DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Conformément à la loi et aux statuts de la Société, l'Assemblée Générale peut décider, sur proposition du Directoire et sous réserve de l'autorisation préalable du Conseil de surveillance, de la distribution d'un dividende au titre de l'exercice écoulé ou d'une distribution par prélèvement sur la prime d'émission de la Société.

Nous vous rappelons la politique de distribution appliquée par la Société au cours des trois derniers exercices :

- au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2017, l'Assemblée Générale du 17 mai 2018 s'est prononcée favorablement sur une distribution exceptionnelle en numéraire d'un montant total de 24 440 400 euros correspondant à un montant de 0,1518 euro par action. Le droit de distribution exceptionnelle a été détaché le 29 mai 2018 et la distribution a été mise en paiement exclusivement en numéraire le 31 mai 2018;
- au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2018, l'Assemblée Générale du 26 avril 2019 s'est prononcée favorablement sur une distribution de dividende en numéraire de 0,16 euro par action soit un montant total de 25 764 941,28 euros ainsi que sur une distribution exceptionnelle en numéraire d'un montant total de

16 103 088 euros correspondant à un montant de 0,10 euro par action. Ces dividendes ont été détachés de l'action le 21 mai 2019 et la distribution a été mise en paiement exclusivement en numéraire le 23 mai 2019;

- au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2019, l'Assemblée Générale du 12 juin 2020 s'est prononcée favorablement sur l'affectation de l'intégralité de son résultat au poste « report à nouveau », lequel serait porté à 16 880 450,97 euros, décision prise dans le contexte de l'épidémie de Covid-19.

Concernant les exercices 2020 et 2021, il est rappelé que lors de la mise en place d'un emprunt de 220 millions d'euros, signé 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 »), la Société s'est engagée contractuellement à ne procéder à aucun versement de dividendes pour les exercices 2020 et 2021, l'une des conditions à la mise en place de cet emprunt. (Communiqué de presse du 3 mai 2020). Ces restrictions applicables au paiement de dividendes prévues dans les différents instruments de dette du Groupe sont décrites à la Section 6.7.2 « Restrictions à la distribution des dividendes » du Document d'enregistrement universel 2019.

7

PERSPECTIVES

Pour les besoins de la négociation du projet de restructuration financière (plus amplement décrit au Chapitre 1 « *Présentation de la Restructuration Financière* » du présent Amendement), la Société a préparé, et communiqué, en septembre 2020, à certains de ses créanciers soumis à des engagements de confidentialité, un plan d'affaires « Connect » afin d'identifier les besoins de nouvelles liquidités et des perspectives de certains agrégats financiers du Groupe relatifs aux exercices 2021, 2022 et 2023, extraits dudit plan d'affaires.

Ces éléments ont été publiés dans le communiqué de presse de la Société en date du 26 novembre 2020 (pour plus d'informations, le lecteur est invité à se référer au communiqué de presse publié le 26 novembre 2020 et annexé au présent Amendement) et sont présentés dans le présent Amendement aux fins d'établir l'équivalence d'information.

Ces perspectives ont été finalisées en septembre 2020 en prenant pour hypothèses générales que :

- l'épidémie Covid-19 n'impacterait pas davantage la Société;
- la reprise économique se ferait progressivement dès 2021 et sera principalement constatée pour l'année 2023 dans ses marchés les plus significatifs permettant le rebond des volumes de jours de location;
- les opérations liées à la restructuration financière envisagée dans le cadre du Plan de Sauvegarde seront effectivement réalisées au cours premier trimestre 2021.

Certaines hypothèses et perspectives ont ainsi pu évoluer depuis la date de leur établissement et continueront d'évoluer compte tenu de la situation et des incertitudes liées à l'épidémie Covid-19 à la date du présent Amendement. À titre d'exemple, la deuxième vague de l'épidémie Covid-19 a frappé la plupart des pays européens en octobre/novembre 2020, un nouveau confinement a été décrété en Angleterre et Allemagne début janvier et la mise à disposition des vaccins s'est accélérée dans certains pays européens.

Comme précédemment indiqué dans son communiqué de presse en date du 26 novembre 2020, les derniers événements liés à l'épidémie Covid-19 et les évolutions encore incertaines sur ses principaux territoires ne permettent pas à la Société de mesurer à la date du présent Amendement les impacts sur son activité et donc de formuler une *guidance* du Groupe pour 2021. Ces éléments ne doivent pas être assimilés à des prévisions ou estimations du bénéfice au sens du Règlement Délégué (UE) 2019/980 de la Commission du 14 mars 2019.

Dans ce contexte d'incertitude, la Société considère que les évolutions et les changements intervenus depuis l'établissement de ces perspectives en septembre 2020 n'affectent pas l'équilibre général du Plan de Sauvegarde ni la capacité du Groupe à faire face à sa dette à l'issue de la mise en œuvre de celui-ci, sachant que les perspectives mises en avant pour 2023 ne peuvent préjuger de la performance future réelle du Groupe.

8

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Documents accessibles au public

Les statuts, les procès-verbaux des Assemblées Générales ainsi que les autres documents sociaux de la Société, les rapports aux Assemblées Générales, ainsi que les informations financières et toute évaluation ou déclaration établie par un expert à la demande de la Société devant être mis à la disposition des actionnaires conformément à la

réglementation en vigueur peuvent être consultés au siège social de la Société à l'adresse suivante : Europcar Mobility Group, 13^{ter}, boulevard Berthier, 75017 Paris, France.

Certains de ces documents sont également disponibles sur le site Internet d'Europcar Mobility Group : <http://investors.europcar-group.com>

Liquidités et notations financières

La dette d'Europcar Mobility Group est suivie par les agences de notation Standard & Poor's et Moody's.

En début d'année 2020, la dette d'Europcar Mobility Group est classée B1 par Moody's et BB- par Standard & Poor's.

Après la mise en œuvre du PGE en mai 2020, ces notations ont fait l'objet l'objet de dégradations successives par chacune des agences avec les justifications suivantes :

- l'impact de la pandémie de la Covid-19 sur l'activité de la Société, a entraîné une forte baisse du chiffre d'affaires

et de la profitabilité, créant une pression accrue sur la liquidité ;

- le faible profil de liquidités d'Europcar Mobility Group ;
- le poids de la dette trop élevé au regard du niveau de *Corporate* EBITDA du Groupe (levier trop élevé).
- La succession des vagues de pandémie qui aura des conséquences négatives sur les liquidités du Groupe au-delà de 2020.

Évolution de la notation de la dette obligataire

Date	Upgrade/ Downgrade	Rating	Commentaires
Standard & Poor's			
03/04/2020	↘	BB- à B-	La dégradation est liée aux premiers impacts de la Covid sur les résultats du 1 ^{er} trimestre 2020.
28/05/2020	↘	B- à CCC+	La nouvelle révision est justifiée par l'incertitude restant après l'obtention des prêts garantis par l'État en France et en Espagne.
15/09/2020	↘	CCC+ à CC	L'annonce de la restructuration financière de la dette <i>Corporate</i> faite le 7 septembre conduit à dégrader la note, intégrant un risque de défaut sur une des facilités de crédit concernées.
03/11/2020	n.a	CC	L'annonce de l'exercice du délai de grâce de 30 jours sur le paiement des intérêts conduit au maintien du rating avec une perspective négative.
02/12/2020	↘	CC à SD*	La dégradation en Selective Default s'explique par le non paiement à l'échéance des intérêts dus sur le Bond à échéance 2024 malgré l'accord donné par tous les prêteurs.
Moody's			
31/03/2020	↘	B1 à B2	La dégradation de la note vient suite à la propagation rapide de la Covid 19 et de ses impacts sur l'activité du Groupe tant en chiffre d'affaires qu'en liquidité.
10/06/2020	↘	B2 à Caa1	Post obtention des prêts garantis par l'État en France et en Espagne, Moody's considère sur la base de communications faites dans le secteur que la reprise sera lente et aura un impact significatif sur l'endettement du Groupe.
10/09/2020	↘	Caa1 à Caa2	Dégradation de la note justifiée par l'entrée du Groupe dans un <i>process</i> de restructuration financière de sa dette <i>Corporate</i> qui pourrait entraîner un risque de défaut.
13/10/2020	n.a	Caa2	Moody's considère que les taux de recouvrement sur ses éléments de dette <i>Corporate</i> sera affectée par cette restructuration et que le niveau de levier sur la dette à horizon 2023 restera élevé.
02/12/2020	n.a	Caa2	Dans la foulée de l'annonce de l'accord obtenu sur la restructuration financière et le non paiement effectif des intérêts sur les obligations malgré l'accord des créanciers. Moody's a ajouté la mention Limited Default (LD) à la côte de probabilité de défaut (PDR) du Groupe.

9

ATTESTATION DU RESPONSABLE DE L'AMENDEMENT

- 9.1 NOM ET FONCTION DU RESPONSABLE DE L'AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019 76
- 9.2 ATTESTATION DE LA PERSONNE RESPONSABLE DE L'AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019 76

9.1 NOM ET FONCTION DU RESPONSABLE DE L'AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019

Madame Caroline Parot, Présidente du Directoire de la Société.

9.2 ATTESTATION DE LA PERSONNE RESPONSABLE DE L'AMENDEMENT AU DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019

J'atteste que les informations contenues dans le présent Amendement sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

Fait à Paris, le 12 janvier 2021

10 ANNEXES

Sont annexés au présent Amendement les communiqués suivants :

- communiqué de presse du 26 novembre 2020 ;
- communiqué de presse du 7 décembre 2020.

Le lecteur peut également les retrouver sur le site de la société dans la rubrique Investisseurs.

Communiqué de presse du 26 novembre 2020

Europcar Mobility Group franchit une étape majeure dans sa restructuration financière, grâce à la conclusion d'un accord de principe avec ses principaux créanciers, soutenant son programme de transformation « connect »

Europcar Mobility Group⁽¹⁾ annonce avoir franchi une étape majeure dans sa restructuration financière avec la conclusion d'un accord de principe sur un plan de restructuration financière (l'« Accord de Principe »). Cet accord répond complètement aux objectifs du Groupe de parvenir à une structure capitalistique soutenable, adaptée à ses ambitions et lui permettant de réaliser son programme de transformation « Connect ».

L'Accord de Principe a été conclu entre la Société et un groupe significatif de créanciers-dits « *cross-holders* », porteurs⁽²⁾ d'Obligations Senior 2024, d'Obligations Senior 2026, d'Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc et détenant des intérêts dans le RCF et la Facilité Crédit Suisse. Il a été approuvé à l'unanimité des membres votants⁽³⁾ du Conseil de surveillance de la Société⁽⁴⁾ et prévoit notamment :

- (i) Un désendettement *corporate* massif, via la réduction de l'endettement *corporate* du Groupe de 1.100 millions d'euros à travers la conversion en capital de la totalité de ses Obligations Senior 2024, Obligations Senior 2026 et de la Facilité Crédit Suisse,
- (ii) Une injection significative de nouvelles liquidités, avec l'apport en capital d'un montant de 250 millions d'euros (les « Nouvelles Liquidités en Capital ») ainsi que l'octroi d'un nouveau financement flotte d'un montant de 225 millions d'euros (ensemble, les « Nouvelles Liquidités »),
- (iii) Le refinancement du RCF.

Tous ces instruments sont entièrement garantis par les membres du comité de coordination constitué par ce groupe significatif de créanciers « *cross-holders* », porteurs d'Obligations Senior 2024, d'Obligations Senior 2026, d'Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc et détenant des intérêts dans le RCF et la Facilité Crédit Suisse.

Ils sont ouverts à tous les détenteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 – et/ou de prêteurs au titre du RCF dans le cas du refinancement du RCF

uniquement – dans les conditions prévues dans ce communiqué.

Ce plan de restructuration à la fois complet et rapide, en ligne avec les attentes de la Société et ses intérêts, permettra de refondre adéquatement la structure capitalistique *corporate* du Groupe, lui permettant de se concentrer sur l'accélération du programme « Connect », qui a été conçu pour recentrer le Groupe autour des nouveaux besoins et des attentes des clients.

Les termes et conditions de l'Accord de Principe sont décrits plus en détail ci-après.

Caroline Parot, Présidente du Directoire d'Europcar Mobility Group, a déclaré :

« Je suis heureuse d'annoncer aujourd'hui que nous avons franchi une étape majeure dans notre processus de restructuration financière, en obtenant l'accord de nos principaux créanciers sur un plan de restructuration financière qui crée un cadre favorable à la pérennité des activités du Groupe, dans l'intérêt de ses parties-prenantes, en particulier ses clients et ses salariés.

Je tiens à les remercier pour leur soutien, ainsi que pour leur confiance dans notre modèle d'affaires et notre plan stratégique, 'Connect', dont la mise en œuvre est déjà bien engagée, avec de nouveaux services et offres pour nos clients B2B et B2C (solutions de long-terme, véhicules « verts », services sans contact ...).

Je souhaite également réaffirmer notre reconnaissance envers l'État français, qui, en nous soutenant dès le début de la crise du Covid-19, nous a permis de franchir cette nouvelle étape aujourd'hui. Je remercie également les actionnaires de la Société pour leur soutien constant.

Alors que l'horizon s'éclaircit, nous sommes confiants en notre capacité, une fois ce plan de restructuration financière mis en œuvre, à pouvoir pleinement bénéficier de la reprise et du redressement progressif du secteur des voyages et des loisirs, alors que les essais du vaccin contre le Covid-19 apportent des résultats prometteurs ».

Point sur le processus de restructuration financière

Le Groupe a annoncé le 7 septembre 2020 son intention d'engager des discussions avec les créanciers de sa dette *corporate* en vue de procéder à une restructuration financière. À la suite de l'obtention des accords nécessaires de la part des groupes de créanciers concernés (incluant les porteurs des Obligations Senior 2024, des Obligations Senior 2026 et des Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc et les prêteurs au titre du RCF et au titre des Prêts garantis par l'État d'Europcar International et Europcar Participations en date du 2 mai 2020) pour la nomination potentielle d'un mandataire *ad hoc* et/ou d'un conciliateur pour l'une ou plusieurs des principales sociétés *holding* du Groupe,

la Société a annoncé le 26 octobre 2020 qu'un mandataire *ad hoc* avait été nommé au niveau de la Société.

À la suite de cette annonce, la Société a engagé des discussions avec certains de ses principaux créanciers *corporate* et leurs conseils respectifs, sous l'égide du mandataire *ad hoc*. Ces discussions ont abouti à l'Accord de Principe soutenu par (i) la Société, et (ii) les membres du comité de coordination représentant le groupe des porteurs de chacune des séries d'Obligations Senior 2024, d'Obligations Senior 2026 et des Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc, et qui détiennent également des intérêts dans le RCF⁽⁵⁾ et dans la Facilité Crédit Suisse (représentant

(1) La « Société », et ensemble avec ses filiales consolidées, le « Groupe ».

(2) Anchorage Capital Group, L.L.C., Attestor Limited, Diameter Capital Partners LP, King Street Capital Management, L.P. et Marathon Asset Management, L.P.

(3) Un membre s'est abstenu de voter en raison d'une situation de conflit d'intérêts.

(4) La mise en œuvre de l'Accord de Principe reste soumise à plusieurs conditions suspensives usuelles décrites dans ce communiqué.

(5) Via des sous-participations.

environ 51,1% des Obligations Senior 2024, environ 72,7% des Obligations Senior 2026, 100 % de la Facilité Crédit Suisse, environ 45,7% des engagements du RCF et environ 22,2% des Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc) (le «comité de Coordination des *Cross-Holders*»).

À cet effet, la Société et les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* ont conclu un accord (*lock-up agreement*) le 25 novembre 2020, aux termes duquel les parties se sont engagées à soutenir et réaliser toute démarche et actions raisonnablement nécessaires à la mise en œuvre et à la réalisation de l'Accord de Principe. Les termes et conditions du *lock-up agreement* sont relativement usuels et comprennent notamment l'obligation pour les créanciers de renoncer à certains droits (*waivers*), de voter en faveur de la mise en œuvre de l'Accord de Principe, de signer la documentation requise pour permettre la restructuration et de ne pas céder leurs participations dans la dette pendant le processus de restructuration à moins que l'acquéreur n'adhère au *lock-up agreement* ou n'en soit déjà un signataire (et qu'il soit par conséquent déjà tenu par ces stipulations).

L'Accord de Principe est détaillé en Annexe et comprend les principales caractéristiques suivantes :

- traitement des Obligations Senior 2024 et des Obligations Senior 2026 :
 - conversion en capital du montant total en principal (plus les intérêts courus et non payés, incluant les intérêts dus le 16 novembre 2020 et qui ne seront pas payés à la fin de la période de grâce de 30 jours) des Obligations Senior 2024,
 - conversion en capital du montant total en principal (plus les intérêts courus et non payés, incluant les intérêts dus le 30 octobre 2020 et qui ne seront pas payés à la fin de la période de grâce de 30 jours) des Obligations Senior 2026 ;
- traitement de la Facilité Crédit Suisse :
 - conversion en capital du montant total en principal (plus les intérêts courus et non payés) de la Facilité Crédit Suisse ;
- nouvelles Liquidités en Capital grâce à :
 - une augmentation de capital pour un montant de 50 millions d'euros avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires existants (l'«Augmentation de Capital avec DPS») par émission d'actions nouvelles, intégralement garantie en espèces par les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders*,
 - une augmentation de capital pour un montant de 200 millions d'euros réservée au bénéfice des porteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 par émission d'actions nouvelles, intégralement garantie en espèces par les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* (l'«Augmentation de Capital Réserve aux Porteurs d'Obligations Senior»),
 - une augmentation de capital pour un montant de 5 millions d'euros à la suite de l'exercice des BSA (comme indiqué ci-dessous) ;
- nouveau financement flotte renouvelable (les «Nouvelles Liquidités Financement Flotte») :
 - mise à disposition au Groupe d'un nouveau financement flotte renouvelable pour un montant de 225 millions d'euros par les porteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026, arrivant à maturité en décembre 2024, intégralement garanti en espèces par les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* et ouvert à tous les porteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026, sous réserve qu'ils participent dans les mêmes proportions à la fois à l'Augmentation de Capital Réserve aux Porteurs d'Obligations Senior et à la facilité de crédit renouvelable d'un montant de 170 millions d'euros au titre du Refinancement du RCF ;
- refinancement du RCF (le «Refinancement du RCF») :
 - refinancement du RCF d'un montant de 670 millions d'euros *via* l'octroi à EMG et à toute autre entité du Groupe pertinente d'une facilité de crédit renouvelable d'un montant de 170 millions d'euros (ouverte ouverte à tous les porteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 avec une faculté de sursouscription) et d'un prêt à terme d'un montant de 500 millions d'euros (ouverte en priorité à tous les prêteurs au titre du RCF, et ensuite à tous les porteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 pour tout montant restant, à chaque fois avec une faculté de sursouscription), arrivant à maturité en juin 2023, intégralement garantis en espèces par les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* ;
- attribution de BSA (ensemble, les «BSA») :
 - BSA de Garantie #1 attribués aux membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* (en rémunération de l'engagement de garantir la mise à disposition des Nouvelles Liquidités en Capital) à un prix d'exercice de 0,01 euro, exerçables pendant une période de six mois et donnant droit de souscrire 4,5 % du capital social de la Société sur une base totalement diluée (c'est-à-dire après les Nouvelles Liquidités en Capital et l'exercice de tous les BSA),
 - BSA de Garantie #2 attribués aux membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* (en rémunération de l'engagement de garantir la mise à disposition du nouveau financement flotte) à un prix d'exercice de 0,01 euro, exerçables pendant une période de six mois et donnant droit de souscrire 2 % du capital social de la Société sur une base totalement diluée (c'est-à-dire après les Nouvelles Liquidités en Capital et l'exercice de tous les BSA),
 - BSA de Garantie #3 attribués aux membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* (en rémunération de l'engagement de garantir la mise à disposition du Refinancement du RCF) à un prix d'exercice de 0,01 euro, exerçables pendant une période de six mois et donnant droit de souscrire 1,5 % du capital social de la Société sur une base totalement diluée (c'est-à-dire après les Nouvelles Liquidités en Capital et l'exercice de tous les BSA),
 - BSA de Participation attribués aux prêteurs au titre du RCF et aux porteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 participant de manière effective au Refinancement du RCF à un prix d'exercice de 0,01 euro, exerçables pendant une période de six mois et donnant droit de souscrire 1,5 % du capital social de la Société sur une base totalement diluée (c'est-à-dire après les Nouvelles Liquidités en Capital et l'exercice de tous les BSA),
 - BSA de Coordination attribués aux membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* (en

rémunération de leur rôle de coordinateur global dans la restructuration) à un prix d'exercice de 0,01 euro, exerçables pendant une période de six mois et donnant droit de souscrire 1,5 % du capital social de la Société sur une base totalement diluée (c'est-à-dire après les Nouvelles Liquidités en Capital et l'exercice de tous les BSA).

- gouvernance et nouvel actionariat :
 - en tant que société cotée, la gouvernance qui reflètera le nouvel actionariat sera conforme au code AFEP MEDEF,
 - à la suite de la réalisation des augmentations de capital, les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* (Anchorage Capital Group, L.L.C., Attestor Limited, Diameter Capital Partners LP, King Street Capital Management, L.P. et Marathon Asset Management, L.P.) deviendront actionnaires de la Société,
 - les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* n'agissent pas, et n'agiront pas, de concert vis-à-vis de la Société.

Selon les termes de l'Accord de Principe, les pourcentages de détention des actionnaires existants dans la Société seraient les suivants⁽¹⁾ :

- en cas de souscription à 100 % de l'Augmentation de Capital avec DPS par les actionnaires existants de la Société :
 - environ [9,4]% après la conversion en capital des Obligations Senior 2024, des Obligations Senior 2026 et de la Facilité Crédit Suisse et l'injection des Nouvelles Liquidités en Capital, mais avant l'exercice des BSA,
 - environ [8,4]% après l'exercice des BSA;
- en l'absence de souscription à l'Augmentation de Capital avec DPS par les actionnaires existants de la Société :
 - environ [3,5]% après la conversion en capital des Obligations Senior 2024, des Obligations Senior 2026 et de la Facilité Crédit Suisse et l'injection des Nouvelles Liquidités en Capital, mais avant l'exercice des BSA,
 - environ [3,1]% après l'exercice des BSA.

L'Accord de Principe approuvé à l'unanimité des membres votants⁽²⁾ du Conseil de surveillance de la Société.

Nomination d'un expert indépendant

Sur recommandation du comité de Suivi de la Société (nommé par le Conseil de surveillance de la Société dans le cadre de la restructuration financière et composé d'une majorité de membres indépendants) et compte tenu de la dilution importante devant résulter des augmentations de capital, le Conseil de surveillance de la Société a décidé le

La Société a également reçu de la part d'Eurazeo SE (actionnaire de la Société détenant 29,9 % du capital social de la Société) une confirmation de son soutien à l'Accord de Principe.

La mise en œuvre de l'Accord de Principe est soumise à plusieurs conditions suspensives usuelles, incluant l'approbation des résolutions nécessaires par l'Assemblée Générale des actionnaires de la Société et l'obtention du niveau requis de soutien des créanciers dans les procédures qui sera ouvertes en France, en particulier :

- l'obtention des renoncations (waivers) nécessaires de la part de certains créanciers du Groupe à tout droit dont ils disposent en vertu de tout cas de défaut prévu dans la documentation financière pertinente relative à l'ouverture d'une procédure de sauvegarde financière accélérée ou consécutive à cette ouverture (y compris sa reconnaissance aux États-Unis en vertu du Chapitre 15 du U.S. Bankruptcy Code), notamment de la part :
 - des porteurs des Obligations Senior 2024,
 - des porteurs des Obligations Senior 2026,
 - des porteurs des Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc,
 - des prêteurs au titre du RCF;
- l'obtention de la part des prêteurs au titre des Prêts garantis par l'État d'Europcar International et Europcar Participations en date du 2 mai 2020 de la modification nécessaire à la clause de remboursement anticipé obligatoire en relation avec l'injection des Nouvelles Liquidités en Capital;
- l'obtention de toutes les autorisations gouvernementales préalables et/ou tous les agréments nécessaires à la mise en œuvre de l'Accord de Principe (y compris le visa de l'AMF sur tout prospectus);
- l'approbation des résolutions nécessaires par l'Assemblée Générale des actionnaires de la Société;
- l'approbation du plan de sauvegarde financière accéléré par le Tribunal de Commerce de Paris;
- l'accord des prêteurs du SARFA pour prolonger l'échéance du SARFA jusqu'en janvier 2023.

Dans l'hypothèse où toutes les conditions seraient accomplies ou qu'il y serait renoncé, la mise en œuvre de l'Accord de Principe devrait intervenir au plus tard le 31 mars 2021.

le 16 novembre 2020 de nommer le cabinet Finexsi en qualité d'expert indépendant, sur une base volontaire en application de l'article 261-3 du règlement général de l'AMF.

L'expert indépendant évaluera les conditions financières de la restructuration financière et délivrera un rapport contenant une attestation d'équité.

Nomination d'un conciliateur pour europcar Mobility Group

Afin de faciliter la finalisation des discussions sur l'Accord de Principe avec toutes les parties prenantes concernées et sa mise en œuvre à travers une procédure de sauvegarde financière accélérée par le Tribunal de Commerce de Paris, à condition que la Société reçoive les accords nécessaires de la majorité requise des porteurs des Obligations Senior 2024, des Obligations Senior 2026 et des Obligations

Senior Garanties d'EC Finance plc, la Société a déposé le 17 novembre 2020 une demande de cessation de la mission du mandataire *ad hoc* et de nomination simultanée d'un conciliateur.

Le 19 novembre 2020, le Président du Tribunal de Commerce de Paris a nommé Maître Hélène Bourbouloux en qualité de conciliateur.

(1) Les pourcentages de détention définitifs dépendront du calendrier de mise en œuvre de l'Accord de Principe.

(2) Un membre s'est abstenu de voter en raison d'une situation de conflit d'intérêts.

Lancement d'une consultation pour permettre l'ouverture d'une sauvegarde financière accélérée

Afin de mettre en œuvre l'Accord de Principe par l'ouverture d'une sauvegarde financière accélérée par le Tribunal de Commerce de Paris, la Société annonce aujourd'hui qu'elle sollicite les accords (les « Consultations ») des porteurs des Obligations Senior 2024, des Obligations Senior 2026 et des Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc pour permettre l'ouverture de cette sauvegarde financière accélérée et sa reconnaissance aux États-Unis conformément au Chapitre 15 du U.S Bankruptcy Codes sans que ces actions ne constituent un défaut (*Default*) ou un cas de défaut (*Event of Default*) au titre des Obligations Senior 2024, des Obligations Senior 2026 et des Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc.

Détails des Consultations

Les Consultations relatives aux Obligations Senior 2024 et aux Obligations Senior 2026 et la Consultation relative aux

Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc expireront à 17h00, heure de Londres, le 7 décembre 2020, à moins qu'elles ne soient prolongées par la Société.

La Société a retenu les services de Lucid Issuer Services pour être son Agent de Tabulation et d'Information pour les Consultations relatives aux Obligations Senior 2024, aux Obligations Senior 2026 et aux Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc. Des copies du Consent Solicitation Statement concernant les Consultations relatives aux Obligations Senior 2024 et aux Obligations Senior 2026 Senior Notes et du Consent Solicitation Statement concernant les Consultations relatives aux Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc's peuvent être obtenues auprès de Lucid Issuer Services Limited (A l'attention de : Victor Parzyjagla, + 44 (0) 20 7704 0880, europcar@lucid-is.com).

Adhésion au *lock-up agreement* et ouverture de la période de souscription pour les engagements de souscription au titre des nouvelles liquidités

À la suite de la signature du *lock-up agreement* conclu entre la Société et les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders*, tout porteur d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 a la possibilité d'adhérer au *lock-up agreement* en contactant Lucid Issuer Services Limited (A l'attention de : Victor Parzyjagla, + 44 (0) 20 7704 0880, europcar@lucid-is.com).

En outre, la Société annonce l'ouverture de la Période de Souscription (telle que définie ci-dessous) pour l'Engagement de Souscription (tel que défini ci-dessous) en ce qui concerne les Nouvelles Liquidités et le Refinancement du RCF. Les porteurs des Obligations Senior 2024 et des Obligations Senior 2026 peuvent s'engager à souscrire (l'« Engagement de Souscription ») sous réserve de la signature en bonne et due forme d'une lettre d'adhésion au *lock-up agreement* (dont le modèle doit être demandé en contactant Lucid Issuer Services Limited) selon les modalités suivantes :

- à concurrence de leur part proportionnelle dans les Nouvelles Liquidités, calculée sur la base du montant total en principal des Obligations Senior 2024 et des Obligations Senior 2026 détenues par ce porteur à la date à laquelle il signe la lettre d'adhésion et adhère au *lock-up agreement*, étant entendu que :
 - tout porteur d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 souhaitant prendre sa part proportionnelle (en partie ou en totalité) des Nouvelles Liquidités Financement Flotte devra s'engager à prendre au moins la même part proportionnelle à la fois de l'Augmentation de Capital Réserve aux Porteurs d'Obligations Senior et de la facilité de crédit renouvelable d'un montant de 170 millions d'euros au titre du Refinancement du RCF ;
 - tout porteur d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 ne souhaitant pas participer aux Nouvelles Liquidités Financement Flotte pourra cependant s'engager à souscrire à l'Augmentation de Capital Réserve aux Porteurs d'Obligations Senior (à hauteur maximum de sa part proportionnelle) et/ou du Refinancement du RCF (sans limitation mais sous réserve des mécanismes de répartition décrits ci-dessus).

Répartition des Nouvelles Liquidités entre les porteurs des Obligations Senior 2024 et des Obligations Senior 2026

Chaque porteur des Obligations Senior 2024 et des Obligations Senior 2026 a le droit de s'engager à souscrire sa part proportionnelle des Nouvelles Liquidités pendant la Période de Souscription. La Période de Souscription sera ouverte à compter du 26 novembre 2020 jusqu'à 17 heures, heure de Londres, le 10 décembre 2020 (la « Période de Souscription »). Les porteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 qui ne s'engagent pas à souscrire pendant la Période de Souscription ne pourront pas bénéficier d'une nouvelle opportunité de souscrire aux Nouvelles Liquidités.

Règlement et livraison

Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, l'apport des Nouvelles Liquidités est soumis à plusieurs conditions suspensives usuelles, notamment l'approbation du plan de sauvegarde financière accélérée par le Tribunal de Commerce de Paris, et la mise en œuvre des autres termes de l'Accord de Principe. Cette mise en œuvre nécessite, entre autres, l'approbation des résolutions nécessaires par l'Assemblée Générale des actionnaires de la Société. Dans l'hypothèse où toutes les conditions seraient accomplies ou qu'il y serait renoncé, la souscription, le paiement et la livraison des Nouvelles Liquidités devraient avoir lieu au plus tard le 31 mars 2021.

Engagements de souscription

Des copies de la documentation pertinente qui inclut le *lock-up agreement* sont disponibles pour les porteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior 2026 via www.lucid-is.com/europcar.

- retourner à Lucid Issuer Services Limited la lettre d'adhésion au *lock-up agreement*, signée en bonne et due forme ; et
- fournir à Lucid Issuer Services Limited et à la Société une preuve satisfaisante de sa détention des Obligations Senior 2024 et/ou des Obligations Senior 2026 à la date à laquelle il adhère au *lock-up agreement*.

Pour toute question relative aux procédures exposées ci-dessus et à toute documentation pertinente à fournir, les porteurs d'Obligations Senior 2024 et d'Obligations Senior

2026 sont invités à contacter Lucid Issuer Services Limited (A l'attention de : Victor Parzyjagla, +44 (0) 20 7704 0880, europcar@lucid-is.com).

Paiement des intérêts des obligations senior 2026 dus le 30 octobre 2020 et paiement des intérêts des obligations senior 2024 dus le 16 novembre 2020

La Société a annoncé le 26 octobre 2020 son souhait d'utiliser les périodes de grâce de 30 jours applicables aux prochains paiements d'intérêts des Obligations Senior 2026 et Obligations Senior 2024.

En conséquence, la Société ne s'est pas acquittée du paiement des intérêts d'environ 9 millions d'euros dus le 30 octobre 2020 au titre des Obligations Senior 2026 (la période de grâce de 30 jours expirant le ou aux alentours du 29 novembre 2020) ni du paiement des intérêts d'environ 12 millions d'euros dus le 16 novembre 2020 au titre des Obligations Senior 2024 (la période de grâce de 30 jours expirant le ou aux alentours du 16 décembre 2020).

La Société annonce aujourd'hui qu'elle ne procédera pas aux paiements des intérêts susmentionnés.

Les membres du comité de Coordination des *Cross-Holders* se sont engagés à ne prendre aucune mesure d'exécution concernant le non-paiement des intérêts dus le 30 octobre 2020 (pour les Obligations Senior 2026) et le 16 novembre 2020 (pour les Obligations Senior 2024).

En outre, les prêteurs au titre du RCF et les prêteurs au titre des Prêts garantis par l'État d'Europcar International et Europcar Participations en date du 2 mai 2020 ont accepté de renoncer à tout défaut ou cas de défaut au titre de leurs prêts qui résulterait directement ou indirectement de ce non-paiement par la Société.

Levier corporate pro forma

À l'issue de la conversion en capital de la dette *corporate* de 1,1 milliard d'euros et l'injection des Nouvelles Liquidités en Capital, le Groupe prévoit un important désendettement de la structure de son capital *corporate*, en ligne avec son

objectif de revenir aux mêmes niveaux d'endettement qu'après l'Introduction en bourse de la Société :

- Levier *corporate* PF Net à ~1,7x en 2022E;
- Levier *corporate* PF Net inférieur à 1,0x en 2023E.

Liquidité

- réception prévue par le Groupe de 502 millions d'euros de produits de sa restructuration financière couvrant les besoins du Groupe à court/moyen terme ainsi que des investissements structurels dans son activité (sous réserve que les conditions suspensives à la restructuration financière soient accomplies ou qu'il y soit renoncé d'ici la mi-mars 2021);
- la liquidité prévisionnelle du Groupe est égale à :

- 449 millions d'euros le 30 septembre 2020,
- environ 320 millions d'euros le 31 décembre 2020 (sur la base des dernières estimations du management au mois de novembre 2020),
- environ 430 millions d'euros le 31 décembre 2021, sous réserve de la réalisation de la restructuration financière (sur la base du plan d'affaires 2023 du Groupe).

Besoins de nouvelles liquidités

L'injection de 502 millions d'euros de nouvelles liquidités servira à couvrir les besoins identifiés dans le Plan d'Affaires «Connect» de la Société, notamment en ce qui concerne :

- la consommation de trésorerie opérationnelle & les investissements Connect estimés à environ à 395 millions d'euros sur la période 2021-2022 (environ 345 millions d'euros en 2021 et environ 50 millions d'euros en 2022) :
 - Les besoins de fonctionnement et d'investissement (y compris la génération et la consommation de trésorerie, la maintenance et les Capex de CONNECT et la restructuration opérationnelle),
 - Le service de la dette (y compris la dette rétablie et le nouveau prêt à terme/RCF),
 - Les besoins de financement de la flotte (y compris les besoins de trésorerie pour le financement de la flotte et l'impact du calendrier de la flotte),

- Autres éléments exceptionnels (y compris l'augmentation du collatéral des assurances, la normalisation du fonds de roulement non lié à la flotte et les frais de transaction);
- Des imprévus additionnels (notamment l'impact du Covid-19 sur le commerce et les affaires, ainsi que les frais additionnels sur la restructuration opérationnelle) estimés à environ à 155 millions d'euros sur la période 2021-2022 (environ 100 millions d'euros en 2021 et environ 55 millions d'euros en 2022)

Ce communiqué de presse constitue une publication d'informations privilégiées par la Société au sens du Règlement (UE) 596/2014 (16 avril 2014) et du Règlement d'Application (UE) No 2016-1055 (10 juin 2016).

Certains Termes Définis

«Obligations Senior 2024» désigne les Obligations Senior d'un montant total en principal de 600 000 000 euros portant intérêts à 4,125 % et arrivant à échéance en 2024 (Reg. S Common Code : 170620259/Reg. S ISIN : XS1706202592; Rule 144A Common Code : 170620275/Rule 144A ISIN : XS1706202758) émises par Europcar Mobility Group.

«Obligations Senior 2026» désigne les Obligations Senior d'un montant total en principal de 450 000 000 euros portant intérêts à 4,000 % et arrivant à échéance en 2026 (Reg. S Common Code:198337587/Reg. S ISIN:XS1983375871; Rule 144A Common Code : 198337617/Rule 144A ISIN : XS1983376176) émises par Europcar Mobility Group.

« Obligations Senior Garanties d'EC Finance plc » désigne les Obligations Senior Garanties d'un montant total en principal de 500 000 000 euros portant intérêts à 2,375 % et arrivant à échéance en 2022 (Reg. S Common Code : 170390016/Reg. S ISIN : XS1703900164; Rule 144A Common Code : 170390059/Rule 144A ISIN : XS1703900594 émises par EC Finance plc et garanties par Europcar Mobility Group. Les Obligations Senior Garanties EC Finance plc sont souvent désignées « Obligations Flotte » par les acteurs de marché.

« RCF » désigne la facilité de crédit multidevises d'un montant de 670 000 000 euros mise à disposition au titre du contrat de facilité de crédit français en date du 13 juillet 2017, conclu entre les Prêteurs RCF, la Société (en tant que « Parent »), Europcar International et certaines de ses filiales et Crédit Agricole Corporate and Investment Bank (en tant qu'« Agent » et « Security Agent »), tel qu'il a pu être modifié jusqu'à la date des présentes.

« Facilité Crédit Suisse » désigne le contrat de crédit subordonné non garanti conclu entre la Société et Crédit Suisse, initialement daté du 27 décembre 2019, tel qu'il a pu être modifié.

À propos d'Europcar Mobility Group

Europcar Mobility Group est l'un des principaux acteurs du secteur de la mobilité et est une société cotée sur Euronext Paris. Europcar Mobility Group a pour mission d'être la « *mobility service company* » préférée des clients, en offrant des alternatives attractives à la possession de véhicules, avec une large palette de services de mobilité : location de voitures et utilitaires, services chauffeur, autopartage (car-sharing), et « private hire vehicle » (PHV – location de véhicules à des chauffeurs de type « Uber »). La satisfaction des clients est au cœur de la mission du groupe et de l'ensemble de ses collaborateurs et cet engagement vient nourrir le développement permanent de nouveaux services. Europcar Mobility Group opère à travers différentes

Déclarations prospectives

Le présent communiqué de presse contient des déclarations prospectives fondées sur des opinions et des hypothèses actuelles relatives à des événements futurs. Ces déclarations prospectives peuvent inclure des prévisions et des estimations et leurs hypothèses sous-jacentes, des déclarations concernant des plans, des objectifs, des intentions et/ou des attentes concernant des résultats financiers, des événements, des opérations et des services et le développement de produits futurs, ainsi que des déclarations concernant la performance ou des événements. Les déclarations prospectives sont généralement identifiées par les termes « s'attend à », « prévoit », « pense », « a l'intention de », « estime », « planifie », « projette », « peut », « pourrait », « devrait », ou ces mêmes expressions et autres similaires à la forme négative. Les déclarations prospectives ne sont pas la garantie des performances futures et sont soumises à des risques inhérents, des incertitudes et des hypothèses concernant Europcar Mobility Group, ses filiales et investissements, aux tendances de leur secteur, aux dépenses d'investissement et acquisitions futures, à l'évolution des passifs éventuels, à l'évolution de la conjoncture économique mondiale, ou à celle relative aux principaux marchés d'Europcar Mobility Group, aux conditions concurrentielles sur le marché et aux facteurs réglementaires. Ces événements sont incertains et leur issue pourrait se révéler différente des attentes actuelles, ce qui pourrait affecter les objectifs annoncés. Les résultats

« SARFA » désigne le contrat de renouvellement des actifs de premier rang existant conclu le 30 juillet 2010 (tel qu'il a pu être modifié, la dernière modification datant du 14 mai 2018) entre Securitifleet Holding S.A. en tant qu'Emprunteur, Europcar International S.A.S. en tant qu'Agent de l'Emprunteur et Crédit Agricole Corporate and Investment Bank en tant que *Lending Bank*, *Transaction Administrator* et *Common Security Agent*.

Relations investisseurs

Caroline Cohen – caroline.cohen@europcar.com
Rothschild & Co Arnaud Joubert – arnaud.joubert@rothschildandco.com
Camille Pochat – camille.pochat@rothschildandco.com
Henry Barrault – henry.barrault@rothschildandco.com

Relations presse

Valérie Sauteret – valerie.sauteret@europcar.com
Vincent Vevaud – vincent.vevaud@europcar.com

Publicis Consultants

Judith Grandcoing – judith.grandcoing@publicisconsultants.com

marques pour répondre aux besoins spécifiques et cas d'usage de chaque client, que ce soit pour une heure, une journée, une semaine ou plus longtemps; ses 4 marques majeures étant : Europcar® – le leader Européen de la location de véhicules, Goldcar® – la plus importante société de location de véhicules lowcost en Europe, InterRent® – marque « Mid-tier » à destination des clients loisirs et Ubeeqo® – leader européen du *carsharing* (BtoB, BtoC). Europcar Mobility Group propose ses différentes solutions et services de mobilité dans le monde à travers un vaste réseau dans plus de 140 pays (incluant 18 filiales en propre en Europe, 1 aux USA, 2 en Australie et Nouvelle-Zélande, ainsi que des franchisés et des partenaires).

réels peuvent différer significativement de ceux qui sont projetés ou sous-entendus dans les présentes déclarations prospectives. Les déclarations prospectives contenues dans ce communiqué ne sont valables qu'à la date du présent communiqué de presse. Sous réserve de dispositions légales applicables, Europcar Mobility Group n'assume aucune obligation de réviser ni de mettre à jour les déclarations prospectives à la lumière de nouvelles informations ou d'événements futurs. Les résultats et performances du Groupe peuvent également être affectés par divers risques et incertitudes, y compris de façon non exhaustive, les risques mentionnés dans la rubrique « Facteurs de risques » du document d'enregistrement universel enregistré par l'Autorité des marchés financiers le mercredi 6 mai 2020 et également disponible sur le site Internet du Groupe : www.europcar-mobility-group.com. Le présent communiqué de presse ne contient pas ou ne constitue pas une offre ou une sollicitation d'achat de valeurs mobilières en France, aux États-Unis ou dans une quelconque juridiction.

Ce communiqué de presse est publié en anglais et en français. En cas de divergence entre les deux versions, la version originale rédigée en anglais fait foi.

Retrouvez de plus amples informations sur le site :

<https://investors.europcar-group.com>
www.europcar-mobility-group.com

ANNEXE – RESTRUCTURATION FINANCIÈRE ET PERSPECTIVES FINANCIÈRES À COURT TERME



Situation générale et réalisations récentes

Depuis le début de la crise du Covid-19, notre Groupe est fortement impacté par les mesures de restriction de déplacement mises en place à travers l'Europe et par le ralentissement de l'économie mondiale

- De lourdes pertes sont attendues pour l'exercice 2020 malgré une réduction massive des coûts (près d'un milliard d'euros de réduction des coûts attendus pour l'ensemble de l'année) et des mesures de préservation de la liquidité
- Forte augmentation de l'endettement corporate du Groupe : la dette corporate brute et nette devrait atteindre un niveau trop élevé pour le groupe, sans perspective d'amélioration à court terme

Dans ces circonstances, le Groupe a annoncé le 7 septembre 2020 son intention d'entamer des discussions avec ses créanciers corporate en vue de parvenir à une restructuration financière

- En conséquence, après avoir obtenu les accords de certains créanciers, un Mandat Ad Hoc a été ouvert sur Europcar Mobility Group (tel qu'annoncé le 26 octobre 2020), afin d'entamer des discussions avec ses créanciers corporate en vue d'une restructuration financière
- L'objectif de la restructuration financière étant de :
 - Réduire de manière significative la dette corporate du Groupe afin de revenir à des niveaux de levier corporate net en ligne avec ceux atteints suite à son introduction en bourse, ce qui redonnerait de la flexibilité financière au Groupe dans un environnement incertain
 - Obtenir les liquidités nécessaires pour financer les investissements structurels, financer le programme de transformation « Connect », et faire face aux incertitudes à court terme

Aujourd'hui, nous sommes heureux de vous annoncer la conclusion d'un accord de principe avec nos créanciers sur un plan global de restructuration financière de notre bilan, en ligne avec nos objectifs

Un plan de restructuration global et rapide pour retrouver une structure de bilan robuste afin de réaliser le programme de transformation « Connect »

✓ Une solution rapide et globale

- L'objectif initialement fixé était de parvenir à un accord de restructuration d'ici la fin de l'année afin de rassurer nos clients et nos principales partie-prenantes (tels que les fournisseurs, assurances, prestataires informatique, etc.), de sécuriser les besoins actuels de financement de la flotte et de préparer l'acquisition de la flotte pour 2021, cela dans le contexte de la seconde vague du Covid-19
- L'accord de restructuration prévoit un désendettement massif et l'apport de liquidité nécessaire
- Cette nouvelle structure de capital permettra à Europcar Mobility Group de mener à bien son programme de transformation « Connect » 2023 et de bénéficier de nouvelles opportunités de croissance

✓ Un désendettement massif

- 1,1 Md€ de dette corporate convertie en capital
- Levier corporate net PF attendu à ~1,7x en 2022E et <1,0x en 2023E, en ligne avec les objectifs de désendettement proche des niveaux de levier post-IPO
- La conversion de la dette en capital permettra à Europcar Mobility Group d'avoir un niveau de levier parmi les plus faibles du secteur

✓ Une importante injection de liquidités

- ~500 M€ d'injection de liquidités pour couvrir les besoins de trésorerie et d'investissement identifiés dans les projections du Management
 - Injection de liquidité garantie par le CoCom¹ des crossholders : Anchorage, Attestor, Diameter, King Street Capital et Marathon
- Une partie des liquidités sera structurée comme un nouveau financement flotte pour couvrir les besoins de financement d'equity dans la flotte sur la période 2021-2024, pour supporter la croissance du groupe

³ **Notes**
¹ Les membres du comité de coordination représentent le groupe des détenteurs de chaque série d'obligations seniors et des obligations EC Finance PLC senior garanties, détenant également des intérêts dans la facilité de crédit renouvelable (représentant environ 51,1 % des obligations senior 2024, 22,7 % des obligations senior 2026, 100 % de la facilité Crédit Suisse), environ 45,7 % des engagements de crédit renouvelable (sur 670 M€) et 22,2 % des obligations EC Finance PLC) (le "Comité de coordination")

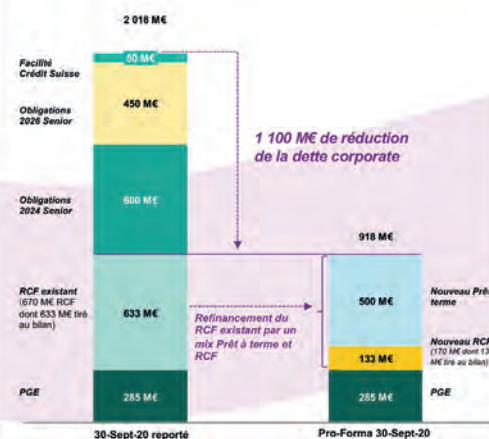


Principaux termes de la transaction

Principaux termes de la transaction

Contribution financière des membres du Comité de Coordination ¹ (Anchorage, Attestor, Diameter, King Street Capital et Marathon)	Conversion de la dette	<ul style="list-style-type: none"> • Conversion totale en fonds propres: <ul style="list-style-type: none"> – 1 050 M€ Obligations Corporate Senior 2024 & 2026 – 50 M€ facilité Crédit Suisse
	Injection de liquidité	<ul style="list-style-type: none"> • 250 M€ d'injection de liquidité au niveau corporate <ul style="list-style-type: none"> – 50 M€ d'augmentation de capital avec DPS, ouverte aux actionnaires existants et entièrement garantie par le CoCom¹ – 200 M€ d'augmentation de capital réservée aux obligataires corporats sur une base de participation pro-rata • 225 M€ de nouveau financement flotte renouvelable de maturité 2024 <ul style="list-style-type: none"> – Entièrement garanti par le CoCom¹ – Donne au Groupe une capacité de tirage saisonnier / temporaire pour financer les besoins en fonds propres de la flotte • 5 M€ d'injection de liquidité liée à l'exercice de BSA distribués aux détenteurs d'obligations corporate / prêteurs de RCF en tant que rémunération de la transaction
	Autre	<ul style="list-style-type: none"> • Non paiement des c.22 M€ d'intérêts sur les obligations corporate
Dette Maintienue en place	RCF	<ul style="list-style-type: none"> • 670 M€ RCF corporate refinancé par un Prêt à terme (500 M€) et un RCF (170 M€), entièrement garantis par le CoCom¹ <ul style="list-style-type: none"> – Prêt à terme ouvert à tous les détenteurs du RCF puis, si une part reste non allouée, aux obligataires corporate existants – RCF ouvert uniquement aux obligataires corporate existants, avec possibilité de sur-souscrire, puis au CoCom sur une base pro-rata • Maturité inchangée: Juin 2023
	Prêt garanti par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> • PGE existant conservé • Termes inchangés, hormis la modification de la clause de remboursement anticipé obligatoire en lien avec l'augmentation de capital envisagée²
	Dette flotte	<ul style="list-style-type: none"> • Extension de la maturité du SARF jusqu'en janvier 2023 requise²

Dette brute corporate pro-forma (excl. flotte)

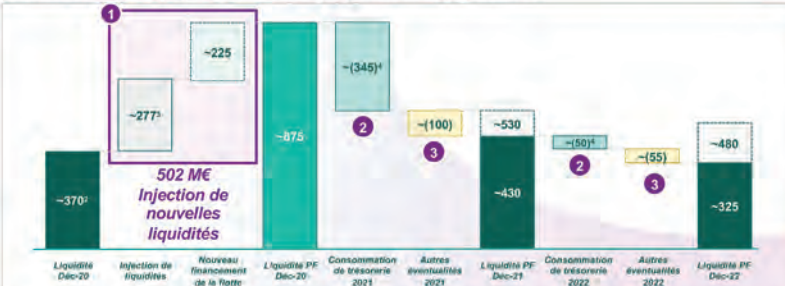


⁴ **Notes**
¹ Les membres du comité de coordination représentent le groupe des détenteurs de chaque série d'obligations seniors et des obligations EC Finance PLC senior garanties, détenant également des intérêts dans la facilité de crédit renouvelable (représentant environ 51,1 % des obligations senior 2024, 22,7 % des obligations senior 2026, 100 % de la facilité Crédit Suisse), environ 45,7 % des engagements de crédit renouvelable (sur 670 M€) et 22,2 % des obligations EC Finance PLC) (le "Comité de coordination")



Une liquidité solide pour faire face à la crise du Covid-19 tout en augmentant les investissements afin de financer notre plan de transformation

Evolution de la liquidité jusqu'à Décembre 2021¹ (€M) – Basée sur les projections 20-23



Points clés

- Si les conditions sont remplies, le groupe recevra c.502 M€ de nouvelle liquidités
 - Au niveau corporate:
 - 250M€ de nouveaux financements au niveau corporate
 - c.22M€ liés au non paiement des intérêts sur les obligations corporate
 - 5M€ de nouvelles liquidités injectées suite à l'exercice des BSA
 - Au niveau flotte:
 - 225M€ de nouveau financement de la flotte
- Le nouveau financement proposé de 502M€ a été conçu pour couvrir les besoins de liquidité du groupe ainsi que les investissements structurels du groupe
- A noter que la position de liquidité du groupe devrait atteindre -320M€ au 31/12/20 sur la base des dernières estimations du management datant du 11 novembre 2020 (contre 370M€ prévus précédemment en raison de besoins opérationnels supplémentaires de 30M€ et de l'impact du phasing de certains décaissements qui devraient intervenir au T4 plutôt qu'au T1 2021) et en tenant compte du non-paiement de 22M€ de coupons

Revue des besoins de liquidité 2021 et 2022

- Consommation de trésorerie pour des besoins opérationnels et les investissements Connect
 - Besoins opérationnels et d'investissements (consommation / génération de trésorerie, investissements liés à la maintenance et au plan CONNECT, ainsi que restructurations opérationnelles)
 - Service de la dette (dette rétable suite à la restructuration et nouveau prêt à terme / RCF)
 - Besoin de financement de la flotte (Augmentation du besoin de trésorerie, impact du financement de la flotte)
 - Éléments ponctuels (-240M€):
 - Augmentation des garanties d'assurance
 - Normalisation du BFR non-flotte
 - Frais de transaction
- Autres éventualités
 - Incluant l'impact d'une extension du Covid-19 sur l'activité, ainsi que des restructurations opérationnelles additionnelles

Cette opération permettra de sécuriser la liquidité et la capacité d'investissement du groupe pour les prochaines années

Notes:
 1. Les estimations pour les années 2020, 2021, 2022 et 2023 ont été établies en septembre 2020 dans le but d'établir le plan d'entreprise du groupe pour 2021 ; cette note constitue pas une guidance pour la société sur 2020 et 2021, ni sur d'autres périodes ultérieures.
 2. Trésorerie et équivalents de trésorerie équivalent à la liquidité (incluant la trésorerie soumise à restriction).
 3. Apport de liquidité incluant: 250 M€ apport de nouvelle liquidité, 5 M€ exercice des BSA, 22 M€ acquisition des intérêts des obligations corporate.
 4. Incluant les économies suite au non-paiement des intérêts sur les obligations corporate et le RCF assistant sur 2021 et 2022, partiellement compensées par les coûts des nouvelles facilités et de restructuring.
 5. Liquidité totale et liquidité totale restante, et incluant 0,7 M€ possibilité de tirage sur le RCF au 31/10/2020.



Principaux termes des différentes augmentations de capital

	Taille ²	Prix ²	Description
1 100 M€ Conversion de dette	1 100 M€ / [2 945] M actions Conversion de dette	[0,37] € par action	<ul style="list-style-type: none"> 1 100 M€ d'augmentation de capital réservée souscrite par tous les obligataires corporate et détenteurs de la ligne Crédit Suisse sur une base proportionnelle par voie de compensation des créances au pair <ul style="list-style-type: none"> Conversion de la dette donnant accès à 95% des actions (pre-injection de New Money et BSA) soit un prix d'émission de [0,37]€ par action Aucun versement en espèces (par voie de compensation des créances uniquement)
250 M€ Apport de liquidité	50 M€ / [258] M actions Augmentation de capital	[0,19] € par action	<ul style="list-style-type: none"> 50 M€ d'augmentation de capital avec DPS, ouverte aux actionnaires existants Souscription sur la base d'une capitalisation boursière de 600 M€ (pre-injection de New Money et BSA) mais post conversion de la dette en capital) soit un prix d'émission de [0,19]€ par action Entièrement garantie par les membres du Cocom¹ Versement en espèces utilisé pour couvrir les besoins opérationnels et d'investissements
250 M€ Apport de liquidité	200 M€ / [1 033] M actions Apport de liquidité	[0,19] € par action	<ul style="list-style-type: none"> 200 M€ d'augmentation de capital réservée en espèces ouverte à tous les obligataires corporate sur une base proportionnelle Souscription sur la base d'une capitalisation boursière de 600 M€ (pre-injection de New Money et BSA) mais post conversion de la dette en capital) soit un prix d'émission de [0,19]€ par action Entièrement garantie par les membres du Cocom¹ Versement en espèces utilisé pour couvrir les besoins opérationnels et d'investissement
5 M€ liés à l'exercice des penny warrants	5 M€ / [543] M actions Apport de liquidité lié à l'exercice des BSA	0,01 € Prix d'exercice des BSA	<ul style="list-style-type: none"> Penny warrants (« BSA ») représentant 11,0% des actions (sur une base diluée, Le post New Money) et distribués aux obligataires corporate et détenteurs du RCF au lieu d'honoraires payés en numéraire (au titre de la garantie des augmentations de capital, honoraires pour la coordination des opérations et 1,5% pour les frais de participation aux nouveaux RCF/Prêt à terme pour tous les prêteurs participants) Prix d'exercice à 0,01 € par BSA Versement en espèces utilisé pour couvrir les besoins opérationnels et d'investissement
Total	1 355 M€ / [4 779] M actions		

L'expert indépendant Finexsi rendra son avis sur la transaction envisagée en janvier 2021

Notes:
 1. Les membres du comité de coordination représentent le groupe des détenteurs de chaque série d'obligations seniors et des obligations EC Finance PLC senior garanties, détenant également des intérêts dans la qualité de crédié renouvelable (représentant environ 51,1 % des obligations senior 2024, 72,7 % des obligations senior 2026, 100 % de la facilité Crédit Suisse, environ 45,7 % des engagements de crédit renouvelable sur 870 M€) et 22,2 % des obligations EC Finance PLC) (le "Comité de coordination").
 2. Prix de souscription des augmentations de capital L'offre au 23 novembre 2020, sous réserve d'être liée au montant de la mise en œuvre de la restructuration.



Illustration de la structure actionnariale pro forma

Structure actionnariale PF en fonction du résultat de l'augmentation de capital³

% de souscription en espèces des actionnaires existants	0%	50%	100%
% du capital détenu par les actionnaires existants ¹	-	25ME	50ME
% du capital détenu par les actionnaires existants	1 3%	8%	8%
% du capital détenu par les obligataires corporates	2 26%	24%	21%
Conversion de la dette par les obligataires corporates (A.C.R) ²	60%	60%	60%
BSA	3 11%	11%	11%
% du capital détenu par les obligataires corporates	97%	94%	92%
Total	100%	100%	100%

Points clés

→ La structure de l'actionariat dépendra de la souscription des actionnaires existants lors de l'augmentation de capital avec DPS de 50 ME

1 Pour chaque action détenue, les actionnaires existants se verront accorder un "droit préférentiel" (DPS) leur permettant de souscrire à des actions nouvelles avec une décote

- Les actionnaires qui ne réinvestissent pas seront dilués à hauteur de 9,3% du capital pro-forma (augmentation de capital avec DPS de 50 ME entièrement garantie par les membres du Cocom)

2 Actions reçues dans le cadre de l'augmentation de capital réservée de 200 ME et de la garantie de l'augmentation de capital avec DPS de 50 ME

3 BSA distribués aux obligataires de la sociétés / aux détenteurs de RCF en tant que rémunération de la transaction (pas de paiement en espèces)

- BSA équivalents à 11.0% capital entièrement dilué (post conversion de la dette et apport de liquidités)

7

Notes

- A.C. : Augmentation de capital avec DPS
- A.C.R. : Augmentation de capital réservée
- Pro indicatif de souscription des augmentations de capital / actions émises à la date du 23 novembre 2020, sous réserve d'une évolution au moment de la mise en œuvre de la restructuration



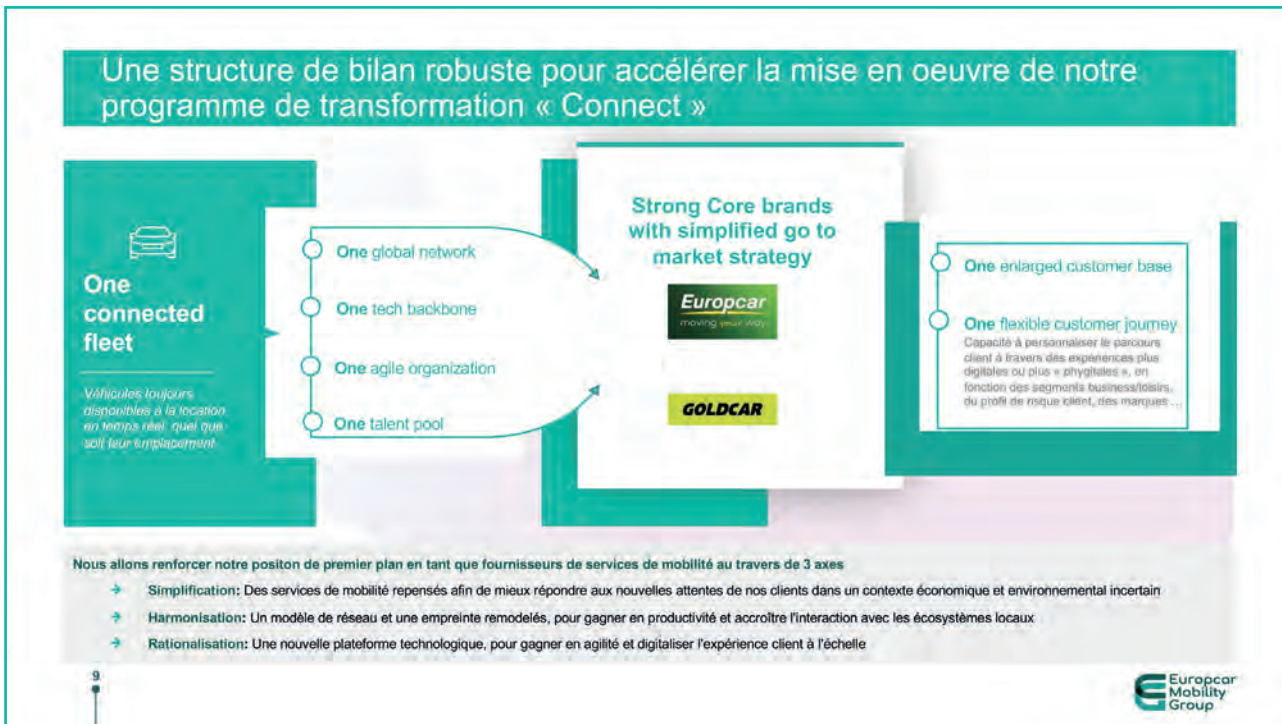
Prochaines étapes clés du processus de restructuration

Calendrier indicatif du processus de la restructuration

Mi- / Fin Déc-20	<ul style="list-style-type: none"> Ouverture de la Sauvegarde Financière Accélérée (« SFA ») sous réserve de l'obtention des accords et renoncations (waivers) nécessaires de la part de certains créanciers du Groupe
Janv-21	<ul style="list-style-type: none"> Obtention du visa de l'AMF sur le prospectus et mise à disposition du rapport de l'expert indépendant Publication de l'avis de convocation de l'AGE (au moins 21 jours avant l'AGE)
Janv-21 / Fév-21	<ul style="list-style-type: none"> Vote de l'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires (« AGE ») au titre des augmentations de capital
Fév-21	<ul style="list-style-type: none"> Approbation du plan de SFA par le Tribunal (sous réserve d'un vote favorable d'une majorité aux 2/3 du comité des créanciers financiers et d'un vote favorable de l'AGE des actionnaires)
Mar-21	<ul style="list-style-type: none"> En cas d'approbation par le Tribunal du plan de SFA, lancement des augmentations de capital et attribution des BSA Clôture de la transaction de restructuration

8

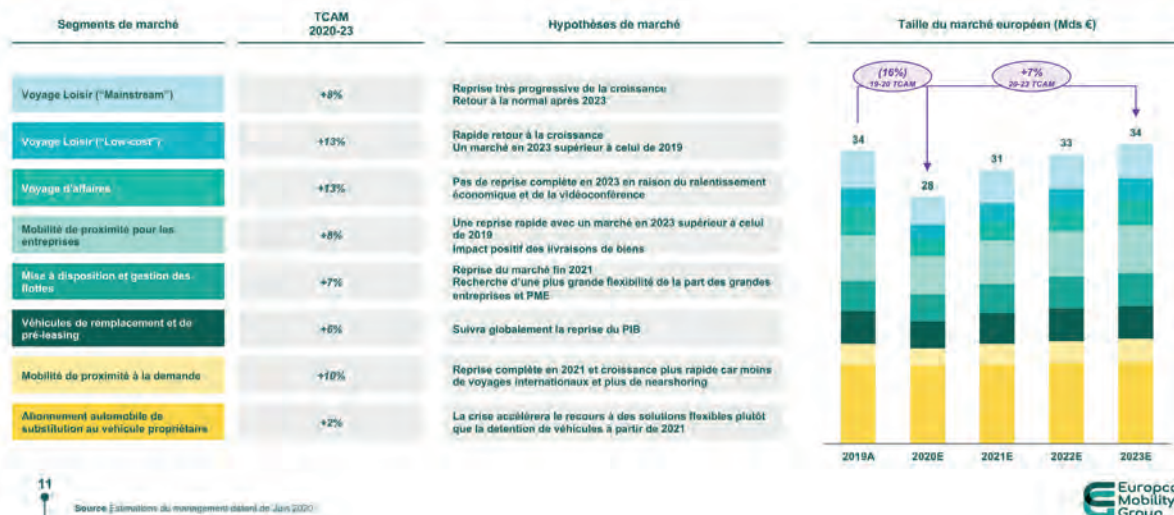




A. ANNEXES

Reprise progressive du marché européen de la mobilité au cours des prochaines années

Evolution du marché européen de la mobilité au cours des prochaines années

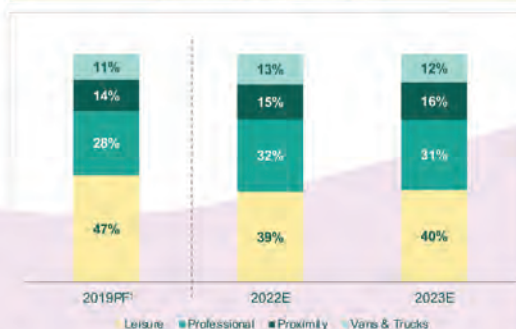


Un retour du chiffre d'affaires à celui de 2019 d'ici 2023 avec un repositionnement vers les Service Lines « Proximité » et « Professionnel »

Éléments clés du chiffre d'affaires Business Plan à moyen terme¹

	2019 <i>Pro forma</i> ²	2020 <i>Estimations</i>	2021 <i>Estimations</i>	2022 <i>Estimations</i>	2023 <i>Estimations</i>
Chiffre d'affaires (Mds€)	3,2 Mds€	1,9 Mds€	2,5 Mds€	2,9 Mds€	3,3 Mds€
Volume de jours de location (en millions)	96	<i>Inférieur à 2019 PF</i>	<i>Inférieur à 2019 PF</i>	<i>Légèrement sous 2019 PF</i>	<i>Au dessus de 2019 PF</i>
Chiffre d'affaires par jour de location (en €)	32,3 €	<i>Légèrement sous 2019 PF</i>	<i>Légèrement sous 2019 PF</i>	<i>Légèrement sous 2019 PF</i>	<i>Légèrement sous 2019 PF</i>

Evolution du business mix



- Le Business plan du Groupe prévoit une reprise du chiffre d'affaires en 2023 à environ 3,3 Mds€ sous condition d'une reprise du marché, grâce principalement à une reprise des volumes et une hypothèse de prix stables dans l'ensemble (les prévisions de prix varient en fonction des activités)

- Evolution du mix avec une contribution croissante des Service Lines Proximité et Professionnel, plus résilientes et moins cycliques.
- Croissance régulière du Vans & Trucks

12

Notes

1. Les estimations pour les années 2020, 2021, 2022 et 2023 ont été établies en septembre 2020 (pré-restructuring dans le but d'établir le plan d'entreprise du groupe pour 2023), cela ne constitue pas une guidance pour le résultat sur 2020 et 2021, ni de quelconques prévisions de futures sorties.

2. PF (pro-forma) relative à l'intégration de Fox (Rental-Car et des franchises Finlande/ Norvège aux résultats 2019).

Europcar Mobility Group

Amélioration durable des marges et réduction de la base de coûts grâce à la mise en œuvre du plan de transformation « Connect »

Business Plan à moyen-terme ¹						Points clés
(en Mds€)	2019 Pro forma ²	2020 Estimations	2021 Estimations	2022 Estimations	2023 Estimations	TCAM 19-23
Chiffre d'affaires	3,24 Mds€	1,93 Mds€	2,54 Mds€	2,89 Mds€	3,32 Mds€	+1%
Taux d'utilisation (en %)	75%	↘	↗	↗	↗	
Coûts mensuels moyens par unité (en €)	(235,9)	↘	↘	↘	↘	
MACD ³ % marge	1,12 Mds€ 34,5%	0,43 Mds€ 22,4%	0,83 Mds€ 32,6%	0,97 Mds€ 33,7%	1,14 Mds€ 34,4%	+1%
Frais généraux du réseau	(0,51) Mds€	(0,38) Mds€	(0,39) Mds€	(0,40) Mds€	€(0,45)bn	(3)%
Frais généraux du siège	(0,35) Mds€	(0,29) Mds€	(0,29) Mds€	(0,30) Mds€	(0,32) Mds€	(2)%
Corp. EBITDA ⁴ % marge	0,26 Mds€ 8,0%	(0,24) Mds€ n.m.	0,15 Mds€ 5,7%	0,27 Mds€ 9,2%	0,38 Mds€ 11,3%	+10%

- Marge durablement accrue grâce au plan de transformation "Connect" avec :
 - Une flotte connectée avec un accès direct à la voiture
 - Un parcours client digital
 - Un réseau mieux adapté aux besoins des clients (stations en aéroports sans comptoir, disparition des stations de centre-ville, différenciation de la couverture géographique des stations loisirs entre les marques (Europcar, Goldcar, adaptation du réseau à l'opération de voitures électriques)
 - Une organisation du Groupe plus agile et légère (rationalisation des sièges sociaux, ...)
- À noter que le Groupe prévoit d'atteindre un Corporate EBITDA de -€(270)mn en 2020, sur la base des estimations du Groupe au 11 Novembre 2020

13

Notes

1. Les estimations pour les années 2020, 2021, 2022 et 2023 ont été établies en septembre 2020 (pré-structuring dans le but d'établir le plan d'entreprise du groupe pour 2023) ; cela ne constitue pas une guidance pour la société sur 2020 et 2021 ; ni de quelconques prévisions de toutes sortes.
2. PE (pro-forma) fait référence à l'intégration en 2019 de Fox Rent-A-Car et des franchises de Finlande et de Norvège.
3. Marge après coûts directs (MACD) = Marge après coûts variables (MACV) - Ventes et Marketing - Coûts de financement (fin).
4. Excluant l'impact IFRS 16.



Projections du cash flow corporate

Projections du cash flow corporate avant service sur la dette corporate¹

(en M€)	2021 Estimations	2022 Estimations	2023 Estimations
Corporate EBITDA ²	145 M€	265 M€	375 M€
Investissements hors flotte de véhicules	(75) M€	(85) M€	(85) M€
Éléments non- récurrents	(30) M€	(25) M€	(25) M€
Autre ³	(240) M€	(60) M€	(45) M€
Corporate Free Cash Flow opérationnel	(200) M€	95 M€	220 M€

Points clés

- Des investissements non liés à la flotte visant à délivrer la création de valeur attendue dans le Business Plan avec un focus sur la digitalization (expérience client, stations) grâce au programme One unified IT system et à l'adaptation de notre réseau afin de mieux servir les besoins de nos clients en constante évolution
- Les coûts non-récurrents de restructuration, portent principalement sur des projets d'adaptation du réseau avec un retour sur investissement tangible
- Au-delà de la génération de Corporate Free Cash Flow opérationnel, les besoins additionnels de liquidité sont liés aux coûts de financement, aux coûts de transactions et aux charges d'intérêts liés à la dette corporate

14

Notes

1. Les estimations pour les années 2020, 2021, 2022 et 2023 ont été établies en septembre 2020 (pré-structuring dans le but d'établir le plan d'entreprise du groupe pour 2023) ; cela ne constitue pas une guidance pour la société sur 2020 et 2021 ; ni de quelconques prévisions de toutes sortes.
2. Excluant l'impact IFRS 16.
3. Incluant la restructuration des besoins en fonds de roulement (L-TAM), opérations et taxes.



Avertissement & CONTACTS

Le document a été préparé par Europcar Mobility Group (« la société »). Les récipiendaires doivent mener et seront seuls responsables de leurs propres recherches et analyses de la société. Cette présentation ne contient ni ne constitue une offre de vente de titres ou une invitation à investir dans des titres en France, aux États-Unis ou dans toute autre juridiction. Ni la société, ni ses employés ou dirigeants respectifs ne font de déclaration ou de garantie, expresse ou implicite, quant à l'exactitude, la pertinence et/ou l'exhaustivité du document ou de toute information, déclaration prospective contenue dans le présent document et la société ne devra encourir aucune responsabilité pour les informations contenues dans le document ou toute omission de celui-ci. Les déclarations prospectives sont des déclarations qui ne sont pas des faits historiques.

Ces déclarations peuvent comprendre des projections et des estimations ainsi que les hypothèses qui les sous-tendent, des déclarations portant sur des projets, des objectifs, des intentions et des attentes concernant des résultats financiers, des événements, des opérations, des services, le développement de produits et leur potentiel futurs, ainsi que des déclarations portant sur des performances ou des événements futurs. Les déclarations prospectives sont généralement identifiées par les mots "s'attend à", "anticipe", "croit", "a l'intention", "estime", "planifie", "projette", "peut", "devrait" et des expressions similaires. Les déclarations prospectives sont fondées sur les attentes ou les estimations actuelles de la direction de la société à la date du document ou aux alentours de cette date, mais ne constituent pas des garanties quant aux performances futures et sont soumises à des risques inhérents, des incertitudes (y compris, sans limitation, les risques identifiés dans la section "Facteurs de risques" du Document de Référence Universel déposé auprès de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) et également disponible sur le site web de la société : www.europcar-mobility-group.com) et les hypothèses concernant Europcar Mobility Group et ses filiales et investissements, les tendances de leur activité, les futures dépenses d'investissement et acquisitions, les développements concernant les passifs éventuels, les changements de la conjoncture économique mondiale ou des principaux marchés d'Europcar Mobility Group, les conditions de concurrence sur le marché et les facteurs réglementaires. Ces événements sont incertains et leur issue pourrait se révéler différente des attentes actuelles, ce qui pourrait affecter les objectifs annoncés. Les résultats réels peuvent différer significativement de ceux qui sont projetés ou sous-entendus dans les présentes déclarations prospectives. Sauf si la loi applicable l'exige, la société ne s'engage pas à réviser ou à mettre à jour les déclarations prospectives à la lumière de nouvelles informations ou d'événements futurs.

Ce document est publié en anglais et en français. En cas de divergence entre les deux versions, la version anglaise prévaut.

RELATIONS INVESTISSEURS

Caroline Cohen
Relations investisseurs

caroline.cohen@europcar.com
investor.relations@europcar.com

Pour toute information financière ou commerciale, veuillez vous référer à notre site Internet à l'adresse : <https://investors.europcar-group.com>

RELATIONS MEDIA

Valérie Sauteret
Vincent Vevaud

valerie.sauteret@europcar.com
vincent.vevaud@europcar.com



Communiqué de presse du 7 décembre 2020

Europcar Mobility Group annonce l'obtention de l'accord de la majorité requise des porteurs d'obligations senior et d'obligations senior garanties EC finance PLC et la signature de supplemental Indentures

Europcar Mobility Group (ensemble avec ses filiales consolidées, le «Groupe») a annoncé le 26 novembre 2020 qu'elle sollicitait l'accord des porteurs de chacune des émissions d'Obligations Senior et d'Obligations Senior Garanties (les «Consultations»). Comme annoncé précédemment, l'objectif des Consultations est de permettre au Groupe de modifier la documentation des Obligations Senior et des Obligations Senior Garanties afin de donner au Groupe la possibilité de demander l'ouverture d'une sauvegarde financière accélérée au niveau d'Europcar Mobility Group et sa reconnaissance aux États-Unis conformément au Chapitre 15 du U.S. Bankruptcy Code sans que cette démarche constitue un Défaut ou un Cas de Défaut au titre des Obligations Senior et des Obligations Senior Garanties.

Europcar Mobility Group annonce aujourd'hui que les Consultations prévues par les Consent Solicitation Statements en date du 26 novembre 2020, tels que modifiés le 1^{er} décembre 2020 (les «Consent Solicitation Statements») ont été conclues avec succès par la réception de l'accord de la majorité requise des porteurs des émissions d'Obligations Senior 2024, d'Obligations Senior 2026 et d'Obligations Senior Garanties le 7 décembre 2020.

Europcar Mobility Group annonce également que la Date d'Effet (Effective Time) (telle que définie dans chacune des Consent Solicitation Statements), a eu lieu le 7 décembre

2020 à 18h40, heure de Londres, les *supplemental indentures* mettant en application les modifications proposées dans les *Consent Solicitation Statements*, ayant été signées à cette date par les parties respectives et étant entrées en vigueur conformément à leurs termes.

«Obligations Senior» désigne les Obligations Senior d'un montant total en principal de 600 000 000 € portant intérêts à 4,125 % et arrivant à échéance en 2024 (Reg. S Common Code : 170620259/Reg. S ISIN : XS1706202592; Rule 144A Common Code : 170620275/Rule 144A ISIN : XS1706202758) (les «Obligations Senior 2024») et les Obligations Senior d'un montant total en principal de 450 000 000 € portant intérêts à 4,000 % et arrivant à échéance en 2026 (Reg. S Common Code : 198337587/Reg. S ISIN : XS1983375871; Rule 144A Common Code : 198337617/Rule 144A ISIN : XS1983376176) (les «Obligations Senior 2026») émises par Europcar Mobility Group.

«Obligations Senior Garanties» désigne les Obligations Senior Garanties d'un montant total en principal de 500 000 000 € portant intérêts à 2,375 % et arrivant à échéance en 2022 (Reg. S Common Code : 170390016/Reg. S ISIN : XS1703900164; Rule 144A Common Code : 170390059/Rule 144A ISIN : XS1703900594) émises par EC Finance plc et garanties par Europcar Mobility Group. Les Obligations Senior Garanties sont souvent désignées «Obligations Flotte» par les acteurs de marché.

Avertissement

Ce communiqué de presse a été préparé par Europcar Mobility Group exclusivement à titre d'information. Il ne constitue ni n'inclut aucun conseil ou recommandation d'Europcar Mobility Group (ou de toute autre personne) concernant les titres d'Europcar Mobility Group ou EC Finance plc ou concernant le bien-fondé de toute transaction ou la prise de toute décision d'investissement. Il ne constitue ni n'inclut aucune confirmation ou engagement d'Europcar Mobility Group (ou de toute autre personne) concernant la valeur présente ou future des activités d'Europcar Mobility Group, de ses titres, de ses filiales ou de tout autre actif d'Europcar Mobility Group.

Ce communiqué de presse ne constitue pas une offre de vente ni une sollicitation d'offre d'achat ou d'échange ou d'acquisition de titres aux États-Unis ou dans toute autre juridiction. Les titres mentionnés dans le présent communiqué de presse ne peuvent être offerts, vendus, échangés ou livrés aux États-Unis en l'absence d'enregistrement ou d'une exemption applicable à l'obligation d'enregistrement en vertu du US Securities Act de 1933, tel que modifié. Les titres mentionnés dans le présent communiqué de presse ne sont pas et ne seront pas enregistrés aux États-Unis. Ce communiqué de presse ne vise pas, ni n'est destiné à être distribué, publié, mis à disposition ou utilisé par une personne ou une entité citoyenne, résidente ou située dans une localité, un État, un pays ou une autre juridiction, lorsque cette distribution, publication, mise à disposition ou utilisation serait contraire à la loi ou à la réglementation, ou qui nécessiterait un enregistrement ou une licence dans cette juridiction. Rien dans le présent communiqué de presse ne constitue une invitation à participer aux

Consultations par un porteur dans des circonstances où une telle participation serait illégale.

Le présent communiqué de presse contient des déclarations prospectives fondées sur les opinions et les attentes actuelles concernant des événements futurs. Ces déclarations prospectives peuvent inclure des projections et des estimations et leurs hypothèses sous-jacentes, des déclarations concernant les plans, les objectifs, les intentions et/ou les attentes en matière de résultats financiers, d'événements, d'opérations et de services futurs et de développement de produits, ainsi que des déclarations concernant performances ou événements. Ces déclarations sont généralement identifiées par les termes «s'attendre à», «anticiper», «croire», «avoir l'intention de», «estimer», «planifier», «projeter», «pouvoir», «devoir» ou la forme négative de ces derniers et d'autres expressions similaires. Ces déclarations ne sont pas des garanties de performances futures et sont soumises à des risques inhérents, des incertitudes et des hypothèses concernant Europcar Mobility Group et ses filiales et investissements, les tendances de leurs activités, les futures dépenses d'investissement et acquisitions, les évolutions relatives aux passifs éventuels, les changements de la conjoncture économique mondiale ou des principaux marchés d'Europcar Mobility Group, les conditions de concurrence sur le marché et les facteurs réglementaires. La réalisation de ces événements est incertaine; leur issue pourrait se révéler différente de celle envisagée aujourd'hui, ce qui est susceptible d'affecter significativement les résultats attendus. Les résultats réels peuvent différer sensiblement de ceux prévus ou sous-entendus dans ces déclarations

prospectives. Toute déclaration prospective contenue dans le présent communiqué de presse est faite à la date du présent communiqué de presse. Sauf si la loi applicable l'exige, Europcar Mobility Group ne s'engage pas à réviser ou à mettre à jour les déclarations prospectives, compte tenu de nouvelles informations ou d'événements futurs. Les résultats et les performances du Groupe sont également susceptibles

Contacts

EUROPCAR MOBILITY GROUP

Relations investisseurs Caroline Cohen –
caroline.cohen@europcar.com

RELATIONS MÉDIA

Valérie Sauteret – valerie.sauteret@europcar.com

Vincent Vevaud – vincent.vevaud@europcar.com

PUBLICIS CONSULTANTS

Judith Grancoing – judith.grancoing@publicisconsultants.com

A PROPOS D'EUROPCAR MOBILITY GROUP

Europcar Mobility Group est l'un des principaux acteurs du secteur de la mobilité et est une société cotée sur Euronext Paris. Europcar Mobility Group a pour mission d'être la « *mobility service company* » préférée des clients, en offrant des alternatives attractives à la possession de véhicules, avec une large palette de services de mobilité : location de voitures et utilitaires, services chauffeur, autopartage

d'être affectés par divers risques et incertitudes, y compris, sans limitation, les risques identifiés dans les « Facteurs de risque » figurant dans le Document d'enregistrement universel enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 6 Mai 2020 et également disponible sur le site Internet du Groupe.

(car-sharing), et « private hire vehicle » (*PHV* – location de véhicules à des chauffeurs de type « Uber »). La satisfaction des clients est au cœur de la mission du groupe et de l'ensemble de ses collaborateurs et cet engagement vient nourrir le développement permanent de nouveaux services. Europcar Mobility Group opère à travers différentes marques pour répondre aux besoins spécifiques et cas d'usage de chaque client, que ce soit pour une heure, une journée, une semaine ou plus longtemps ; ses 4 marques majeures étant : Europcar® – le leader Européen de la location de véhicules, Goldcar® – la plus importante société de location de véhicules lowcost en Europe, InterRent® – marque « *Mid-tier* » à destination des clients loisirs et Ubeeqo® – leader européen du *carsharing* (BtoB, BtoC). Europcar Mobility Group propose ses différentes solutions et services de mobilité dans le monde à travers un vaste réseau dans plus de 140 pays (incluant 18 filiales en propre en Europe, 1 aux USA, 2 en Australie et Nouvelle-Zélande, ainsi que des franchisés et des partenaires).

Plus d'informations sur : www.europcar-mobility-group.com

11

ANNEXES TABLES DE CONCORDANCE DU RÉGLEMENT EUROPÉEN N°2019/980

La présente table de concordance reprend les rubriques prévues par l'annexe 1 et 2 du Règlement européen (UE) n° 2019/980 du 14 mars 2019 et permet d'identifier dans

des colonnes dédiées les informations du Document d'enregistrement unique 2019 faisant l'objet d'une actualisation par le présent Amendement.

Informations	URD 2019		Amendement à l'URD 2019	
	Sections	Pages	Sections	Pages
1 Personnes responsables, informations provenant de tiers, rapports d'experts et approbation de l'autorité compétente				
1.1 Personnes responsables des informations contenues dans le Document d'Enregistrement Universel	7.1.1	408	9.1	
1.2 Déclaration des personnes responsables du Document d'Enregistrement Universel	7.1.2	408	9.2	
1.3 Personne intervenant en qualité d'expert	N/A	N/A	N/A	N/A
1.4 Attestation concernant les informations provenant de tiers	N/A	N/A	N/A	N/A
1.5 Déclaration concernant l'approbation du Document d'Enregistrement Universel par l'autorité compétente	-	1	-	1
2 Contrôleurs légaux des comptes				
2.1 Informations relatives aux contrôleurs légaux des comptes	7.1.4	408		
2.2 Contrôleurs légaux ayant démissionné, ayant été démis de leurs fonctions ou n'ayant pas été reconduits dans leurs fonctions durant la période couverte	N/A	N/A	N/A	N/A
3 Facteurs de risques	2	81	2	
4 Informations concernant l'émetteur				
4.1 Raison sociale et nom commercial de la Société	6.1.1	380		
4.2 Lieu d'enregistrement, numéro d'enregistrement et identifiant d'entité juridique (LEI) de la Société	6.1.2	380		
4.3 Date de constitution et durée de vie de la Société	6.1.3	380		
4.4 Siège social (pays d'origine, adresse et numéro de téléphone), forme juridique et réglementation s'appliquant à la Société et site Web	6.1.4	380		
5 Aperçu des activités				
5.1 Principales activités	1.6, 1.7 et 1.8	51, 74 et 79		
5.1.1 Description des opérations effectuées par l'émetteur et ses principales activités	1.4 et 1.6	39 et 51		
5.1.2 Présentation des nouveaux produits/ services lancés sur le marché	1.6 et 1.7	51 et 74		
5.2 Principaux marchés sur lesquels opère la Société	1.3	34		
5.3 Événements importants dans le développement des activités de la Société	N/A	N/A		
5.4 Stratégie et objectifs	1.4	39		
5.5 Degré de dépendance de la Société à l'égard de brevets ou de licences, de contrats industriels, commerciaux ou financiers ou de nouveaux procédés de fabrication	1.9	80		
5.6 Éléments fondant la déclaration de la Société s'agissant de sa position concurrentielle	1.5	45		
5.7 Investissements	3.3	159		
5.7.1 Description des principaux investissements ayant été réalisés par la Société	3.3.1	159		
5.7.2 Description des investissements de la Société en cours de réalisation et leur localisation géographique	3.3.2	159		

Informations	URD 2019		Amendement à l'URD 2019	
	Sections	Pages	Sections	Pages
5.7.3 Informations concernant les coentreprises et les entreprises dans lesquelles la Société détient une part de capital susceptible d'avoir une incidence significative sur l'évaluation de son actif et de son passif, de sa situation financière ou de ses résultats	1.7.2	76		
5.7.4 Question environnementale pouvant influencer l'utilisation, faite par la Société, de ses immobilisations corporelles	4.5	294		
6 Structure organisationnelle				
6.1 Description du Groupe	1.7	74		
6.2 Liste des filiales importantes	1.7.2.1	76		
7 Examen de la situation financière et du résultat				
7.1 Situation financière	3.1 à 3.6	118 à 262	3	
7.1.1 Exposé fidèle de l'évolution et des résultats des activités de la Société, ainsi que de sa situation pour chaque exercice et période intermédiaire pour lesquels des informations financières historiques sont exigées	3.1 à 3.6	118 à 262	3	
7.1.2 Indications sur l'évolution future probable des activités de la Société et ses activités en matière de recherche et de développement	1.8	79		
7.2 Résultat d'exploitation	3.1.2.2 et 3.5.2	125 et 239	3	
7.2.1 Événements ayant impactés le revenu d'exploitation de l'émetteur	3.1 à 3.6	118 à 262	1, et 3	
7.2.2 Explications justifiant le changement important du chiffre d'affaires net et/ou des produits nets	3.1 à 3.6	118 à 262	1 et 3	
8 Trésorerie et capitaux				
8.1 Informations portant sur les capitaux de la Société	3.2	131	3	
8.2 Source et montant des flux de trésorerie de l'émetteur et description des flux de trésorerie	3.2.2	134	3	
8.3 Informations portant sur les conditions d'emprunt et la structure financière de l'émetteur	3.2.3	138	1 et 3	
8.4 Informations relatives à l'existence d'éventuelles restrictions affectant l'utilisation des capitaux et pouvant avoir un impact sur l'émetteur	N/A	N/A	1 et 3	
8.5 Sources de financement attendues et rendues nécessaires pour que la Société puisse respecter ses engagements	3.2	131	1 et 3	
9 Environnement réglementaire	2.5.1	98		
10 Informations sur les tendances				
10.1 Principales tendances ayant affecté la production, les ventes et les stocks, les coûts et les prix de vente depuis la fin du dernier exercice et tout changement significatif de performance financière depuis la fin du dernier exercice	1.3 1.5 3.8	34 45 264		
10.2 Tendances connues, incertitudes ou demandes ou engagements ou événements raisonnablement susceptibles d'influer sensiblement sur les perspectives de l'émetteur, au moins pour l'exercice en cours	3.8 3.9	264 265		
11 Prévisions ou estimations du bénéfice	N/A	N/A	3.3 et 3.4	
12 Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale				
12.1 Informations concernant les membres des organes d'administration et de direction de la Société	5.1	322	5.1	
12.2 Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de direction et de surveillance et de la direction générale	5.1.3.3	338	5.2	

Informations	URD 2019		Amendement à l'URD 2019	
	Sections	Pages	Sections	Pages
13 Rémunération et avantages			5.1	
13.1 Montant de la rémunération versée et avantages en nature	5.3	357		
13.2 Montant total des sommes provisionnées ou constatées par ailleurs par l'émetteur ou ses filiales aux fins du versement de pensions, de retraites ou d'autres avantages	N/A	N/A		
14 Fonctionnement des organes d'administration et de direction				
14.1 Date d'expiration des mandats actuels	5.1.1	322		
14.2 Contrats de service liant les membres des organes d'administration et de direction	5.1.3.3	338		
14.3 Informations sur le Comité d'audit et le comité des nominations et des rémunérations	5.2.3	349	5.1	
14.4 Déclaration de conformité au régime de gouvernance d'entreprise	5.1.4	344		
14.5 Incidences significatives potentielles sur la gouvernance d'entreprise, y compris les modifications futures de la composition des organes d'administration et de direction et des comités	N/A	N/A	1.1	
15 Salariés				
15.1 Nombre de salariés	4.4	285		
15.2 Participations et stock-options	5.3.1.3 et 5.3.1.4	364 et 367		
15.3 Accords prévoyant une participation des salariés dans le capital de l'émetteur	6.5	401		
16 Principaux actionnaires				
16.1 Actionnaires détenant plus de 5 % du capital social	6.4.1 et 6.4.2	397 et 398	6.3	
16.2 Existence de droits de vote différents	6.4.3	399		
16.3 Détention ou contrôle de l'émetteur	6.4.4	399		
16.4 Accord dont la mise en œuvre pourrait entraîner un changement de contrôle	6.4.6	400		
17 Transactions avec des parties liées	7.2 et 7.4	409 et 412		
18 Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur				
18.1 Informations financières historiques	Remarques générales et 3	1 et 117		
18.2 Informations financières intermédiaires et autres	N/A	N/A	3.1 et 3.2	
18.3 Vérification des informations financières historiques annuelles	3.4 et 3.6	161 et 241		
18.4 Informations financières <i>pro forma</i>	11.2	29		
18.5 Politique de distribution des dividendes	6.7	402	6.5	
18.6 Procédures judiciaires et d'arbitrage	2.9	111	2.3	
18.7 Changement significatif de la situation financière ou commerciale	3.10	265	1	
19 Informations supplémentaires				
19.1 Capital social	6.3	390	6.1	
19.2 Actes constitutifs et statuts	6.2	380		
20 Contrats importants	7.3	411		
21 Documents disponibles	7.6	414	8	

NOTES

NOTES

Crédits photos : Europcar, Djile Design

Création et réalisation : Agence Marc Praquin



Siège social

13 ter boulevard Berthier
75017 Paris (France)

Europcar Mobility Group

Société anonyme à Directoire et Conseil de surveillance
RCS de Paris n°489 099 903
Capital de 163 884 278 euros

www.europcar-mobility-group.com