



RAPPORT DE GESTION

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2023

SOMMAIRE

1. Situation et activité de la Société

1.1. Description des activités de la Société

1.1.1. Notre objectif et notre stratégie

1.1.2. Nos activités

1.1.3. Recherche et développement

1.2. Faits marquants de l'année et événements marquants survenus depuis la fin de l'exercice

1.2.1. Faits marquants de l'année

1.2.2. Événements marquants survenus depuis la fin de l'exercice

1.3. Notre organisation : Filiales

1.3.1. Situation et activités des filiales et des sociétés contrôlées au cours de l'exercice clos

1.3.2. Prises de participation significatives ou rachats de sociétés

1.3.3. Cession de filiales ou de participations

2. Présentation des comptes de la Société

2.1. Indicateurs clés de nature financière

2.1.1. Comptes sociaux individuels de la Société

2.1.2. Comptes sociaux consolidés de la Société

2.2. Capitaux propres

2.3. Proposition d'affectation du résultat net

2.4. Tableau des résultats des cinq derniers exercices

2.5. Distribution de dividendes au cours des trois derniers exercices

2.6. Information sur les frais et dépenses exclus des dépenses déductibles de l'assiette de l'impôt sur les sociétés

2.7. Informations sur les conditions de paiement

2.8. Développements prévisibles et perspectives d'avenir

2.9. Mandat des commissaires aux comptes

3. Liquidité et situation financière

3.1. Dette nette totale

3.2. Analyse des flux de trésorerie disponibles de la Société

4. Principaux risques et incertitudes auxquels la société est confrontée

4.1. Risques relatifs au secteur d'activité et aux marchés du Groupe

- 4.1.1. Risques liés à la baisse de la demande de voyages et de transports dans les régions dans lesquelles le Groupe opère
- 4.1.2. Risques liés à la concurrence élevée dans le secteur de la location de véhicules marqués par des évolutions structurelles
- 4.1.3. Risques liés au caractère saisonnier et aux conditions climatiques du secteur d'activité de la location de véhicules

4.2. Risques opérationnels liés à l'activité

- 4.2.1. Risques liés à l'approvisionnement de la flotte de véhicules du Groupe et aux campagnes de rappel des constructeurs
- 4.2.2. Risques liés aux relations contractuelles avec certains partenaires et canaux de distribution clés
- 4.2.3. Risques liés à l'incapacité éventuelle du Groupe à détecter des fraudes
- 4.2.4. Risques liés aux relations contractuelles avec certains fournisseurs clés (en plus des constructeurs automobiles)
- 4.2.5. Risques liés aux relations contractuelles avec des franchisés, des agents et des affiliés
- 4.2.6. Risques liés à l'incapacité éventuelle pour le Groupe de poursuivre ses activités à des conditions acceptables dans certains grands aéroports ou gares

4.3. Risques liés au fonctionnement et à l'organisation du Groupe

- 4.3.1. Risques liés à la stratégie du Groupe
- 4.3.2. Risques liés à la capacité du Groupe à prévenir toute défaillance ou interruption des systèmes d'information centralisés du Groupe et à poursuivre de nouveaux développements en matière de technologie de système d'information
- 4.3.3. Risques liés à la capacité du Groupe à développer et à maintenir une reconnaissance de ses marques favorable
- 4.3.4. Risques liés à l'incapacité éventuelle du Groupe de prévenir les atteintes à la sécurité des données de ses clients et les cyberattaques

4.3.5. Risques liés au capital humain

4.4. Risques financiers

4.4.1. Risques de marché

4.4.2. Risques liés à la capacité du Groupe à générer de la trésorerie et/ou à obtenir du financement pour financer sa dette ou ses besoins prévisionnels de liquidité

4.4.3. La Société est une société holding dont la capacité à générer des liquidités dépend de ses filiales

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

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

4.5. Risques réglementaires et juridiques

4.5.1. Risques liés aux modifications de la législation et de la réglementation en vigueur, applicables aux activités commerciales du Groupe

4.5.2. Risques liés à la responsabilité et à l'assurance

4.5.3. Risques liés à la protection des droits de propriété intellectuelle

4.5.4. Risques liés aux procédures réglementaires, judiciaires et d'arbitrage

4.5.5. Risques liés au droit de la concurrence

4.6. Procédures de gestion des risques

4.6.1. Organisation de la gestion des risques

4.6.2. Principales procédures de gestion des risques

4.6.3. Assurance

4.7. Procédures judiciaires et d'arbitrage

4.8. Rapport sur le devoir de diligence

5. Actionnariat

5.1. Actionnariat

5.2. Statut de la participation des collaborateurs au capital

5.3. Programme de rachat d'actions

6. Déclaration de performance extra-financière

Mesdames, Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée conformément à la loi et aux dispositions des statuts d'Europcar Mobility Group (la “**Société**”), pour vous demander de statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2023.

Les avis nécessaires vous ont été dûment adressés et tous les documents requis par la loi et les réglementations en vigueur ont été mis à votre disposition dans les délais légaux.

Les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2023 ont été établis conformément aux principes comptables généralement admis, tels que décrits à la section 1.3 des comptes consolidés du Groupe. La présentation des comptes et les méthodes d'évaluation utilisées sont identiques à celles de l'exercice précédent.

1. SITUATION ET ACTIVITE DE LA SOCIÉTÉ

1.1. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ

Europcar Mobility Group S.A. (la " **Société** " ou "**EMG**") est une société française dont le siège social est situé au 13 ter boulevard Berthier, 75017 Paris, France.

Europcar Mobility Group S.A. a été immatriculée le 9 mars 2006, avec un capital social initial de 235 000 euros, et a été transformée en société anonyme le 25 avril 2006. A ce jour, et depuis le 29 juin 2022, EMG est une société anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance. Elle n'exerce aucune activité opérationnelle, mais elle est la société mère du groupe Europcar et agit en tant que société holding pour ce dernier (le "**Groupe**").

Le Groupe opère à travers plusieurs marques, dont les principales sont Europcar®, Goldcar® et Fox Rent-A-Car®. Le Groupe est présent dans le monde entier à travers un réseau de plus de 129 pays.

1.1.1. NOS OBJECTIFS ET NOTRE STRATÉGIE

En 1949, l'entrepreneur français Raoul-Louis Mattei a créé "L'Abonnement Automobile", qui est ensuite devenue la Compagnie Internationale Europcar puis Europcar et aujourd'hui Europcar Mobility Group. Depuis nos débuts, la mobilité partagée est au cœur de notre ADN.

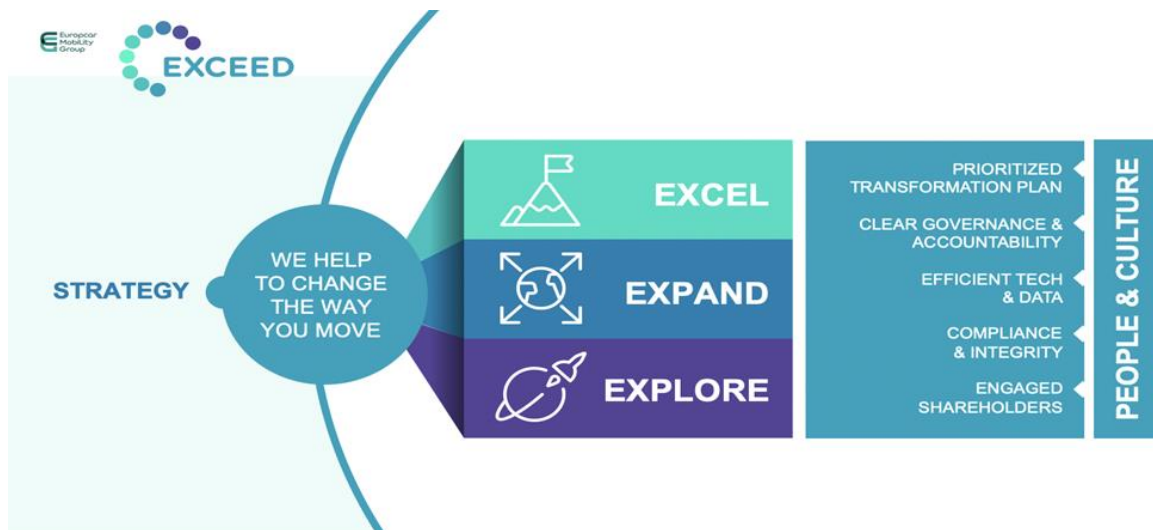
"*Nous vous aidons à changer la façon dont vous vous déplacez*" est notre raison d'être et ce qui nous rassemble :

- Pour la planète, en réduisant les émissions de CO2 et en proposant des solutions durables.
- Pour les personnes, en étant la marque favorite de nos clients et en prenant soin des collaborateurs du Groupe.
- Tout en assurant une croissance rentable pour garantir la viabilité à long terme.

EXCEED est le nom de notre plan stratégique, qui englobe toutes les initiatives stratégiques prioritaires qui permettront à l'entreprise d'avancer dans ces trois directions et de créer de la valeur.

La stratégie du groupe repose sur 3 piliers : **Exceller / Développer / Explorer** :

- **Exceller** : simplifier et optimiser notre modèle d'entreprise pour le rendre plus efficace, plus robuste, plus pratique et plus durable.
- **Développer**: croître et développer de manière rentable les activités de location dans des segments et des zones géographiques à forte valeur ajoutée
- **Explorer** : préparer l'avenir en développant de nouveaux modèles d'entreprise et en étudiant les activités adjacentes.



Nos collaborateurs et notre culture sont à la base de la stratégie globale. Notre stratégie s'appuie en outre sur les éléments clés décrits ci-dessus.

La conformité et l'intégrité sont l'un de ces éléments clés. L'engagement du Groupe à agir de manière éthique et responsable est énoncé dans le code d'éthique et d'engagements. En 2023, un projet a été lancé pour remanier le code d'éthique et d'engagements et le transformer en un code de conduite du groupe en 2024. L'objectif est de fournir à ses collaborateurs et aux autres parties prenantes un document complet codifiant l'engagement du groupe en matière d'éthique des affaires, tout en incluant des conseils clairs pour chaque sujet.

1.1.2. NOTRE ACTIVITÉ

Le Groupe propose une large gamme de locations de voiture et utilitaires (camionnettes et camions), ainsi que des services de covoiturage :

- Pour quelques heures, quelques jours, une semaine, un mois ou plus ;
- Par le biais d'offres à la demande, de location ou d'abonnement ; et
- Pour les entreprises et les particuliers.

Le Groupe est également actif, dans une moindre mesure, dans la vente de voitures d'occasion.

Nous exploitons trois grandes marques distinctes, qui répondent à des besoins, des cas d'utilisation et des attentes différenciés en termes de niveau de service :

- Europcar® - Leader européen de la location de voitures et de véhicules utilitaires (marché traditionnel et haut de gamme);
- Goldcar® - Un leader de la location de voitures low cost en Europe;
- Fox® - Offre dynamique de location de véhicules "low cost" aux Etats-Unis.

Le Groupe exploite également une nouvelle plateforme d'abonnement pour l'utilisation de véhicules, sous la marque "My Europcar", et Ubeeqo®, un acteur de l'autopartage en boucle fermée en Europe.

Europcar Mobility Group sert ses clients à travers divers canaux de distribution :

- Les clients peuvent réserver les véhicules à la location à travers le monde sur les sites Internet du Groupe et via les applications du Groupe, mobiles ou tablettes. En outre, les clients peuvent effectuer des réservations pour des locations à travers le monde par téléphone aux tarifs

locaux ou nationaux ou gratuitement auprès des centres d'appels; directement auprès des agences de location de véhicules; ou, dans le cas de la location de véhicules en vue d'un remplacement, au moyen d'un système dédié propre au secteur de l'assurance. Ces canaux de distribution sont considérés comme des canaux de réservation directs dans la mesure où ils sont contrôlés par le Groupe.

- Les clients peuvent également réserver des véhicules par des canaux de distribution indirects, via des agences de voyage, des courtiers ou des sites Internet de voyages tiers. Ces intermédiaires utilisent souvent un système informatisé de réservation tiers, également appelé Système Mondial de Distribution "SMD", pour contacter Europcar et effectuer la réservation au nom du client.

Europcar Mobility Group fournit ses solutions de mobilité dans le monde entier grâce à un réseau étendu dans plus de 129 pays. Le Groupe est :

- actif dans 16 pays à travers des filiales détenues à 100% et situées en Europe (Belgique, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne et Royaume-Uni), en Australie, en Nouvelle-Zélande et aux États-Unis (les "**Pays du Groupe**") ; et
- opère dans 113 pays par l'intermédiaire de franchisés et de partenaires.

Le Groupe emploie plus de 8 800 personnes dans les pays où il est présent.

La flotte du Groupe est composée de différents modèles. Nous exploitons des véhicules que nous achetons et conservons pour les revendre (à risque), que nous louons à des tiers ("leasing") ou qui font l'objet de contrats avec une valeur de revente garantie ("buyback"). Cela permet au Groupe d'optimiser le niveau de l'offre de véhicules, le coût du financement et le risque en fonction des situations du marché.

1.1.3. RECHERCHE & DÉVELOPPEMENT

Le Groupe est constamment à la recherche de solutions innovantes pour accélérer sa transformation, tant sur le plan technologique que commercial, en particulier dans le domaine des solutions de mobilité "verte" et des solutions de mobilité numérique.

1.2. FAITS MARQUANTS DE L'ANNÉE ET ÉVÉNEMENTS MARQUANTS SURVENUS DEPUIS LA FIN DE L'EXERCICE

1.2.1. FAITS MARQUANTS DE L'ANNÉE

- **Révision à la hausse de la notation du Groupe**

Le 31 janvier 2023, S&P a revu à la hausse la notation du Groupe passant de B perspective positive à B+ perspective stable.

Le 13 avril 2023, Moody's a revu à la hausse la notation du Groupe passant de B3 à B2 et a relevé la perspective à stable.

- **Règlement anticipé d'un instrument de couverture**

En février 2023, le Groupe a résilié par anticipation un contrat de swap de taux d'intérêt de 350 millions d'euros qui n'était pas éligible à la comptabilité de couverture et dont la date d'échéance contractuelle était le 20 décembre 2024. Cette résiliation s'est traduite par un paiement en espèces de 12,5 millions d'euros, correspondant à la juste valeur de l'instrument à la date de résiliation, plus les intérêts courus. Le montant des pertes non réalisées comptabilisées dans les capitaux propres à la date de la

disqualification et non encore amorties a été entièrement recyclé dans le résultat financier de 2023, avec une contrepartie dans les autres éléments du résultat global, pour un montant de 7,5 millions d'euros.

- **Acquisition d'une participation majoritaire de 51 % dans Euromobil GmbH**

Le 15 septembre 2023, le Groupe a annoncé son intention d'acquérir une participation majoritaire à hauteur de 51 % du capital social dans la société Euromobil GmbH, sous réserve de l'autorisation des autorités de la concurrence.

Le 30 octobre 2023, après avoir obtenu l'autorisation des autorités de la concurrence, la société Europcar Participations SASU, filiale à 100 % de la Société, a acquis 51 % du capital social de la société Euromobil GmbH, qui exploite une activité de location de véhicules et d'abonnement automobile à travers les marques et les concessionnaires du Groupe Volkswagen en Allemagne. Les 49 % restants du capital social de la société Euromobil GmbH sont détenus par EURO-Leasing GmbH, une filiale à 100 % de Volkswagen Financial Services, qui est elle-même une filiale à 100 % de Volkswagen AG. La société Euromobil GmbH est consolidée par intégration globale depuis le 1er novembre 2023.

- **Programme de titrisation aux États-Unis**

Le Groupe a augmenté le programme de titrisation de la société Fox Rent-a-Car aux États-Unis passant de 225 millions de dollars à 300 millions de dollars. Ce dispositif permettra de refinancer progressivement les lignes locales existantes.

- **Conflit entre l'Ukraine et la Russie**

Le Groupe indique ne pas avoir d'opérations directes dans ces deux pays, sa présence se faisant par l'intermédiaire de deux franchisés. Depuis l'exercice 2022, le Groupe a suspendu ses contrats avec ses franchisés ukrainiens, russes et biélorusses. Les conséquences du conflit sur les activités du Groupe ne sont pas significatives.

- **Alain Favey succède à Peter Gowers en tant que Président du Directoire et Directeur Général d'Europcar Mobility Group**

À compter du 1er juin 2023, Alain Favey a été nommé président du directoire et directeur général du Groupe. Alain Favey succède à Peter Gowers, qui a quitté le Groupe après avoir soutenu l'acquisition du Groupe par Green Mobility Holding.

1.2.2. ÉVÉNEMENTS MARQUANTS SURVENUS DEPUIS LA FIN DE L'EXERCICE

Il n'y a pas eu d'événements significatifs depuis la fin de l'exercice. Pour tout événement ultérieur, veuillez vous référer à la note 14 des comptes consolidés de la Société de l'exercice clos au 31 décembre 2023.

1.3. NOTRE ORGANISATION : FILIALES

La Société, société holding non opérationnelle du Groupe, détient directement ou indirectement l'ensemble des entités composant le Groupe et définit globalement certaines politiques, notamment la stratégie du Groupe et les moyens nécessaires à sa mise en œuvre, ainsi que la politique commerciale du Groupe.

La Société assiste ses Filiales Pays dans le cadre d'un certain nombre de fonctions support.

1.3.1. SITUATION ET ACTIVITE DES FILIALES ET DES SOCIETES CONTROLEES

Les principales filiales de la Société sont énumérées ci-dessous :

Liste des filiales du Groupe

Nom de la Société	Siège social (ville)	Pays	Méthode de consolidation ⁽¹⁾	% de participation	%def contrôle
Parent company					
Europcar Mobility Group SA	Paris	France	FC	100,0 %	100,0 %
Information on consolidated companies					
Europcar International S.A.S.U.	Paris	France	FC	100,0 %	100,0 %
EC 4 S.A.S.U.	Paris	France	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Holding S.A.S.	Paris	France	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Lab S.A.S.U.	Paris	France	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Lab UK Ltd	Leicester	United Kingdom	FC	100,0 %	100,0 %
E-Car Club Holding Ltd	Leicester	United Kingdom	FC	100,0 %	100,0 %
E-Car Club	Leicester	United Kingdom	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Participations S.A.S.U.	Paris	France	FC	100,0 %	100,0 %
Ubeeqo International S.A.S.	Paris	France	FC	100,0 %	100,0 %
Ubeeqo France S.A.S.	Paris	France	FC	100,0 %	100,0 %
Ubeeqo SPRL	Zaventem	Belgium	FC	100,0 %	100,0 %
Ubeeqo GmbH	Berlin	Germany	FC	100,0 %	100,0 %
Guidami S.r.L.	Milan	Italy	FC	100,0 %	100,0 %
Dos Palos Spain S.L	Madrid	Spain	FC	100,0 %	100,0 %
Blue Sostenible S.L.	Madrid	Spain	FC	100,0 %	100,0 %
Securitifleet Holding S.A.	Paris	France	FC	99,30 %	8,26 %
Securitifleet Holding Bis S.A.S.U.	Paris	France	FC	0,0 %	0,0 %
EC Finance PLC	London	United Kingdom	FC	0,0 %	0,0 %
FCT Sinople	Paris	France	FC	0,0 %	0,0 %
Europcar France S.A.S.	Paris	France	FC	100,0 %	100,0 %
Securitifleet France S.A.S.U.	Paris	France	FC	99,30 %	8,26 %
Securitifleet Location S.A.S.U.	Rouen	France	FC	99,30 %	8,26 %
Parcoto Services S.A.S	Rouen	France	FC	100,0 %	100,0 %
Monaco Auto Location SAM	Monaco	Monaco	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar International S.A.S.U. und Co OHG	Hamburg	Germany	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Autovermietung GmbH (sub-level consolidation)	Hamburg	Germany	FC	100,0 %	100,0 %
Securitifleet GmbH	Hamburg	Germany	FC	100,0 %	5,41 %
Europcar S.A.	Zaventem	Belgium	FC	100,0 %	100,0 %
InterRent S.a.r.l	Luxembourg	Luxembourg	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Netherlands BV	Amsterdam	Netherlands	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar IB S.A.	Madrid	Spain	FC	100,0 %	100,0 %
Securitifleet S.L.	Madrid	Spain	FC	100,0 %	0,40 %
Ultramar Cars S.L.	Madrid	Spain	FC	100,0 %	100,0 %
LC EC Participations Investments S.L.U	Madrid	Spain	FC	100,0 %	100,0 %
GoldCar Spain S.L.U.	Alicante	Spain	FC	100,0 %	100,0 %
Goldfleet Spain SLU	Alicante	Spain	FC	100,0 %	100,0 %
Goldhire Portugal SLU	Faro	Portugal	FC	100,0 %	100,0 %
Goldcar Italy S.r.l.	Laives	Italy	FC	100,0 %	100,0 %
Goldfleet Italy S.p.A	Laives	Italy	FC	100,0 %	100,0 %
Goldcar France S.A.R.L	Vitrolles	France	FC	100,0 %	100,0 %
Goldcar Rental D.O.O.	Zagreb	Croatia	FC	100,0 %	100,0 %
Goldfleet Location S.A.S	Rouen	France	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Italia S.p.A.	Bolzano	Italy	FC	100,0 %	100,0 %
Securitifleet S.p.A.	Bolzano	Italy	FC	99,32 %	13,76 %
Europcar Lab Italia S.R.L	Milan	Italy	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Internacional Aluguer de Automoveis S.A.	Lisbon	Portugal	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Longa Duracao	Lisbon	Portugal	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar UK Limited	Leicester	United Kingdom	FC	100,0 %	100,0 %
PremierFirst Vehicle Rental EMEA Holdings Ltd	Leicester	United Kingdom	FC	100,0 %	100,0 %
PremierFirst Vehicle Rental Holdings Ltd	Leicester	United Kingdom	FC	100,0 %	100,0 %
Provincial Assessors Ltd	Leicester	United Kingdom	FC	100,0 %	100,0 %

Europcar Group UK Limited	Leicester	United Kingdom	FC	100,0 %	100,0 %
PremierFirst Vehicle Rental Franchising Ltd	Leicester	United Kingdom	FC	100,0 %	100,0 %
Securitifleet UK Limited	London	United Kingdom	FC	0,0 %	0,0 %
Europcar Securitifleet UK Issuer PLC	London	United Kingdom	FC	0,0 %	0,0 %
Securitifleet UK Holdings Limited	London	United Kingdom	FC	0,0 %	0,0 %
G1 Holdings Australia Pty Ltd	Melbourne	Australia	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Australia Pty Ltd (sub-level consolidation)	Victoria	Australia	FC	100,0 %	100,0 %
Goldcar Rental New Zealand Ltd	Christchurch	New Zealand	FC	100,0 %	100,0 %
EC New Zealand Ltd (sub-level consolidation)	Christchurch	New Zealand	FC	100,0 %	100,0 %
Executive Trust Limited	Dublin	Ireland	FC	100,0 %	100,0 %
Irish Car Rentals Limited	Dublin	Ireland	FC	100,0 %	100,0 %
Interrent Oy	Vantaa	Finland	FC	100,0 %	100,0 %
Interrent AS	Hovik	Norway	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Mobility Group Denmark A/S	Aarhus	Denmark	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Mobility Group USA LLC	Delaware	United States	FC	100,0 %	100,0 %
Euroguard cells	Gibraltar	Gibraltar	FC	100,0 %	100,0 %
Europcar Services SA	Lisbon	Portugal	FC	100,0 %	100,0 %
Fox Rent-A-Car Inc.	Tulsa	United States	FC	100,0 %	100,0 %
Fox Reservation System Inc.	Tulsa	United States	FC	100,0 %	100,0 %
EMGFX Vehicle Financing LLC	Tulsa	United States	FC	100,0 %	100,0 %
EMGFX LLC	Tulsa	United States	FC	100,0 %	100,0 %
Nordcar Finance A/S	Silkeborg	Denmark	FC	100,0 %	100,0 %
Euromobil GmbH	Sittensen	Germany	FC	51,0 %	51,0 %

(1) FC: fully consolidated.

Pour plus de détails, veuillez vous référer à la note 12 des comptes consolidés de la Société de l'exercice clos au 31 décembre 2023.

1.3.2. PRISES DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVES OU RACHATS DE SOCIÉTÉS

Au cours du quatrième trimestre de l'année 2023, la société Europcar Participations SASU, filiale à 100 % de la Société, a acquis une participation de contrôle (51 %) dans la société Euromobil GmbH, qui exploite une entreprise de location de voitures et d'abonnement à des voitures dans les marques et les concessions du groupe Volkswagen en Allemagne. Les 49 % restants des parts d'Euromobil GmbH sont détenus par EURO-Leasing GmbH, une filiale à 100 % de Volkswagen Financial Services, qui est elle-même une filiale à 100 % de Volkswagen AG.

1.3.3. CESSIION DE FILIALES OU DE PARTICIPATIONS

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2023, la Société n'a pas cédé de filiales ou de participations significatives ou le contrôle d'une société.

2. PRÉSENTATION DES COMPTES DE LA SOCIÉTÉ

2.1. INDICATEURS CLES DE NATURE FINANCIERE

2.1.1. COMPTES INDIVIDUELS DE LA SOCIÉTÉ

Les comptes individuels de la Société et le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes individuels sont présentés à l'Annexe 1.

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires de l'exercice 2023 s'élève à 13,2 millions d'euros contre 13,9 millions

d'euros pour l'exercice 2022, soit une baisse de 0,05 % par rapport à 2022.

- **Résultats d'exploitation**

Le résultat d'exploitation de l'exercice 2023 s'élève à une perte de 23,5 millions € contre une perte de 31,3 millions € pour l'exercice précédent.

- **Résultat financier net**

Le résultat financier net de l'exercice 2023 (y compris les charges financières liées à la flotte et les mouvements de provision pour dépréciation d'actifs financiers) s'élève à 26,7 millions d'euros contre une charge nette de 147,1 millions d'euros en 2022.

- **Impôt sur les bénéfices**

L'impôt sur les sociétés a représenté un crédit de 10,5 millions € contre un crédit de 1,2 M€ en 2022.

- **Résultat**

Les comptes individuels de la société pour l'exercice 2023 font apparaître un gain de 13,3 millions € contre un gain de 117,7 M€ pour l'exercice 2022.

2.1.2. COMPTES CONSOLIDÉS

Les comptes consolidés de la Société et le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés sont présentés à l'annexe 2.

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires de l'exercice 2023 s'élève à 3 098 millions d'euros contre 3 084 millions d'euros en 2022.

- **Coûts de détention de la flotte**

Les coûts de détention de la flotte pour l'exercice 2023 s'élèvent à 892 millions € contre 712 millions € en 2022.

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

Les coûts liés à l'exploitation, à la location et aux produits des activités ordinaires de la flotte des véhicules se composent des coûts d'exploitation de la flotte (y compris les frais d'assurance), des commissions et redevances liées à des produits des activités ordinaires.

Les coûts liés à l'exploitation, la location et aux produits des activités ordinaires de la flotte de véhicules s'élèvent à 981 millions d'euros contre 994 millions d'euros en 2022.

- **Charges de personnel**

Les charges de personnel, qui comprennent les frais généraux du siège social et du réseau s'élèvent à 505 millions d'euros contre 493 millions d'euros en 2022.

- **Frais généraux**

Les frais généraux qui comprennent à la fois les frais de siège et de réseau s'élèvent à 252 millions d'euros contre 231 millions d'euros en 2022.

- **Dépréciation des actifs non courants**

En 2023, la dépréciation des actifs non courants s'élève à 41 millions € contre 97 millions € en 2022.

- **Autres produits et charges non courants**

En 2023, les autres produits et charges non courants s'élèvent à une charge nette de 98 millions € contre 71 millions € en 2022 et comprennent principalement :

- les coûts de réorganisation et de transformation ;
- les honoraires professionnels ;
- les litiges relatifs aux contrôles fiscaux et aux contentieux ; et
- d'autres produits et charges exceptionnels en dehors du cours normal des affaires.

- **Résultat d'exploitation**

Le résultat d'exploitation pour l'exercice 2023 s'élève à 164 millions d'euros, contre 313 millions d'euros en 2022.

- **Résultat financier**

Le résultat financier (y compris les charges financières relatives à la flotte) représente une charge nette de 227 millions € contre une charge nette de 185 millions €.

- **Impôt sur les sociétés**

L'impôt sur les sociétés pour l'exercice 2023 représente une charge de 75 millions €, contre 73 millions € en 2022.

- **Résultat**

Les comptes consolidés de la société pour l'exercice 2023 font apparaître une perte nette consolidée de 139 millions € contre un bénéfice net consolidé de 55 millions € en 2022.

2.2. CAPITAUX PROPRES - DÉCISION À PRENDRE CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS PRÉVUES À L'ARTICLE L.225-48 DU CODE DE COMMERCE

Non applicable.

2.3. PROPOSITION D'AFFECTATION DU RÉSULTAT NET

Les comptes individuels de la Société pour l'exercice 2023 font apparaître un bénéfice de 13,3 millions d'euros contre un bénéfice de 117,7 millions d'euros pour l'exercice 2022. Il est proposé d'affecter ce résultat bénéficiaire au compte "report à nouveau", qui serait alors porté à (115,4) millions d'euros. Le total des capitaux propres est supérieur à 2 milliards d'euros en raison d'une prime d'émission résultant principalement de la conversion de la dette comptabilisée en 2021.

2.4. TABLEAU DES RÉSULTATS DE LA SOCIÉTÉ AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES (TOUS LES RÉSULTATS SONT INDIQUÉS EN EUROS)

	Exercice clos le 31 décembre 2019	Exercice clos le 31 décembre 2020	Exercice clos le 31 décembre 2021	Exercice clos le 31 décembre 2022	Exercice clos le 31 décembre 2023
Durée de l'exercice					

	12	12	12	12	12
Capital en fin d'exercice					
Capital social (en fin d'exercice)	163,884 279	163,884 279	50,156,401	50,156,401	50,156,401
Nombre d'actions ordinaires	163,884 279	163,884 279	5,015,640,081	5,015,640,081	5,015,640,081
Opérations et résultats					
Chiffre d'affaires hors taxes	11,682 568	6,510 298	7,166,490	11,288,450	11 547 254
Résultat avant impôt, participation, dotations, amortissements et provisions	21,945 796	(63,697,925)	(27,813,061)	(12,947,655)	12 280 114
Impôts sur les bénéfices	21,279 255	6,590 689	739,753	1,218,290	10 451 874
Résultat net	11,207 882	(225,746,832)	(37,487,396)	117,661,989	13 261 727
Résultat distribué	0	0	0	0	0
Résultat par action					
Résultat après impôt, participation et avant dotations aux amortissements, aux dépréciations et aux provisions	0.39	(0.39)	(0.006)	(0.003)	0.002
Résultat net	0.30	(1.37)	(0.007)	0.024	0.003
Dividende distribué	0	0	0	0	0
Personnel					
Effectif moyen	14	11	7.5	7	8
Masse salariale	5,314,142	4,491 143	6,259,409	10,448,415	8 498 290
Sommes versées en avantages sociaux (sécurité sociale, oeuvres sociales, etc.)	2,867 80	1,752 145	2,911,143	3,044,258	2 251 785

2.5. DISTRIBUTION DE DIVIDENDES AU COURS DES TROIS DERNIERS EXERCICES

Nous vous rappelons qu'au cours des trois derniers exercices, les dividendes ont été distribués de la manière suivante.

	Exercice clos le 31 décembre 2020	Exercice clos le 31 décembre 2021	Exercice clos le 31 décembre 2022
Montant total des dividendes ordinaires	0	0	0
Total des dividendes extraordinaires	0	0	0
Montant total de la distribution par prélèvement sur les primes d'émission, de fusion et d'apport	0	0	0

Pour les exercices à compter du 31 décembre 2021, le paiement de dividendes dépend de son ratio de la dette, conformément au PGE.

2.6. INFORMATIONS SUR LES FRAIS ET DÉPENSES EXCLUS DES DÉPENSES DÉDUCTIBLES DE L'ASSIETTE DE L'IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS (ARTICLES 223 QUATER ET 223 QUINQUIES DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS)

Conformément aux dispositions de l'article 223 quater et 223 quinquies du code général des impôts, nous vous informons qu'il n'a pas été constaté, au titre de l'exercice clos, de dépenses ou charges excessives non déductibles fiscalement au sens de l'article 39-4 du code général des impôts, ni de frais généraux excessifs au sens de l'article 39-5 du code général des impôts.

2.7. INFORMATION SUR LES CONDITIONS DE PAIEMENT

Au 31 Décembre 2023: Fournisseurs d'EMG

Au 31 DÉCEMBRE 2023

FACTURES REÇUES NON RÉGLÉES À LA DATE DE CLÔTURE DE L'EXERCICE DONT LE TERME EST ÉCHU

<u>EN MILLIERS D'EUROS</u>	<u>ÉCHEANCE A 0 JOUR</u>	<u>ÉCHÉANCE ENTRE 1 ET 30 JOURS</u>	<u>ÉCHÉANCE ENTRE 31 ET 60 JOURS</u>	<u>ÉCHÉANCE ENTRE 61 ET 90 JOURS</u>	<u>ÉCHEANCE A PLUS DE 91 JOURS</u>	<u>TOTAL (1 JOUR ET PLUS)</u>
<u>A. TRANCHE DE RETARD DE PAIEMENT</u>						
<u>NOMBRE DE FACTURES CONCERNÉES</u>	0	1	8	1	16	26
<u>MONTANT TOTAL DES FACTURES CONCERNÉES HT</u>	0	288	2	0	273	563
<u>POURCENTAGE DU MONTANT TOTAL DES ACHATS HT DE L'EXERCICE</u>	0%	1,31%	0,01%	0%	1,24%	2,56%

<u>POURCENTAGE DU CHIFFRE D'AFFAIRES HT DE L'EXERCICE</u>	
<u>B. TRANCHE DE RETARD DE PAIEMENT</u>	
<u>NOMBRE DE FACTURES EXCLUES</u>	<u>0</u>
<u>TANT TOTAL DES FACTURES EXCLUES</u>	<u>0</u>
<u>C. DÉLAIS DE PAIEMENT UTILISÉS POUR LE CALCUL DES RETARDS DE PAIEMENT</u>	
<u>DÉLAIS DE PAIEMENT UTILISÉS POUR LE CALCUL DES RETARDS DE PAIEMENT</u>	<u>DÉLAIS CONTRACTUELS DE 60 JOURS FIN DE MOIS DATE DE FACTURE</u>

AU 31 DECEMBRE 2023

<u>ISSUED INVOICES NOT SETTLED BY THE CLOSING DATE OF THE FISCAL YEAR, PAST DUE</u>						
<u>(EN MILLIERS D'EUROS)</u>	<u>ÉCHÉANCE A 0 JOUR</u>	<u>ÉCHÉANCE ENTRE 1 ET 30 JOURS</u>	<u>ÉCHÉANCE ENTRE 31 ET 60 JOURS</u>	<u>ÉCHÉANCE ENTRE 61 ET 90 JOURS</u>	<u>ÉCHÉANCE À PLUS DE 91 JOURS</u>	<u>TOTAL (1 JOUR ET PLUS)</u>
<u>A. TRANCHE DE RETARD DE PAIEMENT</u>						
<u>NOMBRE DE FACTURES CONCERNÉES</u>	<u>0</u>	<u>2</u>	<u>6</u>		<u>6</u>	<u>14</u>
<u>MONTANT TOTAL DES FACTURES CONCERNÉES TTC</u>	<u>0</u>	<u>102</u>	<u>542</u>	<u>0</u>	<u>4 224</u>	<u>4 868</u>
<u>POURCENTAGE DU MONTANT TOTAL DES ACHATS HT DE L'EXERCICE</u>						
<u>POURCENTAGE DU CHIFFRE D'AFFAIRES HT DE L'EXERCICE</u>	<u>0%</u>	<u>1%</u>	<u>5%</u>	<u>0%</u>	<u>37%</u>	<u>42%</u>
<u>B. TRANCHE DE RETARD DE PAIEMENT</u>						
<u>NOMBRE DE FACTURES EXCLUES</u>						<u>0</u>

MONTANT TOTAL DES

0

FACTURES EXCLUES

C. DÉLAIS DE

PAIEMENT UTILISÉS

POUR LE CALCUL

DES RETARDS DE

PAIEMENT

DÉLAIS DE PAIEMENT UTILISÉS

POUR LE CALCUL DES RETARDS

DE PAIEMENT

DÉLAIS CONTRACTUELS DE 30 JOURS FIN DE MOIS DATE DE FACTURE

2.8. DÉVELOPPEMENTS PRÉVISIBLES ET PERSPECTIVE D'AVENIR

La société a l'intention de poursuivre l'exécution de sa stratégie EXCEED présentée en décembre 2023, afin de rester un leader mondial sur le marché de la location de voitures et de se développer de manière rentable dans les solutions de mobilité adjacentes.

Le Groupe doit continuer à se concentrer sur les points suivants :

1. Améliorer l'expérience client, en proposant une expérience de qualité supérieure chez Europcar grâce à une flotte plus haut de gamme et des services plus pratiques, et en faisant de Goldcar un leader de la location à bas prix grâce à une plus grande simplicité des modalités, la standardisation et l'efficacité.
2. Garantir l'excellence du service et des opérations, grâce à des solutions numériques améliorées et à l'exploitation des données pour mieux piloter l'entreprise.
3. Renforcer notre position sur le marché dans les différentes zones géographiques et grâce à des capacités commerciales plus solides, soutenues par de nouveaux outils de gestion des revenus et de tarification, ainsi que par un nouveau programme de fidélisation.
4. Mieux gérer notre flotte (coût de la flotte, exposition au risque, flotte durable), dans un contexte d'augmentation des coûts de la flotte.
5. Développer les services adjacents qui contribuent à la construction d'une plateforme pour l'avenir de la mobilité à travers son service d'abonnement " MyEuropcar ", et l'activité à la demande.

L'accent est également mis sur le développement d'une nouvelle infrastructure technologique pour soutenir notre ambition commerciale.

La Société a connu des changements importants ces dernières années, notamment les défis liés à la pandémie, sa restructuration financière et le processus de changement d'actionnariat. Nous sommes désormais engagés dans un programme de travail visant à nous assurer que nous tirons parti des opportunités offertes par le nouvel actionnariat et que nous continuons à identifier les principaux risques pour notre entreprise et à les atténuer.

Pour l'avenir, outre les opportunités offertes par notre stratégie et l'atténuation des risques identifiés dans ce rapport, nous relevons plusieurs facteurs importants:

- La reprise après la pandémie de Covid se poursuit et nous prévoyons une forte reprise des voyages de loisirs au niveau mondial et une reprise plus lente des voyages d'affaires, liée à la conjoncture économique, en particulier pour les véhicules utilitaires. Toutefois, ces reprises peuvent être soumises à des facteurs tels que les conditions politiques mondiales, la capacité

des compagnies aériennes, les actions syndicales locales dans le réseau de transport, les réglementations et les restrictions aux frontières.

- Les récentes pénuries de véhicules dans l'industrie automobile et des véhicules utilitaires ont entraîné une hausse des prix des véhicules et des prix de détail. Les coûts de la flotte devraient rester à un niveau très élevé, ce qui se traduira par une forte pression sur la marge. Le niveau des prix de revente sur le marché des véhicules est également sujet à des variations possibles qui auront l'impact le plus important sur les valeurs de nos véhicules à risque.
- L'évolution vers l'électrification des flottes de véhicules, dans un cadre réglementaire de plus en plus exigeant, dépend de la disponibilité de l'offre de véhicules, des installations de recharge électrique, de l'accès au réseau électrique et d'autres facteurs. Le rythme du changement peut varier d'un pays à l'autre et d'une année à l'autre, en fonction des conditions, et peut avoir un impact sur notre rentabilité en raison du coût plus élevé de ces véhicules et d'une pression à la baisse sur les prix résultant d'une faible demande de la part des clients.
- Les changements réglementaires dans le domaine de la nouvelle mobilité sont rapides, notamment la croissance des zones à faibles émissions, l'évolution des exigences dans les aéroports, les nouvelles règles de protection des données et les mesures en faveur des consommateurs et de la concurrence. Le Groupe pourrait devoir adapter rapidement ses pratiques commerciales en réponse à ces changements.
- Les niveaux d'inflation ont augmenté dans le monde entier, ce qui exerce une pression sur les coûts de personnel lorsque le groupe entend rester compétitif.
- Les opportunités se multiplient dans le domaine de la nouvelle mobilité, en particulier dans le domaine de l'abonnement. Ces activités sont soumises à une forte concurrence de la part d'acteurs autres que l'industrie de la location de voitures, et nous pourrions choisir d'investir pour renforcer nos positions dans ces secteurs, qui mettent plus de temps à atteindre la rentabilité que nos activités traditionnelles.
- La Société a la possibilité de créer de la valeur pour les clients en coopérant, dans des conditions commerciales et de pleine concurrence, avec des entités contrôlées par ses actionnaires finaux.

Bien que l'environnement géopolitique, les conditions économiques, l'offre limitée de flottes et l'incertitude des valeurs des flottes (à la fois pour l'acquisition et les valeurs résiduelles) rendent difficiles les prévisions pour les années à venir, la société reste confiante dans ses perspectives à long terme.

2.9. MANDAT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

	Date de début du 1er mandat	Date de renouvellement du dernier mandat	Durée (expiration) du mandat actuel
PricewaterhouseCoopers Audit (membre de la Compagnie Régionale des Commissaires aux Comptes de Versailles) représenté par Romain Dumont 63 rue de Villiers, 92200 Neuilly-sur-Seine	9 Mars 2006	17 Mai 2018	A l'issue de l'Assemblée Générale qui statuera sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2023
Mazars (membre de la Compagnie Régionale des Commissaires aux Comptes de Versailles) représenté par Guillaume Devaux 61 rue Henri-Regnault,	16 Mai 2013	26 Avril 2019	A l'issue de l'Assemblée Générale qui statuera sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024

3. LIQUIDITÉ ET SITUATION FINANCIÈRE

3.1 DETTE NETTE TOTALE

Au 31 Décembre 2023, la dette brute corporate du Groupe hors IFRS 16 s'élève à 347 millions €, contre 280 millions € au 31 décembre 2022. Le Groupe a comptabilisé une trésorerie d'entreprise (hors facilités corporate inutilisées) de €271 millions au 31 décembre 2023 contre 288 millions € au 31 décembre 2022.

La Dette nette flotte totale, excluant les loyers liés à la flotte, s'élevait à 3 011 millions € au 31 décembre 2023, contre 2 759 millions € au 31 décembre 2022.

Le tableau ci-dessous présente le détail de la Dette Nette Corporate et de la Dette nette totale (excluant les dettes de loyer IFRS 16).

Au 31 décembre 2023		
Prêts garantis par l'Etat	(A)	209
New Term Loan et RCF	(B)	655
Earn-out		25
Dette corporate reclassée en dette relative à la flotte	(C) -	542
Dette corporate		347
Liquidité corporate	(D) -	271
Dette nette corporate (hors loyers)		76
Emprunt obligataire	(E)	500
Tritrisation européenne		868
Titrisation britannique		267
Titrisation américaine		267
Dette corporate reclassée en dette relative à la flotte		545
Autres financements relatifs à la flotte		793
Dette relative à la flotte		3 241
Liquidité relative à la flotte	-	230
Dette nette relative à la flotte (hors loyers)		3 011

- (A) Dans le but de consolider 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, le Groupe a négocié un emprunt de 220 millions d'euros, bénéficiant d'une garantie de l'État français à 90 %, le 2 mai 2020. Cet emprunt avait une échéance initiale d'un an qui a été prolongée à cinq ans le 23 avril 2021, et sera utilisé pour répondre aux besoins généraux du Groupe. Au cours du deuxième trimestre 2020, le Groupe a également négocié des emprunts garantis par l'État espagnol (bénéficiant d'une garantie à 70 %) pour un montant de 101 millions d'euros. Ces emprunts, d'une échéance de trois ans qui a été prolongée de trois ans jusqu'en 2026 en mars 2021, ont pour objet de financer les besoins en fonds de roulement de l'emprunteur et/ou la flotte de véhicules en Espagne.
- (B) Le 30 novembre 2022, le groupe a refinancé sa dette corporate et a remplacé les financements existants par un prêt à terme à 5 ans de 500 millions d'euros de la VW Bank et une nouvelle RCF de 250 millions d'euros arrivant à échéance en août 2027. En 2023, la nouvelle RCF est

passée de 250 millions d'euros à 280 millions d'euros. Au 31 décembre 2023, 155 millions d'euros avaient été tirés sur la RCF.

- (C) Comprend les investissements dans les obligations de second rang des trois titrisations et les liquidités utilisées pour financer la flotte, toutes deux retraitées de la dette d'entreprise pour tenir compte de la dette de la flotte.
- (D) Les investissements à court terme comprennent notamment les placements obligataires réalisés par les deux captives d'assurance du Groupe et considérés comme liquides compte tenu de leurs échéances.
- (E) Le 7 octobre 2021, EC Finance Plc a émis les obligations EC Finance (obligations vertes) pour un montant total de 500 millions d'euros à échéance en 2026.

3.2 ANALYSE DES FLUX DE TRESORERIE CORPORATE DISPONIBLES

Les flux de trésorerie corporate disponibles sont préparés selon la méthode indirecte et ne tiennent pas compte des impacts de la norme IFRS 16.

Flux de trésorerie			
Groupe incluant Euromobil excluant IFRS16		YTD	
Taux reporté (en million EUR)	2022 ACT	2023 ACT	Vs. 2022 ACT
Corporate Ebitda Ajusté	434	244	(190)
Autres produits et charges non-courantes	(48)	(59)	(11)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (non flotte)	(68)	(97)	(29)
Variation du besoin en fonds de roulement	88	(60)	(148)
Variation des provisions	32	3	(29)
Impôts payés	(27)	(96)	(69)
Flux de trésorerie corporate disponible avant intérêts sur la dette	411	(65)	(476)
Taux de conversion %	95%	-27%	

Les flux de trésorerie disponibles pour l'année 2023 ont consisté en une entrée de -€65 millions, contre 411 millions € pour l'année 2022 provenant principalement de l'EBITDA Corporate de 244 millions €, contre 434 millions € en 2022.

- Charges non courantes de 59 millions € en 2023, contre 48 millions € en 2022. Pour 2023 et 2022, elles reflètent principalement les mesures d'adaptation prises au siège social et dans le réseau de stations du Groupe, principalement en Allemagne et en France, ainsi que les dépenses liées à des projets stratégiques.
- L'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (dépenses d'investissement nettes des produits de cession et hors acquisition de flotte) a atteint 97 millions € en 2023 contre 68 millions € en 2022.
- La variation du besoin en fonds de roulement (hors flotte de véhicules) s'élève à -€60 millions € en 2023, contre +88 millions € en 2022, reflétant un bon comportement de paiement en 2023 et une performance exceptionnelle en 2022.

-
- Les variations de la provision s'élèvent à +3 millions d'euros en 2023, contre +32 millions d'euros en 2022, principalement en raison de la réévaluation de l'assurance.
 - Les sorties au titre de l'impôt sur les sociétés en 2023 se sont élevées à -96 millions €, contre -27 millions € en 2022.

4. PRINCIPAUX RISQUES ET INCERTITUDES DE LA SOCIÉTÉ

Comme indiqué précédemment, Europcar Mobility Group fournit des solutions de mobilité dans le monde entier grâce à un réseau étendu dans plus de 129 pays. Le Groupe est actif dans ses 16 pays d'origine par le biais de ses filiales situées dans divers pays d'Europe, aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande; et opère dans 113 pays par l'intermédiaire de franchisés et de partenaires (4 pays).

L'entreprise expose ci-dessous un aperçu des principaux risques et incertitudes auxquels elle est confrontée.

4.1. RISQUES RELATIFS AU SECTEUR D'ACTIVITÉ ET AUX MARCHÉS DU GROUPE

4.1.1. RISQUES LIÉS À LA BAISSÉ DE LA DEMANDE DE VOYAGES ET DE TRANSPORTS DANS LES RÉGIONS DANS LESQUELLES LE GROUPE OPÈRE

La demande portant sur la location de véhicules dans une région donnée, et plus particulièrement la demande du segment « affaires », est affectée par les évolutions du produit intérieur brut (PIB). La baisse ou la stagnation du PIB a un effet négatif sur la demande de location de véhicules. Cela pourrait entraîner un resserrement du marché du crédit, une baisse des déplacements professionnels et touristiques, une baisse de la consommation et une volatilité plus importante des prix de carburants, autant de facteurs qui pourraient négativement affecter le secteur de la location de véhicules, et notamment la demande sur le segment « affaires ». La situation actuelle et les perspectives 2024 pour la zone euro restent très incertaines avec un risque de stagnation.

Un environnement déflationniste ou inflationniste au sein de l'EEE, aux États-Unis ou sur nos autres marchés limiterait les perspectives de croissance du Groupe et toute dégradation des conditions économiques dans la zone euro aurait un effet défavorable significatif sur son activité, ses résultats d'exploitation, sa situation financière et ses perspectives.

La demande portant sur la location de véhicules, particulièrement sur le segment « loisirs », est également affectée par les tendances dans le transport aérien qui sont elles-mêmes affectées à la fois par les conditions macro-économiques et des facteurs plus spécifiques tels que le prix des vols, le prix de l'essence, les mouvements de grève, les mouvements sociaux, les catastrophes naturelles, les épidémies, les attentats terroristes (ou une perception accrue du risque d'attentats), les conflits militaires tels que celui qui se déroule en Ukraine, tout événement externe de portée européenne ou mondiale, et la réponse des États face à de tels événements. De même, en cas d'attentats répétés ou de troubles notamment en Europe, cela pourrait avoir un effet défavorable significatif sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe. Afin d'en limiter l'effet défavorable, un programme d'assurance est souscrit par le Groupe. Un conflit armé prolongé en Europe ou à l'échelle européenne, dans la mesure où il entraîne un ralentissement des déplacements professionnels et touristiques, aurait un impact significatif sur les activités du Groupe.

Le Groupe reste vigilant afin de prendre les mesures adaptées, tant du point de vue de ses collaborateurs et de ses clients que de celui de l'activité, si une pandémie devait réapparaître. Dans ce

cas, le Groupe s'attend à examiner régulièrement l'évolution de l'épidémie ainsi que ses impacts sur son activité, ses opérations et sa situation financière, et à prendre toutes les mesures appropriées pour ses clients, ses collaborateurs, ses stations et sa flotte. Une épidémie de longue durée à l'échelle mondiale accompagnée du maintien de mesures restrictives afin de la contrôler, dans la mesure où elle entraîne un ralentissement des déplacements professionnels et touristiques, est susceptible d'avoir un impact significatif sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe.

La demande portant sur la location de véhicules est également particulièrement sensible aux conditions climatiques. La tendance aux réservations de dernière minute (qui résulte notamment de l'utilisation croissante des canaux de distribution sur Internet) a accru cette sensibilité. Des conditions climatiques défavorables, en particulier pendant les mois d'été, pourraient entraîner une baisse de la demande sur cette période déterminante de l'année. Une baisse significative de la demande résultant de conditions climatiques mauvaises pourrait ne pas être anticipée dans la planification de la gestion de la flotte du Groupe et avoir un effet défavorable significatif sur son chiffre d'affaires et sa rentabilité. Les risques climatiques généraux peuvent également jouer un rôle à long terme dans l'évolution de la saisonnalité.

4.1.2. RISQUES LIÉS À LA CONCURRENCE ÉLEVÉE DANS LE SECTEUR DE LA LOCATION DE VÉHICULES MARQUÉ PAR DES ÉVOLUTIONS STRUCTURELLES

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, des courtiers et des acteurs dans le domaine des nouvelles mobilités de taille variable, ainsi que des fournisseurs alternatifs tels que des sociétés de leasing. 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.

Le prix est l'un des principaux facteurs de compétitivité du secteur de la location de véhicules. La tarification dépend fortement du niveau de la demande, de l'offre de véhicules disponibles à la location par rapport à la demande, une offre excédentaire pouvant générer une forte pression sur les prix dans la mesure où les sociétés de location de véhicules cherchent à maintenir des taux élevés d'utilisation de leur flotte. Une inadéquation entre l'offre et la demande peut survenir en raison d'un certain nombre de facteurs affectant l'exactitude de ces prévisions, notamment la fluctuation de la taille des flottes des autres acteurs du secteur et de la relative dispersion du marché de la location de véhicules en Europe. Les éventuelles pressions concurrentielles qui obligeraient le Groupe à s'aligner sur les prix de ses concurrents sans pour autant qu'il soit en mesure de réduire ses coûts d'exploitation, pourraient avoir un effet défavorable significatif sur les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe.

Le secteur d'activité de la location de véhicules connaît des évolutions structurelles et fait face à des changements importants liés aux nouvelles technologies et à l'évolution des préférences et des comportements des clients qui en résulte. L'utilisation croissante d'Internet et des applications sur téléphone mobile pour les réservations de location de véhicules constitue un changement structurel important qui a eu pour effet d'augmenter la transparence concurrentielle et donc la pression potentielle sur les prix dans le secteur de la location de véhicules, de telle sorte que le prix pourrait devenir l'un des principaux facteurs de différenciation. Cette tendance devrait se poursuivre. Cette augmentation des réservations par internet résulte notamment de la simplicité d'utilisation de ce canal

de distribution (y compris pour les réservations de « dernière minute ») et de la possibilité qu'il offre de pouvoir comparer les prix et les services. Ces tendances pourraient avoir un effet défavorable significatif sur l'activité du Groupe, ses résultats d'exploitation, sa situation financière et ses perspectives.

L'émergence de nouvelles solutions de mobilité crée des opportunités, mais comporte également des risques. L'arrivée de nouveaux concurrents potentiels issus 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 investit dans des outils numériques et la distribution numérique.

4.1.3. 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.

Le Groupe effectue les achats de véhicules pour sa flotte sur la base des prévisions 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.

En outre, l'évolution climatique à long terme pourrait modifier les tendances de saisonnalité dans le monde entier, ce qui nous obligerait à nous adapter. Les événements ou changements météorologiques locaux, tels que l'absence de neige dans les stations de ski, les incendies de forêt, les inondations et les tempêtes, peuvent avoir un impact sur les voyages à court terme dans une zone importante.

4.2. RISQUES OPÉRATIONNELS RELATIFS AUX ACTIVITÉS

4.2.1. RISQUES LIÉS À L'APPROVISIONNEMENT DE LA FLOTTE DE VÉHICULES DU GROUPE ET AUX CAMPAGNES DE RAPPEL DE CONSTRUCTEURS

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 tel que le conflit en Ukraine. 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.

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 Mobility Group de limiter les coûts moyens d'acquisition de leurs véhicules. Dans le contexte actuel, les constructeurs automobiles voient augmenter leurs coûts de production du fait de la pénurie durable de puces électroniques et de la hausse des coûts des matières premières et de l'inflation. Ils préfèrent donc réduire la flotte attribuée aux sociétés de location en faveur de canaux plus rentables et augmentent considérablement les coûts de détention, renchérissant dès lors le coût d'acquisition pour le Groupe.

Les coûts d'approvisionnement et de détention de la flotte peuvent également augmenter en raison des taxes liées aux exigences de réduction des émissions et du passage aux véhicules électriques. Les constructeurs automobiles développent progressivement leur production de véhicules électriques et réduisent celle des véhicules à moteur à combustion interne, entraînant une augmentation significative des coûts. 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 prix, 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 conflit géopolitique actuel en Ukraine, 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 en vertu de conditions générales aussi compétitives ou selon les modalités de vente dont il bénéficiait jusqu'à présent.

Le Groupe a largement recours à 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.

Toutefois, compte tenu de la pression actuelle sur la disponibilité des véhicules et des prix souvent plus élevés généralement pratiqués dans le cadre des programmes de rachat, la politique d'achat de véhicules du Groupe se traduit également par une proportion croissante d'achats à risque pour sécuriser la flotte. Cela augmente l'exposition au risque du prix du marché de l'occasion et de la valeur résiduelle des véhicules.

Les constructeurs continuent à réduire la part des véhicules diesel au profit des véhicules essence, poursuivant le mouvement amorcé les années précédentes.

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. L'impact financier de la taxation des émissions de CO₂ a été atténué par l'amélioration de la combinaison modèle/moteur (moteurs à faibles émissions de CO₂, plus grande part de véhicules hybrides et électriques) et par des périodes de détention plus longues.

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 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 client 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.

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 macro-économiques en particulier, celles résultant d'une épidémie, les conflits géopolitiques, 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. 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.

Toute augmentation de la proportion de « véhicules à risque » dans la flotte du Groupe diminuerait cette garantie de prévision des coûts de détention de la flotte (comme il est possible de le faire dans le cadre des programmes de rachat) 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 engagements « buy-back » 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. 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.

4.2.2. RISQUES LIÉS AUX RELATIONS CONTRACTUELLES AVEC CERTAINS PARTENAIRES ET CANAUX DE DISTRIBUTION CLES

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.

Dans le segment « affaires », le Groupe a également conclu de nombreux contrats exclusifs et non exclusifs avec de 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.

4.2.3. RISQUES LIÉS À L'INCAPACITÉ ÉVENTUELLE DU GROUPE DE DÉTECTER DES FRAUDES

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 le 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 » du présent chapitre. 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.

4.2.4. RISQUES LIÉS AUX RELATIONS CONTRACTUELLES AVEC CERTAINS FOURNISSEURS CLES (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 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.

4.2.5. RISQUES LIÉS AUX RELATIONS CONTRACTUELLES AVEC DES FRANCHISES, DES AGENTS ET DES AFFILIÉS

Dans les contrats en vigueur, 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.

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. Si un ou plusieurs franchisés décidaient de quitter les réseaux du Groupe, cela pourrait amoindrir la couverture géographique des réseaux et générer des coûts de transition ; 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.

Par ailleurs, le Groupe doit faire face à des risques concernant les actions ou les omissions de ses franchisés, agents et affiliés (pour plus d'informations, se référer à la Section « Risques liés à la capacité du Groupe à développer et maintenir une reconnaissance de ses marques favorables »).

4.2.6. RISQUES LIÉS À L'IMPOSSIBILITÉ ÉVENTUELLE POUR LE GROUPE DE POURSUIVRE SES ACTIVITÉS À DES CONDITIONS ACCEPTABLES DANS CERTAINS GRANDS AÉROPORTS OU GARES

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, ils font souvent l'objet d'appels d'offres concurrentiels et 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.

4.3. RISQUES RELATIFS AU FONCTIONNEMENT ET À L'ORGANISATION DU GROUPE

4.3.1. RISQUES LIÉS À LA STRATÉGIE DU GROUPE

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.

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 qui ont une forte composante

digitale. 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. Enfin, une mauvaise exécution des plans de réorganisation pourrait engendrer de potentielles pertes de compétences clés dans le Groupe, ou un retard dans l'obtention des gains de productivité escomptés, au niveau des sièges ou au niveau du réseau.

Son développement dépend également en partie de sa capacité à se développer davantage dans des régions où le Groupe n'a que peu d'expérience et où les pressions concurrentielles, notamment sur les prix, peuvent se révéler considérables. Le Groupe exerce ses activités dans plus de 129 pays et territoires au travers de ses filiales, franchisés et partenaires. Le Groupe est donc susceptible d'étendre ses activités dans d'autres pays dans le cadre de sa stratégie de développement. Les difficultés liées au maintien de la culture d'entreprise dans le cadre du développement du Groupe et la disparité des modes de gouvernance peuvent limiter la capacité du Groupe à étendre pleinement ses activités dans de nouveaux marchés. Exploiter des activités sur certains de ces marchés présente par ailleurs des risques inhérents à une plus grande instabilité économique, politique et juridique que sur les marchés plus matures.

Le développement du Groupe sur de nouveaux marchés ou segments de marché peut s'opérer selon une approche classique à savoir un développement organique, ou via la conclusion de nouveaux contrats de franchise, contrats de joint-venture ou de partenariats ou encore par l'acquisition de sociétés existantes. Cependant, il est possible que le Groupe ne parvienne pas à identifier avec succès les opportunités appropriées, les franchisés potentiels, les partenaires de joint-ventures et les alliances ou agents et à conclure des accords avec ces derniers. Les partenaires du Groupe sont susceptibles d'avoir des intérêts et des buts économiques ou commerciaux qui divergent de ceux du Groupe ou pourraient ne pas être en mesure de respecter ou ne pas souhaiter respecter leurs obligations au titre d'une joint-venture ou d'autres accords. Par ailleurs, ils pourraient bénéficier de connaissances acquises à travers la joint-venture. En outre, certains des instruments de dette du Groupe contiennent des clauses limitant la capacité du Groupe de procéder à des acquisitions et conclure des accords de joint-venture ou de partenariat.

Dans le cadre du déploiement de la stratégie du Groupe et de la réalisation de nouvelles acquisitions, le Groupe pourrait ne pas réussir à identifier des cibles appropriées à un prix et selon des termes acceptables ou pourrait se heurter à la concurrence d'autres acquéreurs potentiels. Le Groupe pourrait être conduit à supporter des coûts d'intégration élevés, des retards, ou autres difficultés financières et opérationnelles dans le cadre de l'intégration des sociétés acquises. Si le Groupe ne se trouvait pas en mesure de mener à bien l'intégration d'une ou plusieurs des sociétés acquises, et de conserver notamment les contrats clients clés et le personnel clé de ces sociétés, le Groupe ne peut garantir que l'acquisition concernée produira les synergies initialement attendues et notamment les synergies liées à la flotte (sourcing et financement). Le succès de ces acquisitions dépendra également de la capacité du Groupe à la fois à capitaliser efficacement sur l'expertise des sociétés intégrées afin d'optimiser les efforts de développement, et à gérer les différences culturelles et de façon de travailler qui peuvent exister entre le Groupe et la ou les sociétés acquises, notamment lorsque celles-ci opèrent dans des géographies ou des industries qui diffèrent largement des activités cœurs du Groupe.

Par ailleurs, le Groupe ne peut garantir que, suite à leur intégration dans le Groupe, les sociétés acquises génèrent les flux de trésorerie escomptés. Le Groupe procède avant toute acquisition à des évaluations tenant compte d'un certain nombre d'estimations et d'hypothèses concernant la croissance, la rentabilité et la valorisation de la société dont l'acquisition est envisagée. L'évolution réelle de ces données pourrait s'avérer différente des résultats initialement attendus.

Les coûts liés aux acquisitions pourraient affecter la situation financière du Groupe et ses résultats d'exploitation. En outre, le financement de toute acquisition significative pourrait entraîner des

changements dans la structure capitalistique du Groupe, et notamment générer un endettement additionnel. Le Groupe pourrait ne pas parvenir à maîtriser ces risques ou les difficultés rencontrées dans le cadre de ces potentielles acquisitions.

La survenance d'événements défavorables, de contentieux ou d'obligations juridiques imprévues, y compris des litiges découlant de l'acquisition et/ou en rapport avec les quelconques activités que le Groupe pourrait acquérir sans avoir la certitude d'obtenir une indemnisation satisfaisante de la part des vendeurs serait susceptible d'avoir un effet défavorable significatif sur les résultats d'exploitation, la situation financière ou les perspectives du Groupe.

La survenance de l'un ou plusieurs de ces facteurs pourrait entraîner des retards dans la mise en œuvre de la stratégie du Groupe, accroître ses coûts ou diminuer les recettes liées à l'expansion envisagée, et avoir un effet défavorable significatif sur les résultats d'exploitation, la situation financière ou les perspectives du Groupe.

4.3.2. RISQUES LIES A LA CAPACITÉ DU GROUPE À PRÉVENIR TOUTE DÉFAILLANCE OU INTERRUPTION DES SYSTÈMES D'INFORMATION CENTRALISÉS DU GROUPE ET À POURSUIVRE DE NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS EN MATIÈRE DE TECHNOLOGIE DE SYSTÈME D'INFORMATION

Le Groupe s'appuie sur des systèmes d'information afin d'enregistrer des réservations, traiter les transactions de location et de vente, gérer ses flottes de véhicules, tenir sa comptabilité et plus généralement exercer ses activités. Le Groupe a centralisé ses systèmes d'information et s'appuie sur des prestataires de services de télécommunications pour relier ses systèmes aux centres d'affaires qu'ils desservent. La défaillance majeure des systèmes d'informations ou d'un système majeur, ou une perturbation importante des communications entre les systèmes et les sites qu'ils desservent, quelle qu'en soit la raison (notamment une cyberattaque), pourrait provoquer une perte des réservations, ralentir les processus de vente et de location, interférer avec la capacité du Groupe à gérer sa flotte et autrement affecter la capacité du Groupe à gérer son activité efficacement. Les conceptions de systèmes et les plans de continuité d'activité mis en place par le Groupe pourraient s'avérer insuffisants pour répondre de manière appropriée à une telle défaillance ou interruption. L'évolution de la criminalité informatique ou une guerre informatique dans le cadre d'un conflit géopolitique pourrait perturber ou bloquer tout ou partie de nos systèmes informatiques et interférer dans la capacité de Groupe à gérer sa flotte, affecter son exploitation et avoir un impact significatif sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe.

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 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 et continue de faire des investissements dans ses systèmes d'information, y compris dans le cadre de son programme de simplification de son core system autour du projet Product & Tech Transformation, mais le Groupe ne peut garantir à ce jour s'il sera en mesure d'anticiper pleinement toutes 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. De plus, en raison d'évolutions réglementaires le Groupe pourrait être obligé de procéder à des mises aux normes de son système qui pourraient s'avérer très coûteuses. Tout défaut d'adaptation aux évolutions technologiques pourrait avoir un effet défavorable significatif sur son activité, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

4.3.3. RISQUES LIÉS À LA CAPACITÉ DU GROUPE À DÉVELOPPER ET MAINTENIR UNE RECONNAISSANCE DE SES MARQUES FAVORABLES

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 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'il 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, ou toute autre action ayant un impact sur la réputation de la marque, 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.

4.3.4. RISQUES LIÉS À L'INCAPACITÉ ÉVENTUELLE DU GROUPE DE PRÉVENIR LES ATTEINTES À LA SÉCURITÉ DES DONNÉES DE SES CLIENTS ET LES CYBERATTAQUES

Les systèmes du Groupe collectent, stockent et traitent régulièrement les données des clients, y compris les données personnelles concernant des 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.

Ces dernières années ont vu 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 une augmentation sensible 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. Toutefois, des tiers peuvent disposer de la technologie ou de l'expertise nécessaire pour violer les mesures de sécurité mises en place par le Groupe pour protéger ses propres données et celles de ses clients.

Face notamment à l'évolution de la criminalité informatique ou une guerre informatique dans le cadre d'un conflit géopolitique, les mesures de sécurité mises en place par le Groupe 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. Le Groupe compte s'appuyer sur une technologie de chiffrement et/ou d'authentification, y compris les numéros de cartes de crédit. Cependant, les progrès technologiques, les avancées dans le domaine de la cryptographie voire d'autres développements pourraient compromettre ou affecter l'efficacité de la technologie que le Groupe utilise pour protéger les données traitées à l'occasion des transactions effectuées avec ses clients. En

outre, les personnes capables de contourner ces mesures de sécurité pourraient s'emparer d'informations protégées ou perturber l'activité du Groupe.

De plus, l'industrie des cartes de paiement (ICP) impose des normes de sécurité strictes en matière de données relatives aux cartes de crédit des clients pour s'assurer que les informations des clients du Groupe soient protégées. Le non-respect des normes de sécurité des données ICP pourrait entraîner une augmentation significative des frais facturés par les sociétés émettrices de cartes de crédit, une rétention de liquidités ou une prolongation de leurs délais de versements, et/ou la perte du droit à percevoir les paiements par carte de crédit.

Toute incapacité du Groupe à assurer la protection des données personnelles des clients ou tout incident de sécurité entraînant une violation des données de la Société par un tiers pourrait porter atteinte à la réputation et à l'image de marque du Groupe, donner lieu à des amendes et des enquêtes administratives ou à d'importantes mises en cause de responsabilité civile ou pénale, lesquelles pourraient porter un préjudice important à l'activité, aux résultats d'exploitation et à la situation financière du Groupe.

4.3.5. RISQUES LIÉS AU CAPITAL HUMAIN

- **Risques liés à l'attraction et à la rétention des talents et à la gestion des compétences**

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 direction des ressources humaines vise à sécuriser les compétences « clés » nécessaires à la transformation du Groupe.

- **Risques liés à la sécurité des personnes**

La sécurité des clients et des collaborateurs ainsi que le bien-être des collaborateurs font partie intégrante des valeurs du Groupe. En termes de sécurité, en sus des réglementations environnementales et de sécurité, 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. 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.

- **Risques psychosociaux**

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 2021, 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. La DRH du Siège a par exemple conçu un parcours de formation 100 % digital à destination de tous les managers du Siège, qu'ils soient basés en France ou à l'étranger pour les outiller dans la gestion des équipes travaillant en mode hybride.

Cependant, bien que le Groupe mette en œuvre une stratégie visant à attirer et retenir un personnel talentueux et soit soucieux du bien-être 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.

4.4. RISQUES FINANCIERS

4.4.1. RISQUES DE MARCHÉ

Par ses activités, le Groupe est exposé à différents risques financiers qui, dans le contexte d'une crise géopolitique européenne ou mondiale ou d'une pandémie comme le Covid-19, peuvent être exacerbés : le risque de marché (notamment le risque de change et le risque de taux d'intérêt), le risque de crédit, le risque de prix et le risque de liquidité. Les programmes de gestion des risques du Groupe cherchent à minimiser les effets négatifs potentiels de la volatilité des marchés financiers sur la performance financière du Groupe. Le Groupe utilise des instruments financiers dérivés pour couvrir certaines expositions au risque.

Le Groupe évalue constamment les risques financiers identifiés (notamment le risque de marché, le risque de crédit, le risque de liquidité et l'inflation) et documente son exposition dans ses comptes consolidés. L'analyse détaillée de ces risques figure à la Note 8 des comptes consolidés de la Société pour l'exercice clos au 31 décembre 2023..

Bien que le Groupe présente ses résultats (en euros), il réalise des opérations dans des pays qui utilisent des monnaies autres que l'euro et il est ainsi soumis à des risques directs et indirects liés aux fluctuations de devises.

Les résultats d'exploitation du Groupe peuvent être affectés tant par les effets de l'opération de conversion des devises que par les effets des fluctuations des taux de change dans les transactions internationales et de l'inflation. Le Groupe est exposé aux effets de conversion lorsqu'une de ses filiales engage des frais ou enregistre un chiffre d'affaires dans une devise différente de sa monnaie fonctionnelle. Il est exposé aux fluctuations des devises lorsqu'il convertit les monnaies qu'il peut percevoir sur ses opérations dans les devises requises afin d'honorer les échéances relatives à ses financements, ou dans les devises dans lesquelles il achète des véhicules, honore ses coûts fixes ou paie pour des services. Autant d'opérations qui pourraient tant générer un gain qu'une perte en fonction des fluctuations du taux de change.

Les résultats du Groupe sont aussi exposés au risque de change dans la mesure où les ventes sont facturées dans des devises autres que l'euro dans un certain nombre de pays, tandis que le chiffre d'affaires consolidé du Groupe est publié (en euros). Par conséquent, les résultats financiers du Groupe sur une période donnée sont sensiblement affectés par les fluctuations du cours de l'euro par rapport à la livre sterling, au dollar australien, à la couronne danoise, au dollar américain et d'autres devises. Ces fluctuations de change peuvent compliquer les prévisions et/ou les orientations de résultat. Si le cours de l'euro baisse par rapport aux monnaies dans lesquelles les obligations du Groupe sont libellées ou augmente par rapport aux devises dans lesquelles son chiffre d'affaires est libellé, les résultats d'exploitation et la situation financière du Groupe pourraient s'en trouver défavorablement et significativement affectés.

En raison des incertitudes liées à la reprise économique, au conflit en Ukraine 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 supplémentaire.

4.4.2. RISQUES LIÉS À LA CAPACITÉ DU GROUPE À GÉNÉRER DE LA TRÉSORERIE ET/OU À OBTENIR DU FINANCEMENT POUR FINANCER SA DETTE OU SES BESOINS PRÉVISIONNELS DE LIQUIDITÉ

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.

4.4.3. LA SOCIÉTÉ EST UNE SOCIÉTÉ HOLDING DONT LA CAPACITÉ À GÉNÉRER DES FLUX DE TRÉSORERIE DÉPEND DE SES FILIALES

Europcar Mobility Group SA 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.

4.4.4. 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, les titrisations au Royaume-Uni et aux États-Unis et d'autres accords.

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 :

- une pandémie ou un conflit (comme le conflit en Ukraine), son extension, ses conséquences sur l'économie européenne et les approvisionnements ;
- 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 peut être accéléré, 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.

4.4.5. 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 engagements (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.

Les Contrats PGE, RCF, SARF, le prêt à terme de la VW Bank, les contrats d'émission (Indentures) régissant les Obligations EC Finance 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 de la Société ou de ses filiales constitue également un cas de défaut au titre de ces contrats. La RCF, le prêt à terme de la VW Bank 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/prêt à terme de la VW Bank et/ou des Obligations EC Finance en

circulation ou entraver la capacité d'emprunt du Groupe au titre du Contrat RCF/de prêt à terme de la VW Bank 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/TLB, 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/du prêt à terme de la VW Bank exigent le remboursement de ces montants, rien ne garantit que les actifs des filiales du Groupe seront 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 des 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/du prêt à terme de la VW Bank 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/du prêt à terme de la VW Bank 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 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 des sûretés partagées.

4.5. RISQUES REGLEMENTAIRES ET JURIDIQUES

4.5.1. RISQUES LIES A L'EVOLUTION DE LA LEGISLATION ET DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR, APPLICABLE AUX ACTIVITES DU GROUPE

L'activité du Groupe, présent (directement ou par le biais de franchises, d'agents ou de partenariats) dans plus de 129 pays et territoires à travers le monde, 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, concurrence, contrôle des prix et 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, les grèves des collaborateurs, 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 conformes à des lois et règlements applicables et engager la responsabilité du Groupe. Cette éventuelle non-conformité du Groupe aux 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 l'imposition d'amendes, de dommages-intérêts ou autres pénalités. Chacun de ces événements 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'appliquent 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.

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 peuvent également avoir un impact 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 encadrent 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 »), implique 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 peuvent entraîner des 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.

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. L'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 inhérents à la mise en place de garanties appropriées en conformité avec les recommandations des autorités de protection des données.

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 que le Groupe serait éventuellement amené à payer 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 lavage, 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 franchises**

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 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.

4.5.2. 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.

4.5.3. 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 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 lesquels 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 direct. 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 ces tiers pour prendre des mesures adéquates afin de protéger et de faire respecter les droits de propriété intellectuelle qu'ils détiennent, 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.

4.5.4. RISQUES LIÉS AUX PROCÉDURES JUDICIAIRE, 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 le cas échéant, à la section « Procédures administratives, judiciaires et d'arbitrage ». 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.

4.5.5. RISQUES EN 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, les résultats d'exploitation 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.

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.

4.6. PROCÉDURES DE GESTION DES RISQUES

4.6.1. ORGANISATION DE LA GESTION DES RISQUES

La gestion des risques se rapporte aux mesures mises en œuvre par le Groupe pour recenser et analyser les risques auxquels il est soumis dans le cadre de ses activités. La maîtrise des risques est considérée comme une priorité par la Direction du Groupe, qui y associe étroitement la Direction de l'audit interne, du contrôle interne et des risques Groupe. Les dispositifs de contrôle interne et de gestion des risques du Groupe reposent sur un ensemble de moyens, de politiques, de procédures, et d'actions adaptés visant à s'assurer que les mesures nécessaires sont prises pour :

- s'assurer de l'efficacité des opérations et de l'utilisation efficiente des ressources ; et
- identifier, analyser et maîtriser les risques susceptibles d'avoir un impact significatif sur le patrimoine, les résultats, les opérations ou la réalisation des objectifs du Groupe, qu'ils soient de nature opérationnelle, commerciale, juridique ou financière, ou qu'ils soient liés à la conformité aux lois et réglementations.

Le processus de gestion des risques du Groupe est également suivi par le Conseil de surveillance qui s'assure de la pertinence, de la fiabilité et de la mise en œuvre des procédures de contrôle interne,

d'identification, de couverture et de gestion des risques du Groupe relatifs à ses activités et à l'information comptable et financière.

La maîtrise de l'exposition aux risques dans chaque pays dans lesquels les sociétés du Groupe exercent leur activité repose sur les équipes de direction locales qui sont les plus à même d'évaluer les risques liés aux activités qu'elles exercent ou qu'elles supervisent.

4.6.2. PRINCIPALES PROCÉDURES DE GESTION DES RISQUES

- **Cartographie des risques du Groupe**

La Direction de l'audit interne, du contrôle interne et des risques Groupe élabore et met à jour régulièrement une cartographie des risques au niveau du Groupe. La cartographie des risques est présentée au Directoire qui, après avoir consulté le Comité exécutif, décide des actions et du suivi spécifique de certains risques.

Le processus d'identification des risques s'appuie sur une méthodologie en trois étapes :

- recensement des principaux risques au travers d'entretiens avec les dirigeants du Groupe et les membres occupant d'autres fonctions clés au niveau du Groupe, afin d'identifier les risques auxquels leur périmètre est exposé. Ces entretiens sont menés par la direction de l'audit interne Groupe ;
- qualification et quantification des risques : une fois ces risques identifiés, un classement est établi en fonction de l'impact estimé de chacun des risques et de leur probabilité de réalisation. La cartographie ainsi obtenue pour une année permet d'apprécier les risques auxquels le Groupe est confronté. La cartographie ainsi obtenue pour une année permet (i) d'avoir un outil de comparaison avec celle établie l'année antérieure et d'apprécier l'évolution des risques auxquels le Groupe est confronté, et (ii) d'établir un tableau de bord dans lequel apparaît le degré estimé de maîtrise de chacun des risques identifiés et l'identification de ceux devant faire l'objet d'une action prioritaire et de s'assurer que le contrôle interne est adéquat pour les prévenir et les détecter ;
- revue et validation de la cartographie des risques par le Directoire et présentation au comité de l'audit et des risques du Conseil de surveillance.

- **Suivi des risques et plan d'action**

En fonction des principaux risques identifiés, les directions concernées établissent des plans d'action dont la mise en œuvre par le Groupe ou les responsables locaux est de la responsabilité des directions auxquelles ils sont rattachés.

- Suivi des risques financiers liés aux effets du changement climatique

L'article L. 225-37, 6e alinéa du Code de commerce, modifié par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dispose qu'à compter des exercices clos au 31 décembre 2016, le Groupe rend compte « des risques financiers liés aux effets du changement climatique et des mesures que prend la Société pour les réduire en mettant en œuvre une stratégie bas carbone dans toutes les composantes de son activité ». Ce Chapitre et la Déclaration de performance extra-financière comportent toutes les informations requises par la loi, qui peuvent être résumées comme suit :

- le Groupe a mis en place des mesures de gouvernance RSE sous l'autorité du Responsable RSE Groupe ;

-
- l'activité du Groupe présente une forte sensibilité aux saisons et aux conditions climatiques. Ce risque, ainsi que les dispositifs de sa maîtrise mis en place par le Groupe sont décrits à la Section 4.1.3 « Risques liés au caractère saisonnier et sensible aux conditions climatiques du secteur d'activité de la location de véhicules » ;
 - l'activité de location de véhicules présente une sensibilité limitée aux risques financiers liés aux effets du changement climatique. En effet, ce risque est à ce jour partiellement maîtrisé par la mise en place d'un plan de réduction des émissions de carbone. Cette stratégie a pour effet de maintenir une empreinte carbone minimisée sur l'ensemble des émissions produites directement par les activités du Groupe et indirectement par l'utilisation de son parc de véhicules par ses clients. Dans le cadre de l'initiative Science Based Targets qui a officiellement validé ses objectifs de réduction des émissions de carbone, le Groupe entend réduire ses émissions directes et indirectes de CO₂ d'ici 2030 (année de base 2019), en accord avec les objectifs de l'Accord de Paris : - 46,2 % pour les émissions de Scope 1 & 2 (émissions directes) et - 27,5 % pour les émissions de Scope 3 (émissions indirectes).

L'ambition d'Europcar Mobility Group en matière de mobilité durable fait désormais l'objet d'une approche systémique de réduction des émissions carbone, qui englobe chacun des processus clés de la Société. En septembre 2021, en ligne avec cette ambition, le Groupe a lancé une émission obligataire « Sustainability-linked » de 500 M€ pour refinancer sa flotte sur la base de critères « verts ». Le recours à des instruments de finance durable est un puissant levier d'engagement des parties prenantes du Groupe, ainsi que de transformation de son modèle d'activité. Bien que le Groupe se conforme à l'ensemble des lois et règlements auxquels il est soumis, il est rappelé, comme indiqué à la Section « Risques liés au respect des règles environnementales et de sécurité », que 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.

4.6.3. ASSURANCES

Dans le cadre de ses activités, le Groupe est exposé à trois principales catégories de risques pouvant faire l'objet de polices d'assurance : (i) la responsabilité civile automobile, (ii) les dommages aux biens propres (véhicules détenus par le Groupe) et (iii) les risques liés à son activité (hors flotte automobile).

Un Département assurance dédié gère de manière centralisée la politique d'assurance de la flotte du Groupe ainsi que les processus de gestion des risques connexes. Cette gestion centralisée est faite en liaison avec le personnel dédié se trouvant dans chacune des Filiales Pays. Le Groupe ne gère pas les assurances couvrant ses franchisés, qui sont prises en charge par ces derniers en conformité avec les termes des contrats de franchises standards en place avec le Groupe.

Le Groupe est amené à analyser les couvertures d'assurance en place dans les sociétés récemment acquises, s'assurer que la stratégie de gestion des risques et d'assurance est adéquate et que l'ensemble des polices d'assurance nécessaires à l'activité sont en place. Une insuffisance de garantie identifiée dans une entité nouvellement acquise pourrait prendre quelques mois avant que les polices d'assurance adéquates et conformes à la politique de gestion des risques du Groupe puissent devenir effectives au niveau de l'entité récemment acquise.

Une fois cette analyse effectuée et les insuffisances corrigées, le Groupe étudie le remplacement des couvertures de la société acquise par ses propres couvertures.

Dans les pays où le Groupe opère, il est généralement requis par les lois applicables en matière de responsabilité que le Groupe souscrive une assurance couvrant sa responsabilité civile automobile contre les dommages corporels et le décès accidentel ou les dommages matériels causés par ses clients à des tiers et découlant de l'exploitation de ses véhicules, qu'ils soient détenus, loués ou prêtés. Ainsi, si les véhicules ne sont pas assurés par le Groupe, ils ne peuvent pas être mis en circulation. En conséquence, la couverture de la responsabilité civile du Groupe en matière automobile est vitale pour le fonctionnement de ses activités.

4.7. PROCÉDURES JUDICIAIRES ET ARBITRAGE

Dans le cours normal de ses activités, le Groupe est impliqué dans des procédures judiciaires, administratives ou réglementaires. Les principaux litiges et procédures en cours ou qui se sont développés au cours de l'exercice précédent sont les suivants :

- **Enquête des Trading Standards Services (Services d'Inspection des Pratiques Commerciales) sur les pratiques de facturation des dommages**

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

L'enquête des services d'inspection des pratiques commerciales est toujours en cours et le Groupe continue de coopérer pleinement avec les autorités. Il n'y a pas eu de contact récent de la part des services d'inspection des pratiques commerciales à ce sujet.

Dans ses comptes clos au 31 décembre 2017, le Groupe avait enregistré une provision de 38 millions de livres sterling en charges non courantes. Ce montant continue de représenter la meilleure estimation du Groupe et ce dernier a décidé de conserver la provision de 38 millions de livres sterling au 31 décembre 2023.

- **Goldcar Rentals Italy S.r.L. et Goldcar Spain S.L.U. - Autorité italienne de la concurrence (AGCM)**

Le 30 mai 2019, l'Autorité italienne de la concurrence a effectué une visite sur place dans le cadre d'une enquête pour pratiques anticoncurrentielles à la suite de plusieurs plaintes de consommateurs. L'audience a eu lieu le 1er août 2019 et le 4 novembre 2019, l'Autorité italienne de la concurrence est entrée dans une procédure de condamnation et a imposé une amende de 3 400 000 euros pour non-respect de sa précédente décision. Cette amende a été payée par le Groupe. Goldcar a fait appel de cette décision le 27 décembre 2019 devant le tribunal administratif de Lazio. Le 31 octobre 2023, le tribunal a rendu un jugement confirmant l'appel de Goldcar. En conséquence, Goldcar est maintenant en droit d'obtenir le remboursement du montant payé à titre de sanction (3 400 000 euros, plus les intérêts). Une demande de remboursement de ce montant a été déposée.

- **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 la Fédération Française des Diabétiques, devant le Président du Tribunal de Grande Instance de Paris pour obtenir 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 avait probablement été causé par une défaillance électrique dans un véhicule. Le rapport d'expertise ordonné dans le cadre de la procédure civile est toujours en cours.

Europcar France a intenté une action en responsabilité professionnelle contre les experts cités dans cette procédure.

ALLIANZ IARD a initié une action à l'encontre Europcar France et AIG devant le Tribunal de Commerce de Nanterre sur le fondement de la loi du 5 février 1985 afin d'obtenir une condamnation solidaire au paiement de la somme de 3.902.743,47 euros. Europcar France et AIG ont demandé au Tribunal de surseoir à statuer dans l'attente du jugement du Tribunal de Grande Instance de Paris sur la responsabilité civile professionnelle des experts.

En juillet 2020, l'action en responsabilité professionnelle d'Europcar contre les experts a été rejetée par le Tribunal de Grande Instance de Paris, jugement contre lequel Europcar a fait appel. Il n'y a pas eu de nouveaux événements au cours de l'exercice 2023.

- **Litige contre GEFION concernant la couverture d'assurance des véhicules de Charterline.**

Charterline Fuhrpark Service GmbH a conclu en 2018 avec l'assureur GEFION une couverture d'assurance pour sa flotte (responsabilité civile et dommages) à hauteur de 16 058 véhicules. GEFION a cessé d'honorer les remboursements de dommages et a résilié le contrat en février 2019. Charterline a alors dû résilier le contrat en février 2019 et a dû compenser les remboursements manqués en ne payant pas de primes à GEFION en contrepartie pour la période allant de février 2019 à décembre 2019. Entre-temps, Charterline a déposé 321 réclamations individuelles auprès du tribunal d'instance de Bad Kreuznach fin juin 2019 pour un montant de 620 000 €. À ce jour, plus de 13 000 réclamations n'ont pas été honorées (y compris celles portées devant le tribunal).

GEFION a déposé une demande reconventionnelle demandant la résiliation du contrat d'assurance et donc le remboursement de toutes les indemnités déjà versées à Charterline. En avril 2020, le tribunal a rejeté tous les arguments de Charterline et a statué que l'accord-cadre était nul et a exigé le remboursement intégral de toutes les indemnités d'assurance versées. L'appel a été interjeté. L'audience devant le tribunal régional de Coblenz a eu lieu en mars 2021. Le tribunal annule la première décision et rejette les demandes de GEFION.

En janvier 2023, la Cour fédérale de justice a rejeté le recours pour non-admission en faveur d'EMobG Services Germany GmbH (rebaptisée suite à la fusion de Charterline dans EMobG Services Germany GmbH), de sorte que les prestations d'assurance devraient toujours être perçues, bien que les primes restent payables à GEFION. Les états financiers reflètent fidèlement cette situation avec une créance brute pour les prestations d'assurance et une dette pour les primes dues à GEFION.

L'autorité danoise de régulation des assurances Finanstilsynet (Danish Financial Supervisory Authority - DFSA) a informé la BaFin que la Haute Cour maritime et commerciale danoise a ouvert une procédure d'insolvabilité à l'encontre de Gefion en juin 2021. Le 24 juin 2020, la DFSA avait déjà retiré à Gefion sa licence d'exploitation. Le 13 juillet 2020, la société a été mise en liquidation.

- **Autres**

La société fait l'objet d'autres réclamations, de (menaces de) procédures judiciaires et d'enquêtes menées par diverses autorités. En ce qui concerne ces sujets, la Société supportera les coûts y afférents, y compris les coûts de résolution de ces sujets. Une provision est comptabilisée au bilan lorsque le Groupe a une obligation résultant d'un événement passé, qu'il est possible qu'une sortie de ressources économiques soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Les provisions constituées pour ces questions sont incluses dans les "Autres provisions" (voir la note 10 des états financiers consolidés de la société pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2023), aucun de ces passifs pris individuellement n'étant considéré comme significatif.

4.8 PLAN DE VIGILANCE

Conformément aux dispositions de l'article L.225-102-4 du code de commerce, la société a préparé un rapport sur son plan de vigilance et sa mise en œuvre, qui fait l'objet d'un document séparé et qui est disponible sur le site web du groupe.

5. ACTIONNARIAT

5.1. ACTIONNARIAT (31 DÉCEMBRE 2023)

Dans un monde en évolution, le Groupe est bien placé pour œuvrer vers des objectifs et une croissance à long terme grâce à son actionnariat stable.

	Actions	% du capital	Droits de vote	% des droits de vote
GREEN MOBILITY HOLDING SA	5 007 087 758	99,83%	5 007 087 758	99,83%
EUROPCAR MOBILITY GROUP SA	8 552 323	0,17%	8 552 323	0,17%
TOTAL	5 015 640 081	100,00%	5 015 640 081	100,00%

5.2. STATUT DE LA PARTICIPATION DES COLLABORATEURS AU CAPITAL

Conformément aux dispositions de l'article L. 225-102 du Code de commerce, nous vous informons qu'au 31 décembre 2023 aucun salarié ne détenait d'action dans le capital de la Société.

5.3. PROGRAMME DE RACHAT D'ACTIONS

À la suite du retrait de la cote de la société, les programmes de rachat d'actions préexistants ont été clôturés.

6. DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

En 2017, le Groupe a initié une démarche structurée de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) avec le programme *Commit Together* afin de partager ses engagements avec l'ensemble de ses parties prenantes. Les résultats du programme *Commit Together* sont reflétés dans l'état de la performance extra-financière (c'est-à-dire, les résultats du programme *Commit Together* sont reflétés dans l'état de la performance extra-financière (c'est-à-dire, le rapport sur la responsabilité sociale de l'entreprise). Ce rapport et le rapport connexe d'un tiers indépendant vérifiant le contenu de ce rapport vérifiant le contenu de ce rapport sont contenus dans un document séparé, qui est disponible sur le site web du Groupe.

TABLE DE CONCORDANCE AVEC LE RAPPORT DE GESTION

La table de concordance ci-dessous présente l'identification des informations contenues dans le rapport de gestion établi par le Directoire conformément à l'art. L 225-100 et suivants du Code de commerce.

Information	Rapport de gestion 2023
Situation de la Société et du Groupe au cours de l'exercice écoulé	Chapitre 1
Evolution prévisible de la Société et du Groupe	Chapitre 2.8
Événements importants survenus entre la date de clôture de l'exercice et la date d'établissement du rapport de la Société et du Groupe	Chapitre 1.2
Activités de recherche et de développement de la Société et du Groupe	Chapitre 1.1.3
Succursales existantes	Non applicable
Une analyse objective et complète de l'évolution des activités, des résultats et de la situation financière de la Société et du Groupe, y compris de son endettement, en fonction du volume et de la complexité de ses activités	Chapitre 1, 2 and 3
Pour comprendre l'évolution des activités, des résultats ou de la situation de la Société et du Groupe, les indicateurs clés de performance de nature financière et, le cas échéant, de nature non financière relatifs à l'activité spécifique de la société, y compris les informations relatives aux questions d'environnement et de personnel	Chapitre 2 and 6
Une description des principaux risques et incertitudes de la Société et du Groupe	Chapitre 4
Lorsque cela est pertinent pour l'évaluation de son actif, de son passif, de sa situation financière et de son résultat, des informations sur ses objectifs et sa politique de couverture pour chaque grande catégorie de transactions prévues pour lesquelles la comptabilité de couverture est utilisée, et sur son exposition aux risques de prix, de crédit, de liquidité et de flux de trésorerie. Ces informations comprennent l'utilisation d'instruments financiers par l'entreprise	Chapitre 2 and 3
Déclaration de la participation des collaborateurs au capital de la Société au dernier jour de l'exercice, établissant la proportion du capital représentée par les actions détenues par les collaborateurs de la Société et des entreprises liées	Chapitre 5.2
Activité et résultats des filiales et des sociétés contrôlées de la Société	Chapitre 1.4.1
Prise de participation significative dans des sociétés basées en France ou prise de contrôle de ces sociétés	Chapitre 1.4.2 + 1.4.3
Cession d'actions en vue de régulariser des participations croisées	Non applicable
Distribution du capital et des actions propres	Chapitre 5.1
<i>Déclaration de performance extra-financière + Rapport de l'organisme tiers indépendant (Reporting RSE)</i>	Chapitre 6
Distribution de dividendes au cours des trois derniers exercices	Chapitre 2.5
Montant des prêts d'une durée inférieure à trois ans consentis par la Société à titre accessoire à son activité principale à des micro-entreprises ou à des PME avec lesquelles elle a des liens économiques légitimes si la société dispose d'un auditeur	Non applicable
Rachat d'actions	Chapitre 5.3

Information	Rapport de gestion 2023
Éléments de calcul et résultat de la régularisation des bases de conversion et des conditions de souscription ou d'exercice des titres de participation donnant accès au capital ou des options de souscription ou d'achat d'actions	Se reporter au Rapport sur la gouvernance
Sanctions pécuniaires pour pratiques anticoncurrentielles imposées par l'Autorité française de la concurrence et dont cette dernière a ordonné la mention dans le rapport de gestion à titre de sanction complémentaire	Non applicable
Informations relatives au délai de paiement des fournisseurs et clients	Chapitre 2.7
Plan de vigilance et rapport sur sa mise en œuvre effective	Chapitre 4.8
Tableau des résultats des cinq derniers exercices	Chapitre 2.4
Informations sur les frais et dépenses exclus des dépenses déductibles de l'assiette de l'impôt sur les sociétés	Chapitre 2.6