

Le 25 février 2021 à 7h30

Résultats annuels 2020

Une discipline opérationnelle et financière qui porte ses fruits pour faire face à la crise sanitaire et anticiper le Brexit

- Chiffre d'affaires solide à 816 millions d'euros (-24 %¹)
- Un EBITDA à 328 millions d'euros (-41 %)
- Trésorerie nette disponible au 31/12/2020 de 629 millions d'euros (+20 %) et un Free Cash-Flow positif (31M€)
- Réduction de la dette financière nette de 92 millions d'euros

Yann Leriche, Directeur général de Getlink, a déclaré : « En 2020, grâce à une gestion rigoureuse et la forte implication de nos équipes, Getlink a réalisé une performance opérationnelle et financière solide, dans un contexte exceptionnel marqué par la crise sanitaire et le Brexit. Notre capacité collective à nous adapter à ce nouvel environnement économique et à continuer d'offrir un service vital à nos clients nous a permis de clôturer cette année avec un niveau de trésorerie historique, ce qui confirme la résilience de notre Groupe. Nous continuerons cette année à faire preuve d'autant de discipline sur notre trésorerie et nos coûts, tout en renforçant nos actions en matière de RSE. »

- **Perspectives financières 2021**

- En l'absence de visibilité sur les décisions gouvernementales à venir concernant la crise sanitaire et les restrictions de voyage, le Groupe souhaite reporter l'annonce d'une trajectoire financière pour 2021.

- **Dividendes**

- Versement d'un dividende de 5 centimes d'euros par action, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée Générale du 28 avril 2021.

¹ L'ensemble des comparaisons avec le compte de résultat 2019 se fait au taux de change moyen de 2020 de 1£ = 1,126€.

FAITS MARQUANTS DE L'ANNÉE ÉCOULÉE

➤ **Groupe**

- Priorité absolue donnée à la santé de nos employés et nos clients.
- Évolution des structures de gouvernance depuis le 1^{er} juillet 2020 avec l'entrée en fonction de Yann Leriche en tant que directeur général et Jacques Gounon conservant la présidence du conseil d'administration.
- Nomination de Géraldine Périchon au poste de directrice administrative et financière.
- Liquidité solide avec le refinancement des Green Bonds 2023 et le succès du placement à échéance 2025, une trésorerie et des lignes de crédit confirmées et des covenants sécurisés.
- Classement par Sustainalytics parmi les meilleures entreprises du secteur Transport dans la catégorie la plus exigeante « *ESG Risk Rating Negligible* ».

➤ **Eurotunnel**

- Progression du *yield* de 15 %, lié à un accroissement substantiel des réservations de dernière minute et des tickets flexibles et premium. Les services *Le Shuttle* et *Le Shuttle Freight* ont confirmé leur place de premier acteur sur le marché du Déroit avec des parts de marché de 70,1 % pour l'activité voitures et 39,5 % pour l'activité camions.
- En 2020, plus de 1,4 million de véhicules de tourisme ont traversé la Manche à bord des Navettes Passagers, une performance remarquable comparée à nos concurrents.
- Préparation des procédures Brexit s'appuyant sur de nouvelles infrastructures et services, dont les « *Pit-Stops* », sas Parafe, Centre de contrôle Douane-SIVEP, parking export et l'Eurotunnel Border Pass.
- Conclusion, le 24 décembre 2020, d'un accord entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne concernant le Brexit.

➤ **Europorte**

- Europorte enregistre une très légère baisse de son chiffre d'affaires annuel (-2 %) à 123 millions d'euros malgré le contexte sanitaire.
- Europorte présente un EBITDA notable de 28 millions d'euros, en amélioration de 17 %.
- Europorte présente un résultat net avant impôts positif malgré le contexte sanitaire, confirmant la rentabilité de cette activité.

➤ **ElecLink**

- Raccordement des stations de conversion aux réseaux électriques nationaux, RTE et National Grid.
- Rétablissement, le 10 décembre par la CIG, de l'agrément du projet ElecLink permettant l'achèvement de la construction de l'interconnexion.

RÉSULTATS FINANCIERS

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe au titre de l'exercice 2020 s'élève à 816 millions d'euros.

L'EBITDA consolidé s'établit à 328 millions d'euros, impacté par la crise sanitaire, en baisse de 229 millions d'euros par rapport à 2019 à taux de change constant.

Le résultat opérationnel s'établit à 134 millions d'euros, en baisse de 67 % par rapport à 2019.

Le résultat net consolidé du Groupe de l'exercice 2020 est une perte de 113 millions d'euros.

La trésorerie disponible au 31 décembre 2020 s'élève à 629 millions d'euros, en amélioration de 104 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2019.

PERSPECTIVES FINANCIERES

En l'absence de visibilité sur les décisions gouvernementales à venir concernant la crise sanitaire et les restrictions de voyage, le Groupe souhaite reporter l'annonce d'une trajectoire financière pour 2021.

L'absence de visibilité à court terme n'entame pas la confiance du Groupe dans la solidité de ses différentes activités, leur potentiel de croissance à moyen et long terme, et sa capacité à améliorer sa performance opérationnelle et environnementale.

Prochains rendez-vous 2021 :

22 avril 2021 : trafic et chiffre d'affaires du premier trimestre 2021

28 avril 2021 : Assemblée Générale du Groupe

22 juillet 2021 : résultats semestriels 2021

Informations complémentaires :

Le Conseil d'administration, réuni le mercredi 24 février 2021 sous la présidence de Jacques Gounon, a arrêté les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2020.

L'analyse financière des états financiers consolidés est disponible sur le site Internet du Groupe : www.getlinkgroup.com.

Les comptes consolidés et sociaux 2020 de Getlink SE ont été audités et certifiés par les commissaires aux comptes.

EXAMEN DU RÉSULTAT CONSOLIDÉ ET DE LA SITUATION FINANCIÈRE POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2020

Les informations qui suivent, relatives à la situation financière et au résultat consolidé de Getlink SE, doivent être lues avec les états financiers consolidés figurant en section 2.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2020.

Normes comptables appliquées¹ et présentation des résultats consolidés

En application du règlement (CE) n° 297/2008 du 11 mars 2008 sur l'application des normes comptables internationales, les comptes consolidés de Getlink SE au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2020 ont été établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards) tel qu'adopté par l'Union européenne au 31 décembre 2020.

Préparation des résultats consolidés dans le contexte de la pandémie Covid-19

L'épidémie du virus Covid-19, apparue en Chine en décembre 2019 et qualifiée de pandémie par l'OMS le 11 mars 2020, a entraîné l'instauration de nombreuses mesures restrictives dans différents pays tout au long de l'année 2020.

Comme indiqué dans cette section et dans les notes A.1 et D.9 des états financiers consolidés figurant en section 2.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2020, les restrictions périodiques de circulation et les mesures successives de confinement imposées par les gouvernements français et britannique entre les mois de mars et décembre 2020 ont eu un impact significatif sur les trafics et revenus du Groupe au cours de l'exercice 2020, et notamment sur ceux d'Eurotunnel.

Au premier semestre 2020, les mesures de confinement général imposées en France et au Royaume-Uni entre mars et mai pour la France et entre mars et début juillet pour le Royaume-Uni, suivies de la mise en œuvre par le gouvernement britannique à partir de mi-juin d'une quarantaine pour la quasi-totalité des personnes entrant sur son territoire, ont fortement impacté les activités des Navettes Passagers et des trains Eurostar. La levée temporaire de cette quarantaine sur le mois de juillet et la première partie du mois d'août a permis au service Navettes Passagers de retrouver une partie de son trafic saisonnier de l'été, mais sa réintroduction à partir de mi-août, ainsi que les nouvelles mesures de confinement imposées en Europe et au Royaume-Uni au cours du dernier trimestre 2020 en plus des restrictions de passage à la frontière mises en place par le gouvernement français au mois de décembre ont eu un impact significatif sur les trafics et revenus d'Eurotunnel sur l'ensemble de la période.

Par rapport à 2019, le trafic des Navettes Passagers a enregistré une baisse de 47 % sur l'année 2020 : après un recul de 73 % entre mars et juin, la période estivale a vu une reprise significative du trafic, avant que l'impact des nouvelles mesures de quarantaine et de confinement ne se fasse ressentir à partir du mois de septembre et jusqu'à la fin de l'année.

Eurostar a été contraint de réduire massivement sa grille horaire tout au long de l'année entraînant une baisse du nombre de passagers empruntant les trains passant par le Tunnel de 77 % sur l'ensemble de l'exercice.

L'activité des Navettes Camions a été moins impactée par la crise sanitaire que les autres activités d'Eurotunnel du fait du maintien d'un certain niveau d'activité économique en Europe et de la nécessité d'assurer les flux d'approvisionnement de marchandises essentielles, et a bénéficié sur le dernier trimestre de l'année de l'effet des actions de stockage en amont de la fin de la Période de Transition du Brexit au 31 décembre 2020. Cette tendance positive a néanmoins été fortement impactée en fin d'année par les restrictions de passage de la frontière imposées par le gouvernement français à partir du 20 décembre. Après un recul de 18 % au premier semestre, le trafic des Navettes Camions est en baisse de 9 % sur l'année 2020.

Le chiffre d'affaires de l'ensemble des activités d'Eurotunnel est en baisse de 27 % sur l'année 2020 par rapport à 2019.

L'activité d'Europorte, impactée en début d'année par le mouvement de grève contre la réforme des retraites en France, a connu une nouvelle baisse entre mars et juin, période au cours de laquelle les mesures prises face à la crise sanitaire ont notamment affecté les trafics des secteurs automobile, ciments et carrières, et dans une moindre mesure celui des hydrocarbures. Sur le deuxième semestre, l'activité d'Europorte a retrouvé son niveau d'avant crise et le recul de son chiffre d'affaires sur 2020 se limite à 2 %.

Face à cette situation, le Groupe a pris un ensemble de mesures destinées à protéger la santé et la sécurité de ses clients et personnels, tout en assurant la poursuite de la circulation des biens et des personnes et en préservant sa rentabilité et ses capacités de trésorerie :

- Le Groupe a immédiatement pris les mesures nécessaires pour garantir la protection de ses salariés et la continuité des fonctions essentielles dont le coût ressort à environ 3 millions d'euros sur l'exercice 2020. Un dispositif de suivi continu a été mis en place en concertation avec les organisations syndicales.
- Le Groupe a adapté les plans de capacité et d'exploitation de ses Navettes afin de faire face à la baisse du trafic tout en mettant en œuvre des mesures spécifiques afin d'assurer la santé et la sécurité de ses clients et maintenir la qualité de son service. Dans le cadre des dispositifs mis en place par les gouvernements français et britannique, le Groupe a instauré

¹ Le Groupe applique la norme IFRS 5 « Actifs non courants destinés à la vente et activités non poursuivies » à son segment maritime depuis la cessation de l'activité de MyFerryLink au second semestre 2015. En conséquence, le résultat net de l'exercice et de l'exercice comparatif de ce segment est présenté sur une seule ligne du compte de résultat intitulée « Résultat net des activités non poursuivies ». Pour plus d'informations, se reporter à la note C.2 des états financiers consolidés figurant à la section 2.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2020.

des mesures d'activité partielle pour une partie de son personnel en France et au Royaume-Uni, dans un premier temps entre mars et juin, puis de nouveau à partir du mois d'octobre. Le Groupe a également lancé un plan d'économies portant sur la limitation au strict nécessaire de ses dépenses. L'ensemble de ces mesures est toujours en vigueur à la date de clôture.

- Europorte a mis en place des mesures similaires au cours du premier semestre 2020 en adaptant ses capacités en fonction de la baisse de son trafic et mis en œuvre un dispositif d'activité partielle pour une partie de son personnel sur la période de mars à juin.
- La direction générale, les membres du conseil d'administration et les membres de l'équipe de direction ont également décidé une réduction de leur rémunération pendant les périodes les plus impactées par la crise.
- Dans le contexte d'incertitude économique provoquée par la crise et face à l'indisponibilité de ses équipes et de certains fournisseurs, le Groupe a reporté une partie importante de ses dépenses d'investissement prévues sur l'année 2020 tout en veillant à la prééminence de la sécurité et à la préservation de la continuité d'exploitation de ses services.
- Le 3 avril 2020, le Groupe a annoncé le retrait du projet de distribution du dividende 2019.

Outre les mesures d'activité partielle et de *furloughing*, le Groupe a limité son recours aux autres aides et mesures financières mises en place par les États pour aider les entreprises pendant la crise. Néanmoins, comme la plupart des acteurs du secteur du transport international, le Groupe a sollicité le gouvernement britannique afin d'obtenir un report du paiement de ses taxes locales (*business rates*). À la date de la clôture des comptes, le gouvernement n'a pas donné suite à cette requête.

Comme indiqué à la note D.9 des états financiers consolidés figurant en section 2.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2020, le Groupe estime l'impact de la pandémie Covid-19 sur son EBITDA 2020 à environ 250 millions d'euros par rapport à l'objectif pour 2020 publié par le Groupe en février 2020.

L'activité réduite de l'année 2020 a impacté les résultats et la trésorerie du Groupe. Néanmoins, il a continué à honorer les échéances du service de sa dette au cours de l'exercice et continue de disposer d'une liquidité importante avec une trésorerie nette disponible au 31 décembre 2020 de 629 millions d'euros.

1 ANALYSE DU COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux exercices, le compte de résultat consolidé 2019 présenté dans cette section a été recalculé au taux de change utilisé pour le résultat de l'exercice 2020, soit 1£=1,126€.

Synthèse

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe au titre de l'exercice 2020 a été fortement impacté par les effets de la pandémie et s'élève à 816 millions d'euros, en diminution de 264 millions d'euros (-24 %) par rapport à 2019. Les charges d'exploitation s'élèvent à 488 millions d'euros, en diminution de 35 millions d'euros (-7 %) par rapport à 2019 grâce aux mesures mises en place par le Groupe pour limiter l'impact de la crise sur sa rentabilité, telles que le recours à l'activité partielle en France et au *job retention scheme* au Royaume-Uni, ainsi que le report de certains projets. L'impact sur l'EBITDA a donc été contenu à une diminution de 229 millions d'euros (-41 %) à 328 millions d'euros et le résultat opérationnel courant est en diminution de 233 millions d'euros à 142 millions d'euros. À 134 millions d'euros, le résultat opérationnel de l'exercice 2020 est en baisse de 271 millions d'euros par rapport à 2019 (en baisse de 233 millions d'euros après déduction d'un produit non-récurrent de 38 millions d'euros constaté en 2019). Le coût de l'endettement financier net (y compris les autres produits /charges nets) est en augmentation nette de 3 millions d'euros par rapport à l'année précédente. Le résultat avant impôts des activités poursuivies du Groupe pour l'exercice 2020 est une perte de 121 millions d'euros, en retrait de 274 millions d'euros par rapport à 2019 (dont 38 millions d'euros au titre du produit non-récurrent en 2019).

Après prise en compte du profit net des activités non poursuivies de 8 millions d'euros, le résultat net consolidé du Groupe de l'exercice 2020 s'élève à une perte de 113 millions d'euros, en retrait de 269 millions d'euros par rapport au profit de 156 millions d'euros en 2019 (en retrait de 231 millions d'euros après déduction d'un produit non-récurrent de 38 millions d'euros constaté en 2019).

En millions d'euros	2020	2019	Variation		2019
Amélioration / (détérioration) du résultat		* recalculé	M€	%	publié
Taux de change €/£	1,126	1,126			1,140
Eurotunnel	692	953	(261)	-27%	958
Getlink	1	1	-	-	1
Europorte	123	126	(3)	-2%	126
Chiffre d'affaires	816	1 080	(264)	-24%	1 085
Eurotunnel	(377)	(404)	27	+7%	(406)
Getlink	(15)	(17)	2	+12%	(17)
Europorte	(95)	(102)	7	+7%	(102)
ElecLink	(1)	-	(1)	-	-
Charges d'exploitation	(488)	(523)	35	+7%	(525)
Marge d'exploitation (EBITDA)	328	557	(229)	-41%	560
Amortissements	(186)	(182)	(4)	-2%	(182)
Résultat opérationnel courant	142	375	(233)	-62%	378
Autres (charges)/produits opérationnels nets	(8)	30	(38)		31
Résultat opérationnel (EBIT)	134	405	(271)	-67%	409
Coût de l'endettement financier net	(240)	(255)	15	+6%	(257)
Autres (charges)/produits financiers nets	(15)	3	(18)		4
Résultat avant impôts des activités poursuivies : (perte)/profit	(121)	153	(274)		156
Impôts sur les bénéfices	-	2	(2)		2
Résultat net des activités poursuivies : (perte)/profit	(121)	155	(276)		158
Résultat net des activités non poursuivies : profit	8	1	7		1
Résultat net consolidé : (perte)/profit	(113)	156	(269)		159
<i>EBITDA / chiffre d'affaires</i>	<i>40,2%</i>	<i>51,6%</i>	<i>-11pts</i>		<i>51,6%</i>

* Recalculé au taux de change du compte de résultat 2020 (1£ = 1,126€).

a) Segment Eurotunnel

Dans le segment Eurotunnel, qui représente son cœur de métier, le Groupe exploite et commercialise directement un Service de Navettes dans le Tunnel et donne accès, moyennant péage, à la circulation des Trains à Grande Vitesse Voyageurs (Eurostar) et des Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires à travers le Réseau Ferroviaire.

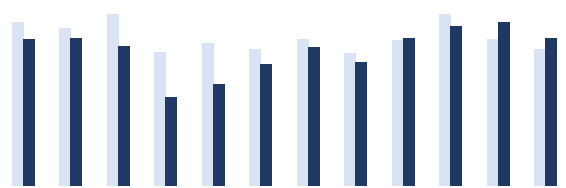
<i>En millions d'euros</i>		Variation		
Amélioration / (détérioration) du résultat	2020	* 2019	M€	%
Taux de change €/£	1,126	1,126		
Navettes	521	627	(106)	-17%
Réseau Ferroviaire	163	313	(150)	-48%
Autres revenus	8	13	(5)	-38%
Chiffre d'affaires	692	953	(261)	-27%
Achats et charges externes	(205)	(217)	12	+6%
Charges de personnel	(172)	(187)	15	+8%
Charges d'exploitation	(377)	(404)	27	+7%
Marge d'exploitation (EBITDA)	315	549	(234)	-43%
<i>EBITDA / chiffre d'affaires</i>	<i>46%</i>	<i>58%</i>	<i>-12pts</i>	

* Recalculé au taux de change du compte de résultat 2020 (1£ = 1,126€).

La crise sanitaire et les mesures de confinement strictes prises par les gouvernements ont lourdement impacté le trafic et l'organisation des activités d'Eurotunnel tout au long de l'année 2020. En effet, le trafic connaît depuis la mi-mars une très forte baisse, notamment des Navettes Passagers et du nombre de passagers Eurostar. L'activité des Navettes Camions a également enregistré une diminution conséquente de son trafic, quoique moins marquée que celle des autres secteurs du fait de la nécessité de maintenir les flux d'approvisionnement de marchandises essentielles.

Navettes Camions : volume

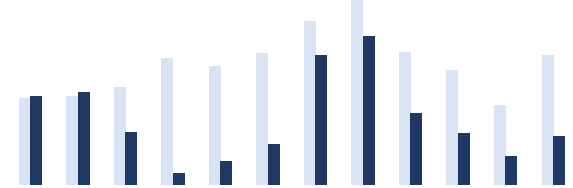
■ 2019 ■ 2020



Janv Fév Mars Avr Mai Juin Juil Aout Sept Oct Nov Déc

Navettes Passagers: volumes voitures et autocars

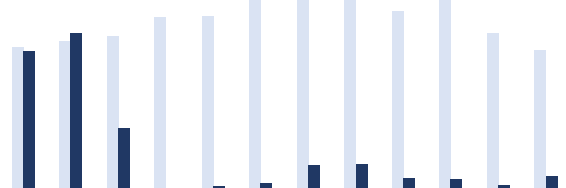
■ 2019 ■ 2020



Janv Fév Mars Avr Mai Juin Juil Aout Sept Oct Nov Déc

Passagers Eurostar

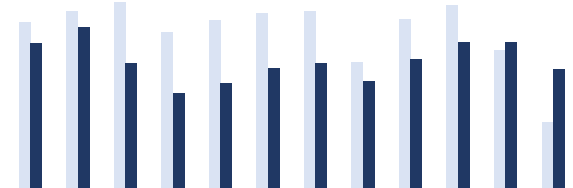
■ 2019 ■ 2020



Janv Fév Mars Avr Mai Juin Juil Aout Sept Oct Nov Déc

Trains de marchandises

■ 2019 ■ 2020

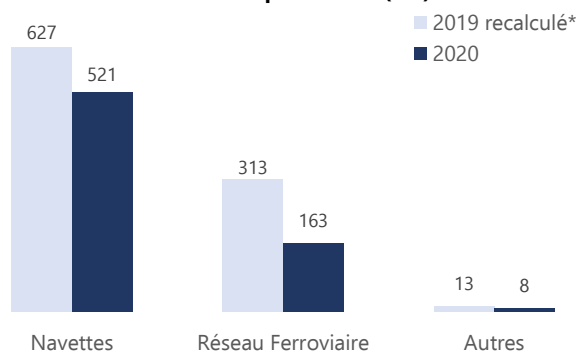


Janv Fév Mars Avr Mai Juin Juil Aout Sept Oct Nov Déc

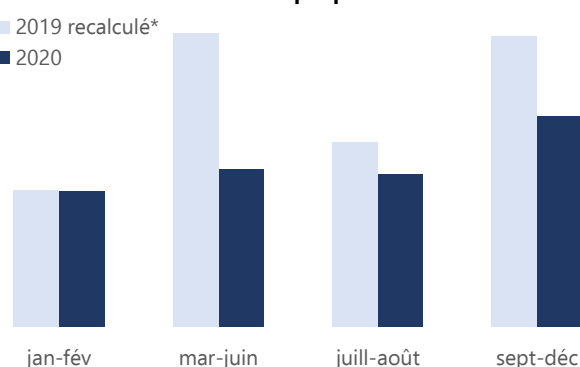
i) Chiffre d'affaires d'Eurotunnel

Le chiffre d'affaires du segment, qui en 2020 représente 85 % du chiffre d'affaires du Groupe, s'élève à 692 millions d'euros, en baisse de 27 % par rapport à l'année 2019.

Chiffre d'affaires Eurotunnel par activité (m€)



Chiffre d'affaires d'Eurotunnel par période



* Recalculé au taux de change du compte de résultat 2020 (1 £ = 1,126 €).

Service Navettes

Trafic (en nombre de véhicules)	2020	2019	Variation
Navettes Camions	1 451 556	1 595 241	-9%
Navettes Passagers :			
Voitures *	1 399 051	2 601 791	-46%
Autocars	14 382	50 268	-71%

* Y compris motos, véhicules avec remorques, caravanes et camping-cars.

La progression des prix moyens notamment liée à la nature des billets réservés (flexibles, dernière minute) a atténué en partie l'effet de la baisse importante des marchés transmanche liée à la pandémie et la conséquence de cette baisse sur les volumes de trafic sur le chiffre d'affaires du Service Navettes, à 521 millions d'euros en 2020, en baisse de 17 % par rapport à 2019.

Navettes Camions

Jusqu'à fin février 2020, le trafic des Navettes Camions était en diminution de 9 % par rapport à 2019 en raison de l'effet de base défavorable lié au phénomène de stockage en prévision du Brexit observé début 2019. À partir de mi-mars certains secteurs du marché, notamment l'industrie et plus particulièrement l'automobile, ont été fortement impactés par les mesures strictes de confinement et autres restrictions de circulation imposées par les gouvernements en raison de la pandémie de Covid-19. D'autres secteurs ont été plus résilients, tels que ceux des produits alimentaires, pharmaceutiques et du e-commerce. En conséquence, le trafic des Navettes Camions était en baisse de 28 % sur la deuxième quinzaine du mois de mars, puis de 34 % au mois d'avril et de 29 % au mois de mai. À partir de juin, les premiers effets de la levée progressive de certaines mesures de confinement se sont fait sentir avec une baisse de trafic limitée à 11 % pour le mois et puis à -6 % pour les mois de juillet et août mais de +2 % pour septembre. Toutefois, la hausse exceptionnelle du volume observée en octobre 2019 en prévision du démarrage du Brexit le 31 octobre 2019 explique la baisse de 7 % du trafic en octobre 2020. À partir de novembre 2020, le trafic a bénéficié d'un effet de stockage important en amont de la fin de la Période de Transition du Brexit le 31 décembre 2020. Dans un marché du Déroit en contraction de 6,9 % sur l'exercice 2020, la part de marché du Service Navettes Camions est de 39,5 % par rapport à 40,4 % en 2019. 1 451 556 camions ont été transportés par Eurotunnel en 2020, en baisse de 9 % par rapport à 2019.

Navettes Passagers

Les mesures mises en place par les gouvernements à partir de mi-mars pour limiter la propagation de la pandémie comprenaient la fermeture des frontières internationales pour les voyages non-essentiels. En conséquence, le niveau de trafic de véhicules de tourisme du Service Navettes Passagers a chuté de façon très significative à partir de cette date : une baisse de 75 % sur la deuxième quinzaine du mois de mars par rapport à 2019, puis de 91 % en avril, de 81 % en mai et de 69 % en juin. La levée temporaire, sur le mois de juillet et la première partie du mois d'août, des mesures de quarantaine imposées par le gouvernement britannique a permis à l'activité voitures du Service Navettes Passagers de retrouver une partie de son trafic saisonnier de l'été, mais la réintroduction d'une quarantaine à partir de mi-août, ainsi que les nouvelles mesures de confinement imposées en Europe et au Royaume-Uni au cours du dernier trimestre 2020 et les restrictions de passage à la frontière mises en place par le gouvernement français au mois de décembre ont eu un impact significatif sur le trafic voiture d'Eurotunnel sur l'ensemble de la période.

Alors que le marché voitures du Déroit a reculé de 56,2 % en 2020, la part de marché voitures d'Eurotunnel, qui bénéficie d'avantages en matière de sécurité sanitaire pour les clients qui restent dans leur propre véhicule tout au long du trajet avec un contact minimal avec les autres personnes, s'est améliorée de 13,2 points par rapport à l'année précédente pour atteindre 70,1 % sur l'exercice. L'activité voiture des Navettes Passagers d'Eurotunnel a transporté 1 399 051 véhicules en 2020, soit une baisse de 46 %.

Le marché transmanche des autocars s'est contracté d'environ 78,9 % en 2020 mais la part de marché des autocars du service Navettes Passagers est en croissance par rapport à l'année précédente, à 54,9 % (2019 : 40,5 %).

Réseau Ferroviaire

Trafic	2020	2019	Variation
Trains à Grande Vitesse Passagers (Eurostar) :			
Passagers *	2 503 419	11 046 608	-77%
Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires ** :			
Nombre de tonnes	1 138 213	1 390 303	-18%
Nombre de trains	1 736	2 144	-19%

* Seuls sont comptabilisés dans ce tableau les passagers d'Eurostar qui empruntent le Tunnel, ce qui exclut les trajets entre gares continentales (liaisons Bruxelles-Calais, Bruxelles-Lille, Bruxelles-Amsterdam, etc.).

** Les trains des entreprises ferroviaires (DB Cargo pour le compte de BRB, la SNCF et ses filiales, GB Railfreight, Rail Operations Group, RailAdventure et Europorte) ayant emprunté le Tunnel.

En 2020, l'utilisation du Réseau Ferroviaire du Tunnel par les Trains à Grande Vitesse Voyageurs d'Eurostar et par les Trains de Fret a généré un revenu de 163 millions d'euros, en baisse de 48 % par rapport à 2019 en raison de l'impact de la crise sanitaire.

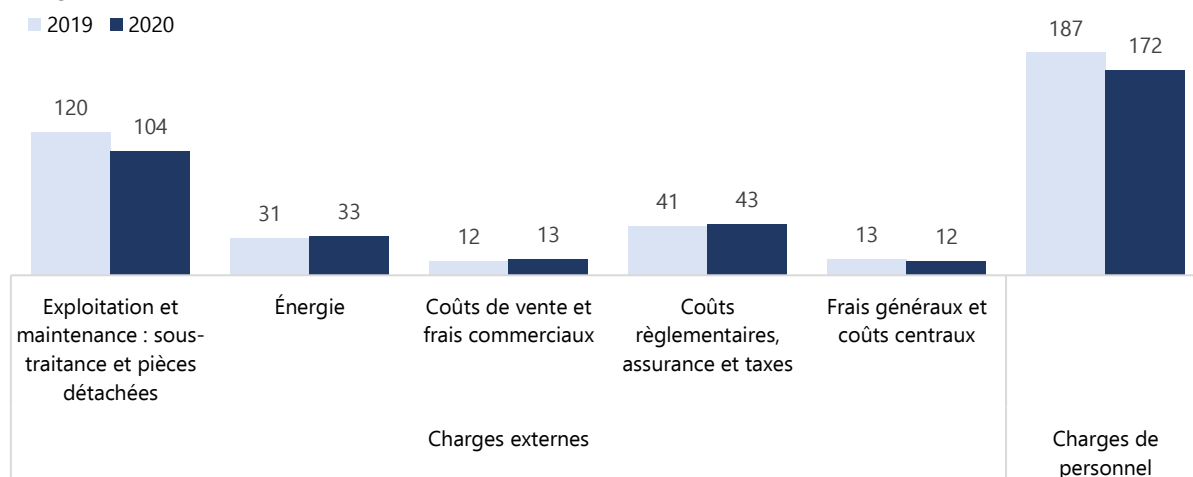
L'impact de l'épidémie sur le trafic d'Eurostar a été constaté dès le début du mois de mars. En raison de la fermeture des frontières aux voyages non-essentiels au milieu du mois, le nombre de services a rapidement été réduit à deux allers-retours par jour (Londres-Paris et Londres-Bruxelles) pour quelques centaines de passagers par jour. Malgré une très légère augmentation de l'activité en juillet et août avant la deuxième période de quarantaine pour les voyageurs à destination du Royaume-Uni à partir de la mi-août, le nombre de passagers reste fortement impacté, avec un trafic pour les quatre derniers mois de l'année en baisse de 93 % par rapport à 2019. En 2020, 2 503 419 voyageurs Eurostar ont emprunté le Tunnel, en baisse de 77 % par rapport à 2019.

Le fret ferroviaire transmanche a également été impacté par la crise avec la suspension des flux d'acier puis des flux automobiles. En 2020, le nombre de trains est en baisse de 19 % par rapport à 2019.

ii) Charges d'exploitation d'Eurotunnel

Les charges d'exploitation du segment Eurotunnel sur l'exercice 2020 sont en diminution de 7 % par rapport à 2019, à 377 millions d'euros. Cette baisse de 27 millions d'euros est notamment générée par l'impact de la mise en place de l'activité partielle en France et du Job Retention Scheme au Royaume-Uni pour une partie importante du personnel ainsi que d'autres mesures permettant d'ajuster le plan de capacité et d'exploitation des Navettes, de réduire d'autres dépenses et de revoir le phasage des projets afin de préserver les capacités de trésorerie du Groupe (réduction significative du recours au personnel intérimaire et aux sous-traitants, diminution de la consommation de pièces détachées et des dépenses de marketing).

Charges d'exploitation Eurotunnel (en millions d'euros)



b) Segment Getlink

Le segment Getlink intègre les activités de la société mère du Groupe, Getlink SE, ainsi que ses filiales directes, notamment le centre de formation ferroviaire CIFFCO.

Pour l'exercice 2020, les charges d'exploitation s'élèvent à 15 millions d'euros.

c) Segment Europorte

Le segment Europorte, qui intervient sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français, regroupe notamment Europorte France et Socorail.

<i>En millions d'euros</i>			Variation	
Amélioration / (détérioration) du résultat	2020	2019	M€	%
Chiffre d'affaires	123	126	(3)	-2%
Achats et charges externes		(51)	7	+14%
Charges de personnel	(51)	(51)	–	–
Charges d'exploitation	(95)	(102)	7	+7%
Marge d'exploitation (EBITDA)	28	24	4	+17%

En 2020, Europorte a enregistré une augmentation de son EBITDA de 4 millions d'euros par rapport à 2019. La diminution de son chiffre d'affaires de 3 millions d'euros est due dans un premier temps à la poursuite de la grève SNCF Réseau jusqu'au 13 janvier puis à la crise du Covid-19 à compter de mi-mars. Europorte a été moins touché par la crise sanitaire qu'Eurotunnel, mais un dispositif d'activité partielle a néanmoins été mis en place pour une partie de son personnel suite à l'arrêt de certains sites industriels (notamment automobile et cimenteries). Au second semestre 2020, l'activité du segment est revenue à des niveaux supérieurs à ceux prévus avant la pandémie de Covid-19, avec notamment une forte demande de trains additionnels de dernière minute pour l'acheminement de produits nécessaires à la fabrication de gel hydroalcoolique ainsi qu'au démarrage de nouveaux trafics nationaux et internationaux.

d) Segment ElecLink

ElecLink a pour objet la réalisation et l'exploitation d'une interconnexion électrique de 1 GW entre la France et la Grande-Bretagne. Les travaux ont démarré au cours du second semestre 2016 et la mise en exploitation de l'interconnexion est prévue mi 2022.

Les coûts directement attribuables au projet sont comptabilisés en immobilisations en cours. Au cours de l'exercice 2020, l'investissement dans le projet s'est élevé à 74 millions d'euros.

e) Marge d'exploitation (EBITDA)

L'EBITDA par segment d'activité évolue comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	Eurotunnel	Getlink	Europorte	ElecLink	Total Groupe
EBITDA 2019 recalculé *	549	(16)	24	–	557
Amélioration / (détérioration) :					
Chiffre d'affaires	(261)	–	(3)	–	(264)
Charges d'exploitation	27	2	7	(1)	35
Total variations	(234)	2	4	(1)	(229)
EBITDA 2020	315	(14)	28	(1)	328

* Recalculé au taux de change du compte de résultat 2020 (1£ = 1,126€).

La diminution significative du trafic Eurotunnel à partir de mars 2020 résultant de la pandémie de Covid-19 a eu un impact très important sur la marge d'exploitation (EBITDA) consolidée du Groupe malgré les mesures mises en place pour limiter ses effets. À 328 millions d'euros en 2020, l'EBITDA consolidé du Groupe est en retrait de 229 millions d'euros par rapport à 2019.

f) Résultat opérationnel courant et résultat opérationnel (EBIT)

À 186 millions d'euros, les dotations aux amortissements sont en augmentation de 4 millions par rapport à 2019, conséquence des investissements réalisés en 2019 et 2020.

Le résultat opérationnel courant de l'exercice 2020 est de 142 millions d'euros, en diminution de 233 millions d'euros (-62 %) par rapport à 2019.

Le résultat opérationnel de l'exercice 2020 est en diminution de 271 millions d'euros (-67 %) par rapport à 2019, à 134 millions d'euros. L'exercice 2019 intégrait un produit non-récurrent de 38 millions d'euros.

g) Frais financiers nets

À 240 millions d'euros pour l'exercice 2020, le coût de l'endettement financier net est en diminution de 15 millions d'euros par rapport à 2019 à taux de change constant. Cette évolution résulte pour l'essentiel des effets de la baisse des taux d'inflation britannique et français sur le coût de la tranche indexée de la dette (12 millions d'euros) et de l'augmentation de la capitalisation des intérêts liés au financement d'ElecLink (4 millions d'euros).

En 2020, les autres charges financières nettes de 15 millions d'euros (2019 : produit net de 3 millions d'euros) sont constituées essentiellement de frais liés aux opérations financières d'un montant de 24 millions d'euros, partiellement compensés par le produit d'intérêt des obligations G2 détenues par le Groupe ; ce produit est en baisse de 5 millions d'euros en raison de la baisse du taux d'inflation britannique.

h) Résultat net consolidé

Le résultat avant impôts des activités poursuivies du Groupe pour l'exercice 2020 est une perte de 121 millions d'euros, en baisse de 274 millions d'euros par rapport à 2019 à taux de change constant, ou de 236 millions après déduction d'un produit non-récurrent de 38 millions d'euros constaté en 2019. L'évolution du résultat des activités poursuivies avant impôts par segment d'activité par rapport à 2019 est détaillée ci-après :

<i>En millions d'euros</i>	Eurotunnel	**Getlink	Europorte	ElecLink	Total Groupe
Résultat avant impôts des activités poursuivies: 2019*	137	26	1	(11)	153
Amélioration / (détérioration) du résultat :					
Chiffre d'affaires	-261	-	-3	-	-264
Charges d'exploitation	+27	+2	+7	-1	+35
EBITDA	-234	+2	+4	-1	-229
Amortissements	-3	-1	-	-	-4
Résultat opérationnel courant	-237	+1	+4	-1	-233
Autres produits / charges opérationnels nets	-37	+1	-2	-	-38
Résultat opérationnel (EBIT)	-274	+2	+2	-1	-271
Charges financières nettes et autres	+74	-93	-	+16	-3
Total variations	-200	-91	+2	+15	-274
Résultat avant impôts des activités poursuivies: 2020	(63)	(65)	3	4	(121)

* Recalculé au taux de change du compte de résultat 2020 (1£ = 1,126€).

** Le poste de financement du segment Getlink comprend 36 millions d'euros de pertes de change latentes intra-Groupe en 2020, contre 27 millions d'euros de gains de change latents en 2019.

Après prise en compte du profit net des activités non poursuivies de 8 millions d'euros (voir note C.2 des états financiers consolidés du Groupe figurant en section 2.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2020), le résultat net consolidé du Groupe de l'exercice 2020 est une perte de 113 millions par rapport à un profit de 156 millions à taux de change équivalent pour l'exercice 2019.

2 ANALYSE DU BILAN CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Taux de change €/£		1,175
Actifs immobilisés		6 734
Autres actifs non courants		613
Total des actifs non courants		7 347
Clients et comptes rattachés		77
Autres actifs courants		83
Trésorerie et équivalents de trésorerie		525
Total des actifs courants		685
Total de l'actif		8 032
Capitaux propres		1 639
Dettes financières		4 998
Instruments de couverture		1 055
Autres passifs		340
Total des passifs et capitaux propres		8 032

Le tableau ci-dessus présente un résumé du bilan consolidé du Groupe au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2019. Les principaux éléments et évolutions entre les deux dates sont les suivants (présentés en contre-valeur au taux de change de chaque période) :

- Au 31 décembre 2020, le poste « Actifs immobilisés » est essentiellement constitué des immobilisations incorporelles et corporelles du segment Eurotunnel pour un montant de 5 789 millions d'euros, du segment d'Eleclink pour un montant de 820 millions d'euros et du segment Europorte pour un montant de 113 millions d'euros. Entre le 31 décembre 2019 et le 31 décembre 2020, l'investissement de 74 millions d'euros au titre du segment Eleclink s'explique principalement par les investissements et intérêts capitalisés au titre du projet.
- Les « Autres actifs non courants » au 31 décembre 2020 comprennent principalement les obligations G2 indexées sur l'inflation détenues par le Groupe à hauteur de 322 millions d'euros, ainsi que l'actif d'impôt différé d'un montant de 191 millions d'euros.
- Au 31 décembre 2020, le poste « Trésorerie et équivalents de trésorerie » s'élève à 629 millions d'euros après les dépenses nettes d'investissement d'un montant de 117 millions d'euros, les versements liés au service de la dette (intérêts nets, remboursements et frais) à hauteur de 263 millions d'euros et l'encaissement net de 125 millions d'euros au titre de l'opération d'émission des Green Bonds 2025 et de refinancement des Green Bonds 2023 conclue en octobre 2020 tel qu'exposé à la note A.4 des états financiers consolidés au 31 décembre 2020 et à la section « Analyse des flux de trésorerie consolidés » ci-après.
- Les « Capitaux propres » sont en diminution de 267 millions d'euros en raison de l'impact du recyclage en résultat de la quote-part de la juste valeur des instruments de couverture partiellement résiliés en 2017 et de la variation de la juste valeur des instruments sur l'exercice 2020 (197 millions d'euros), de l'impact du résultat de l'exercice (perte de 113 millions d'euros), ainsi que de la comptabilisation d'une perte actuarielle sur les engagements de retraite à hauteur de 57 millions d'euros. Cette diminution est partiellement compensée par l'impact de l'évolution du taux de change sur l'écart de conversion (89 millions d'euros).
- Les « Dettes financières » sont en diminution de 8 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2019 en conséquence de l'effet de l'évolution du taux de change sur la dette en livre sterling (125 millions d'euros) et des remboursements contractuels de principal à hauteur de 72 millions d'euros. Cette diminution est partiellement compensée par l'augmentation des passifs liés aux contrats de location sous IFRS 16 de 12 millions d'euros et par l'impact de l'évolution de l'inflation sur les tranches indexées de la dette et l'augmentation des frais à hauteur de 27 millions d'euros. L'impact net sur la dette financière de l'opération financière sur les Green Bonds est une augmentation de 150 millions d'euros (voir note A.4 des états financiers consolidés au 31 décembre 2020).
- Le passif au titre de la juste valeur des « Instruments de couverture » est en augmentation de 251 millions d'euros en raison de l'impact de la baisse des taux à long terme sur leur valeur de marché.
- Les « Autres passifs » sont constitués de 237 millions d'euros de dettes d'exploitation, provisions pour risque, produits constatés d'avance et autres et de 154 millions d'euros de provisions liées aux engagements de retraite.

Bilan au 31 décembre 2020



3 ANALYSE DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

Variations des flux de trésorerie consolidés

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
Taux de change €/£	1,112	1,175
Activités poursuivies :		
Variation de trésorerie courante	363	589
Autres produits et charges opérationnels et impôt	12	8
Flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles	375	597
Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement	(117)	(246)
Flux de trésorerie net lié aux activités de financement	(266)	(442)
Flux de trésorerie net lié aux opérations de refinancement	130	–
Variation de trésorerie des activités poursuivies	122	(91)
Variation de trésorerie des activités non poursuivies*	(6)	1
Variation de trésorerie totale	116	(90)

* Segment maritime, voir note C.2 des états financiers consolidés au 31 décembre 2020.

À 363 millions d'euros, la variation de trésorerie courante des activités poursuivies de l'exercice 2020 est en diminution de 226 millions d'euros par rapport à 2019. Cette évolution s'explique par l'impact de la pandémie Covid-19 sur les activités d'Eurotunnel :

- les flux de trésorerie nets provenant des activités d'Eurotunnel et de Getlink sont en diminution de 221 millions d'euros à 340 millions d'euros (2019 : 561 millions d'euros) ;
- les flux de trésorerie nets provenant des activités d'Europorte sont en diminution de 5 millions d'euros, à 24 millions d'euros (2019 : 29 millions d'euros) ; et
- les dépenses opérationnelles d'Eleclink restent relativement stables à environ 1 million d'euros.

L'encaissement net de 12 millions d'euros de flux de trésorerie net lié aux autres produits et charges opérationnels et impôt est principalement lié à la recette d'un montant de 11 millions de livres au titre de l'accord transactionnel entre le secrétaire d'État britannique aux Transports et Eurotunnel conclu en 2019. L'exercice 2020 a vu des encaissements nets de 2 millions d'euros liés aux impôts à comparer avec des encaissements nets de 4 millions d'euros en 2019. Les paiements liés aux autres charges opérationnelles sont en diminution en 2020 par rapport à 2019.

En 2020, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement de 117 millions d'euros, en diminution de 129 millions d'euros en conséquence de la décision du Groupe de reporter une partie importante de ses dépenses d'investissement prévues en 2020 à la suite de la crise Covid-19, sont composés :

- d'un montant net de 80 millions d'euros lié aux activités d'Eurotunnel et Getlink (2019 : 104 millions d'euros), dont 29 millions d'euros sur les aménagements en vue du Brexit et sur d'autres projets liés à l'infrastructure, 37 millions d'euros sur le matériel roulant et 11 millions d'euros pour des projets informatiques et digitaux ;
- des paiements nets de 35 millions d'euros liés aux travaux de construction du projet d'Eleclink (2019 : 141 millions d'euros), dont un encaissement de 19 millions d'euros au titre du remboursement d'un dépôt de garantie détenu par RTE dans le cadre des marchés de capacité français ; et
- des dépenses d'investissement d'Europorte restent stables à 2 millions d'euros.

Les flux de trésorerie nets liés aux activités de financement en 2020 représentent un décaissement net de 266 millions d'euros par rapport à un décaissement net de 442 millions d'euros en 2019. En 2020, ils sont composés :

- d'un décaissement net de 3 millions d'euros au titre d'opérations sur le capital, constitué :
 - des versements de 2 millions d'euros au titre du programme du contrat de liquidité en 2020 (2019 : 3 millions d'euros reçus) et d'un encaissement de 1 million d'euros (2019 : 3 millions d'euros) au titre de l'exercice des stock options ; en 2020, 2 millions d'euros ont été versés au titre du programme du rachat d'actions (2019 : 0 million d'euros) ; et
 - aucun dividende n'a été versé en 2020 (2019: 193 millions d'euros).
- de décaissements au titre du service de la dette à hauteur de 263 millions d'euros, constitués :
 - des intérêts payés de 183 millions d'euros sur l'Emprunt à Long Terme et sur les autres emprunts (2019 : 189 millions d'euros) ;
 - du versement de 54 millions d'euros au titre des remboursements contractuels de l'Emprunt à Long Terme et des autres emprunts (2019 : 52 millions d'euros) ;
 - de l'encaissement de 5 millions d'euros au titre du remboursement contractuel et de 6 millions d'euros au titre de l'intérêt reçu sur les obligations G2 détenues par le Groupe (2019 : 5 millions d'euros et 7 millions d'euros respectivement) ;

- de paiements de 21 millions d'euros (2019 : 21 millions d'euros) liés aux contrats de location présentés en flux de trésorerie liés aux activités de financement en application d'IFRS 16 ; et
- des frais liés aux opérations financières conclues en 2015 et 2018 pour un montant de 18 millions d'euros (2019 : 7 millions d'euros).

Le 30 octobre 2020, le Groupe a procédé à l'émission d'obligations sénior garanties « vertes » (les « Green Bonds 2025 ») d'un montant de 700 millions d'euros (voir notes A.4 et G.1.1 des états financiers consolidés au 31 décembre 2020). Une partie du produit net de cette émission a été affectée au remboursement anticipé des Green Bonds 2023 pour 550 millions d'euros de nominal et au paiement des frais de l'opération d'un montant de 20 millions d'euros. Cette opération a généré l'encaissement net de 125 millions d'euros.

Le décaissement net lié aux activités non poursuivies de 6 millions d'euros en 2020 est constitué essentiellement du versement de 7 millions d'euros effectué par le Groupe dans le cadre de l'accord transactionnel conclu en février 2020 mettant fin à l'ensemble des recours engagés suite à la liquidation de la SCOP SeaFrance en juillet 2015 (voir note C.2 des états financiers consolidés au 31 décembre 2020).

4 INDICATEURS FINANCIERS CLÉS

Free Cash Flow

Le Free Cash Flow du Groupe représente les flux de trésorerie générés par les activités courantes. Il permet de distribuer des dividendes aux actionnaires et de réaliser des investissements stratégiques dans le développement du Groupe afin d'apporter une valeur ajoutée à toutes les parties prenantes. Le Groupe définit le Free Cash Flow comme le flux net de trésorerie généré par ses activités courantes, hors mouvements de trésorerie exceptionnels ou extraordinaires liés aux opérations sur capital, aux opérations financières telles que la levée de nouvelles dettes pour contribuer au financement de nouvelles activités, au refinancement de dettes et à la renégociation ou au remboursement anticipé ainsi qu'aux investissements dans de nouvelles activités ou à la cession de certaines activités et actifs connexes.

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019
Taux de change €/£	1,112	1,175
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles	375	598
Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement	(82)	(105)
Service net de la dette (intérêts versés/reçus, frais et remboursements)	(263)	(255)
Autres recettes	1	3
Free Cash Flow	31	241
Dividende versé	-	(193)
Rachat des actions propres et contrat de liquidité (net)	(4)	3
ElecLink : investissements	(35)	(141)
Opérations de refinancement	130	-
Activités non poursuivies	(6)	-
Utilisation du Free Cash Flow	85	(331)
Variation de trésorerie	116	(90)

À 31 millions d'euros en 2020, le Free Cash Flow est en diminution de 210 millions d'euros par rapport à 2019 pour les raisons détaillées à la section 3 ci-dessus.

Ratio EBITDA sur coût de l'endettement financier

Le ratio de l'EBITDA consolidé du Groupe sur le coût de l'endettement financier brut (hors indexation et intérêts reçus) s'établit à 1,4 au 31 décembre 2020 (2019 recalculé : 2,4).

<i>En millions d'euros</i>	2020	2019 * recalculé
Taux de change €/£	1,126	1,126
EBITDA	328	557
Coût de l'endettement financier brut	242	258
Indexation	(14)	(26)
Coût de l'endettement financier brut hors indexation	228	232
Ratio EBITDA / coût de l'endettement financier brut hors indexation	1,4	2,4

* Recalculé à taux de change du compte de résultat au 31 décembre 2020 (1£ = 1,126€).

Ratio dette nette sur EBITDA

Le ratio de dette nette sur EBITDA tel que défini par le Groupe est le rapport entre les dettes financières diminuées de la valeur nominale indexée des obligations G2 détenues par le Groupe et de la trésorerie et équivalents de trésorerie, et l'EBITDA consolidé. Au 31 décembre 2020, ce ratio s'établit à 12,6 à comparer à 7,6 au 31 décembre 2019.

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2020	31 décembre 2019
Dettes financières non courantes	4 850	4 853
Dettes financières courantes	62	61
Autres dettes financières non courantes	58	50
Autres dettes financières courantes	20	34
Total dette financière	4 990	4 998
Obligations indexées sur l'inflation (G2)*	(212)	(232)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(629)	(525)
Dettes nettes	4 149	4 241
EBITDA	328	560
Ratio dette nette / EBITDA	12,6	7,6
<i>Taux de change du bilan €/£</i>	<i>1,112</i>	<i>1,175</i>
<i>Taux de change du compte de résultat €/£</i>	<i>1,126</i>	<i>1,140</i>

* Valeur nominale indexée.

5 COVENANTS LIÉS À LA DETTE DU GROUPE

Eurotunnel

Le ratio de couverture du service de la dette et le ratio de couverture synthétique du service de la dette au titre de l'Emprunt à Long Terme s'appliquent au sous-groupe d'Eurotunnel Holding SAS. Ces ratios sont décrits à la note G.1.2.b des états financiers consolidés figurant en section 2.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2020.

Au 31 décembre 2020, Eurotunnel respecte ses engagements financiers au titre de l'Emprunt à Long Terme avec un ratio de couverture du service de la dette et un ratio de couverture synthétique du service de la dette d'environ 1,45.

Néanmoins, dans le contexte de la crise sanitaire et par précaution, le Groupe a conclu avec ses créanciers, le 17 octobre 2020, un accord de « waiver » sur son covenant principal, le « ratio de couverture de la dette senior » (voir note A.1 des états financiers consolidés figurant en section 2.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2020).

Getlink

Les conditions attachées aux Green Bonds 2025 émises par Getlink SE intègrent des ratios financiers (« incurrence covenants »), dont le non-respect peut le cas échéant empêcher la réalisation de certaines opérations comme le versement de dividendes ou la levée de financements supplémentaires, sans toutefois donner lieu à un cas de défaut. Le Groupe n'a pas respecté ces ratios au 31 décembre 2020 ; toutefois, l'opération de refinancement conclue par Getlink en octobre 2020, a permis d'augmenter la flexibilité du Groupe pour lever de nouveaux financements (dans la limite de 400 millions d'euros) et sa capacité à payer des dividendes (150 millions d'euros par an dans une limite de 300 millions d'euros) sans avoir à respecter ces ratios. Pour plus d'information, voir notes A.4 et G.1.1 des états financiers consolidés figurant en section 2.2.1 du Document d'Enregistrement Universel 2020.