

Assemblée Générale Mixte de Getlink SE du 28 avril 2021

Questions écrites au sens des articles L.225-108 et R.225-84 du Code commerce

Questions de M. Gaschet Christian

▪ **Première question :**

Deux événements majeurs ont bouleversé l'économie européenne et mondiale au cours de l'année 2020 : le Brexit et la COVID-19. La simultanéité des deux événements a-t-elle eu des effets imprévisibles pour l'activité de GETLINK SE ?

Les effets ont-ils été positifs et/ou négatifs ?

Quelles sont les perspectives de développement de la Société au regard de ces deux événements ?

Réponse :

Depuis le 31 janvier 2020, le Royaume-Uni n'est plus un État membre de l'Union européenne et la Période de Transition prévue pour négocier la mise en œuvre de l'Accord de Retrait s'est traduite le 24 décembre 2020, par un accord de commerce et de coopération. Eurotunnel a travaillé avec les gouvernements, l'Union européenne, l'industrie du transport et ses clients sur des solutions technologiques visant à réduire l'impact des contrôles douaniers des camions ou des trains à la frontière.

Le Brexit a été un accélérateur de mutation digitale et technologique : Eurotunnel a adapté ses installations aux besoins spécifiques des différents contrôles. Il reste à optimiser ces dispositifs mis en œuvre le 1^{er} janvier 2021 et à poursuivre l'adaptation progressive au Brexit pour les camions arrivant au Royaume-Uni, tout en poursuivant l'intégration des contraintes additionnelles liées à la pandémie de la Covid-19, en fonction des évolutions au moment considéré.

L'épidémie du virus Covid-19, et les restrictions périodiques de circulation et les mesures successives de confinement imposées par les gouvernements français et britannique en 2020 ont eu un impact significatif sur les trafics passagers. Eurostar a été contraint de réduire massivement sa grille horaire tout au long de l'année.

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, mais a été fortement impactée en fin d'année par les restrictions de passage de la frontière par les camionneurs imposées par le gouvernement français.

En 2020, l'entreprise a réactivé son Plan de crise Pandémie et mis en place les mesures de prévention et d'hygiène pour protéger en priorité, la santé des collaborateurs et celle des clients, tout en veillant à maintenir l'activité dans un contexte inédit et mouvant. Eurotunnel a été certifié le 23 février 2021 par l'organisation AFNOR (Association Française de Normalisation) sur la vérification des mesures sanitaires Covid-19 mises en œuvre.

Ces situations n'étaient pas toutes prévisibles mais elles ont permis de vérifier une rare capacité d'adaptation des équipes d'Eurotunnel et la très grande flexibilité de notre système de transport. Par ailleurs notre activité de fret ferroviaire a su aussi très bien gérer cette crise. Pour l'instant

l'environnement très mouvant de l'évolution de la pandémie et des mesures gouvernementales de restriction de circulation est susceptible de continuer à affecter les voyages et les transports.

▪ **Deuxième question :**

La résolution 2 propose la distribution d'un dividende de 0,05 euro par action pour l'exercice 2020, alors qu'il était de 0,36 euro pour 2018. Le conseil d'administration motive cette proposition par sa confiance "dans ses perspectives à long terme".

- Cette confiance est-elle crédible au regard de ce dividende réduit ?

- Compte tenu de la perte de l'exercice 2020, du report à nouveau bénéficiaire relativement modeste, des frais bancaires que génère le versement d'un dividende aussi faible, ne serait-il pas plus sage d'en prendre acte et de ne rien verser pour 2020 ?

Réponse :

Depuis 2020, l'ensemble des parties prenantes a contribué au devoir de solidarité : actionnaires, salariés, dirigeants et membres du conseil d'administration.

Dans le contexte d'incertitude économique provoquée par la crise, le Groupe a mis en œuvre dès le mois de mars 2020, différentes actions destinées à conserver et renforcer sa position de trésorerie et l'annulation du versement du dividende 2019 au premier semestre 2020 a été accompagnée d'économies substantielles de charges d'exploitation et d'optimisation des dépenses d'investissement, pour réduire les décaissements de trésorerie, tout en préservant les investissements de sécurité et de maintenance.

Getlink a procédé au refinancement de ses Green Bonds 2023 dans d'excellentes conditions ce qui a permis de lever 126 millions d'euros de trésorerie supplémentaire.

Eurotunnel a respecté ses covenants financiers.

La suppression du dividende en 2020 était à l'image de la situation hors norme de 2020.

En 2021, votre entreprise s'est adaptée et même si le contexte reste encore difficile, votre conseil d'administration, confiant dans la solidité du modèle économique et les perspectives à long terme de l'entreprise, a souhaité confirmer son attachement au retour pour l'actionnaire et a décidé compte tenu de notre trésorerie de proposer la distribution d'un dividende, même modeste.