



Société anonyme à conseil d'administration, au capital de 117 000 euros
Siège social : 54/56 avenue Hoche 75008 Paris
R.C.S. de Paris : 878 729 318

DOCUMENT D'INFORMATION

INSCRIPTION DES ACTIONS AUX NEGOCIATIONS SUR EURONEXT ACCESS

Euronext Access est un marché géré par Euronext Paris. Les sociétés admises sur Euronext Access ne sont pas soumises aux mêmes règles que les sociétés du marché réglementé. Elles sont au contraire soumises à un corps de règles moins étendu adapté aux petites entreprises de croissance. Le risque lié à un investissement sur Euronext Access peut en conséquence être plus élevé que d'investir dans une société du marché réglementé.

Le présent Document d'Information ne constitue pas un prospectus au sens du règlement européen (UE) 2017/1129 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2017 concernant le prospectus à publier en cas d'offre au public de valeurs mobilières ou en vue de l'admission de valeurs mobilières à la négociation sur un marché réglementé.

Des exemplaires du présent document ci-après le « Document d'Information » sont disponibles sans frais au siège de la société HOPIUM ci-après la « Société » ainsi qu'auprès d'EuroLand Corporate. Ce document peut également être consulté sur le site internet de HOPIUM : (<http://www.hopium.com>).

L'opération proposée ne nécessite pas de visa de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF). Ce document n'a donc pas été visé par l'AMF.

**EuroLand
Corporate**

Conseil et Listing Sponsor

1.	PERSONNES RESPONSABLES	3
1.1.	RESPONSABLE DU DOCUMENT D'INFORMATION	3
1.2.	ATTESTATION DE LA PERSONNE RESPONSABLE.....	3
1.3.	COMMISSAIRE AUX COMPTES	3
1.4.	LISTING SPONSOR	3
2.	HISTORIQUE ET PROJET D'HOPIUM.....	4
2.1.	RAPPEL HISTORIQUE	4
2.2.	LE PROJET D'HOPIUM.....	4
2.3.	CHIFFRES CLES D'HOPIUM	5
3.	LA VOITURE A HYDROGENE SELON HOPIUM	7
3.1.	VEHICULE A HYDROGENE ET COMPOSANTS – PRINCIPES DE BASE	7
3.2.	L'HOPIUM MACHINA	11
3.3.	STRATEGIE DE PENETRATION DU MARCHÉ PAR L'HOPIUM MACHINA	17
4.	MARCHE ET CONCURRENCE.....	23
4.1.	TENDANCE DE MARCHÉ	26
4.2.	PAYSAGE CONCURRENTIEL DE LA SOCIÉTÉ	34
5.	ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ.....	37
5.1.	ORGANIGRAMME FONCTIONNEL DE LA SOCIÉTÉ	37
5.2.	PRESENTATION DU MANAGEMENT.....	38
5.3.	COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	39
6.	FACTEURS DE RISQUES.....	40
6.1.	RISQUES FINANCIERS	40
6.2.	RISQUES LIÉS AUX ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ.....	41
6.3.	RISQUES LIÉS À L'ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ ET AUX COLLABORATEURS CLES	45
6.4.	RISQUES RÉGLEMENTAIRES	46
6.5.	PROCÉDURES ET LITIGES	46
7.	INFORMATIONS DE CARACTÈRE GÉNÉRAL CONCERNANT HOPIUM.....	47
7.1.	DÉNOMINATION SOCIALE.....	47
7.2.	FORME JURIDIQUE	47
7.3.	OBJET SOCIAL.....	47
7.4.	PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE.....	48
7.5.	EXERCICE SOCIAL.....	48
7.6.	DIVIDENDES.....	48
7.7.	ORGANES DE DIRECTION, D'ADMINISTRATION ET DE CONTRÔLE DE LA SOCIÉTÉ	48
7.8.	ORGANIGRAMME JURIDIQUE DE LA SOCIÉTÉ.....	54
8.	INFORMATIONS RELATIVES À L'OPÉRATION	55
8.1.	MODALITÉS DE L'OPÉRATION.....	55
8.2.	CALENDRIER DES PROCHAINES COMMUNICATIONS – AGENDA 2021	55
8.3.	CAPITAL SOCIAL	56
8.4.	RÉPARTITION DU CAPITAL.....	56
8.5.	ENGAGEMENTS DE CONSERVATION.....	56
9.	NOTE DE VALORISATION	57
9.1.	RAPPEL HISTORIQUE ET DESCRIPTION DES ACTIVITÉS.....	57
9.2.	MÉTHODES D'ÉVALUATION	61
10.	INFORMATIONS FINANCIÈRES CONCERNANT LA SOCIÉTÉ	64
10.1.	COMPTES INTERMÉDIAIRES ÉTABLIS AU 30 SEPTEMBRE 2020 (NORMES FRANÇAISES).....	64
10.2.	ATTESTATION DE PRÉSENTATION DES INFORMATIONS FINANCIÈRES	73

1. PERSONNES RESPONSABLES

1.1. RESPONSABLE DU DOCUMENT D'INFORMATION

Olivier LOMBARD
Président Directeur général

1.2. ATTESTATION DE LA PERSONNE RESPONSABLE

« Je déclare que, à ma connaissance, l'information fournie dans le présent Document d'Information est juste et que, à ma connaissance, le Document d'Information ne fait pas l'objet d'omission substantielle et comprend toute l'information pertinente. »



Fait à Paris,
Le 18 décembre 2020
Monsieur Olivier LOMBARD
Président Directeur Général

1.3. COMMISSAIRE AUX COMPTES

Exelmans Audit et Conseil, 21, rue de Téhéran, 75008 Paris, représenté par Stéphane DAHAN.
Nommé par décision unanime des associés en date du 26 octobre 2020, pour une durée de 6 exercices
années, soit jusqu'au 31 décembre 2025.
Il ne sera pas nommé de commissaire aux comptes suppléant conformément aux dispositions de l'article
L.823-1 du Code de commerce.

1.4. LISTING SPONSOR

EUROLAND CORPORATE
17, avenue George V
75008 Paris

2. HISTORIQUE ET PROJET D'HOPIUM

2.1. RAPPEL HISTORIQUE

Fondée en 2019 par Olivier Lombard, le plus jeune vainqueur des 24h du Mans, Hopium est l'aboutissement de son expérience acquise sur les circuits de course automobile. Avec un père ingénieur et devenu par la suite pilote de course, Olivier Lombard a couru pendant 7 ans dans des voitures de course propulsées à l'hydrogène, faisant de lui un expert dans le domaine. Véritable laboratoire à ciel ouvert, la course automobile a permis à Olivier Lombard et son équipe de réfléchir sur de nouvelles solutions de conduite tout en répondant aux défis environnementaux contemporains. Alors que le secteur du transport est responsable à lui seul de 20% des émissions de gaz à effet de serre, la Société se positionne comme étant un acteur du changement climatique.

Olivier Lombard a su rassembler autour de lui une équipe d'experts sur les secteurs des piles à combustible hydrogène et de l'ingénierie automobile dans l'objectif d'offrir une alternative aux combustibles fossiles ainsi qu'aux batteries électriques. La voiture à hydrogène de la Société, la « Hopium Māchina », est positionnée haut de gamme et offrira une puissance de 500+ chevaux pour une capacité de déplacement de 1 000 km avec un temps de recharge de 3 minutes. Les voitures seront également connectées et proposeront un large choix de services digitaux, dont une option de pilotage autonome sécurisée grâce à la technologie Blockchain.

2.2. LE PROJET D'HOPIUM

Hopium se positionne comme étant le premier constructeur automobile entièrement dédié aux voitures roulant à l'hydrogène. La société compte déployer ses efforts dans le design des modèles ainsi que dans la conception et la fabrication des pièces destinées à être assemblées par un partenaire ou en interne. La production et l'assemblage des premiers modèles devraient débuter au deuxième semestre 2025 pour une commercialisation dans la foulée. Grâce à l'effet d'expérience, le coût de production des systèmes de batterie à hydrogène devrait se voir diviser par trois pour une production atteignant les 20 000 unités.



Dans le but d'enraciner la marque au niveau local, Hopium réfléchit également à la mise en place d'une station destinée à ravitailler en hydrogène les automobilistes dans chacun de ses six pays cibles (Etats-Unis, Allemagne, France, Chine, Japon, Corée du Sud). L'accès aux stations de la marque ne sera pas exclusivement réservé aux conducteurs d'une Hopium. Au contraire, ces stations seront ouvertes à tous les conducteurs d'une automobile roulant à l'hydrogène. Jouant le rôle de porte-étendard, ces « Hydrogen Refueling Station » renforceront l'image de marque auprès des pays et pourraient éventuellement proposer d'autres services comme la vente de voitures ou des tests de conduite.



Olivier Lombard s'intéresse à l'hydrogène dans l'automobile de compétition depuis plus de sept ans. Il projette de participer aux 24h du Mans en 2024 avec la première voiture de course à hydrogène et de dévoiler le premier prototype de berline haut de gamme à pile à combustible Hopium Mâchina dès juin 2021 dans le cadre des 24h du Mans, puis à partir de juillet 2021 dans une série de démonstrations lors du Big Tour de BPI France.

2.3. CHIFFRES CLES D'HOPIUM

La Société ayant été créée en octobre 2019, avec pour premier exercice social un exercice exceptionnel durant jusqu'au 31 décembre 2020, elle présente une situation intermédiaire au 30 septembre 2020 à la section 10 du présent Document d'Information.

Depuis sa création jusqu'à cette date la Société n'a pas eu d'activité autre que la mise en place de son projet de création d'un véhicule automobile à pile à combustion et n'a donc pas réalisé de chiffre d'affaires.

Les informations financières sélectionnées par la Société et figurant ci-dessous sont extraites des comptes intermédiaires clos le 30 septembre 2020, établis sur une période de 12 mois dans le cadre de la rédaction du présent Document d'Information, conformément aux règles comptables dans le respect des principes des normes comptables françaises.

2.3.1. Présentation générale

Données sociales normes françaises (en K€)	30 septembre 2020 (12 mois)
Chiffre d'affaires	0
Résultat d'exploitation	(373,4)
Résultat net	(374,1)
Actif immobilisé	94,7
Capitaux propres	(364)
Emprunt et dettes financières	0
Autres dettes (compte-courant d'associé)	552,7
Trésorerie	47,3

2.3.2.Détermination du résultat d'exploitation

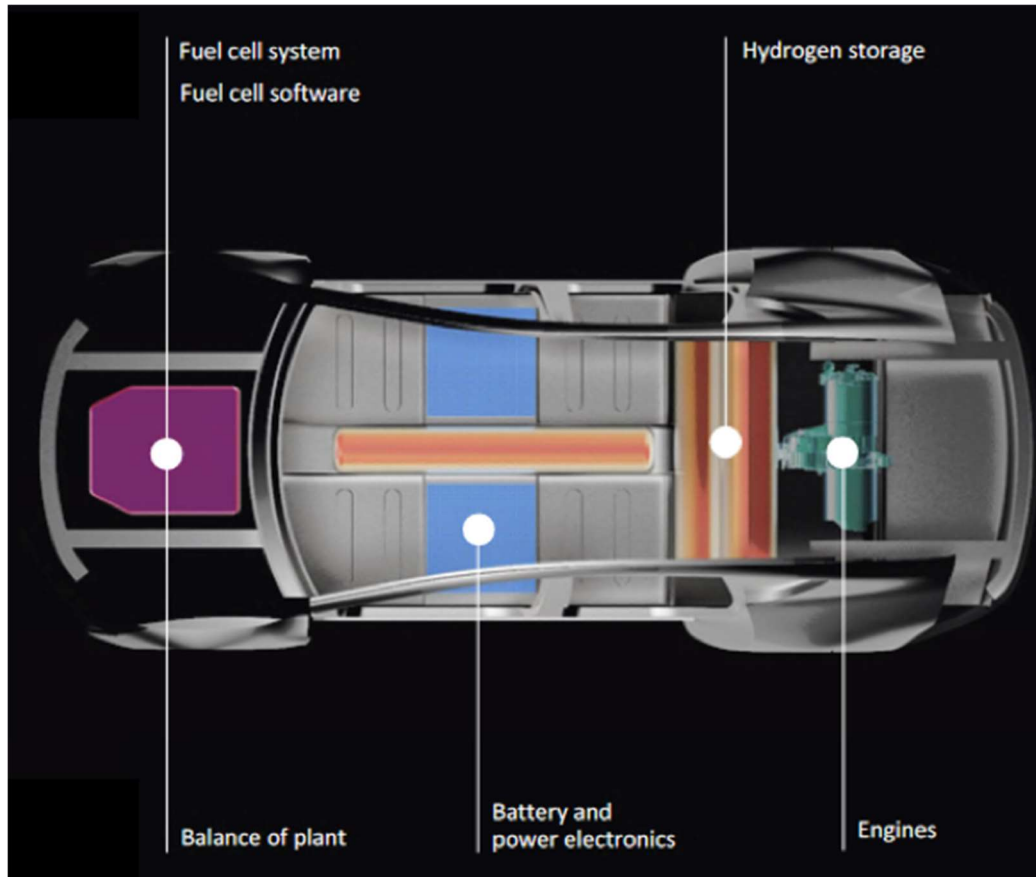
Le résultat d'exploitation est un indicateur qui permet de mesurer la performance de l'exploitation de la Société. Il se calcule sur la base du chiffre d'affaires auquel il faut ajouter les produits d'exploitation et soustraire toutes les coûts et charges liées à l'activité ainsi que les dotations aux amortissements et provisions. Il se décompose comme suit :

Données sociales normes françaises (en K€)	30 septembre 2020 (12 mois)
Chiffre d'affaires	0
Autres produits d'exploitation	0
Achats de marchandises	0
Variations de stock	0
Autres achats et charges externes	370,3
Impôts et taxes	0
Charges de personnel	0
Dotations aux amortissements et dépréciations	3,2
Autres charges	0
TOTAL Charges d'exploitation	373,4
Résultat d'exploitation	(373,4)

3. LA VOITURE A HYDROGENE SELON HOPIUM

3.1. VEHICULE A HYDROGENE ET COMPOSANTS – PRINCIPES DE BASE

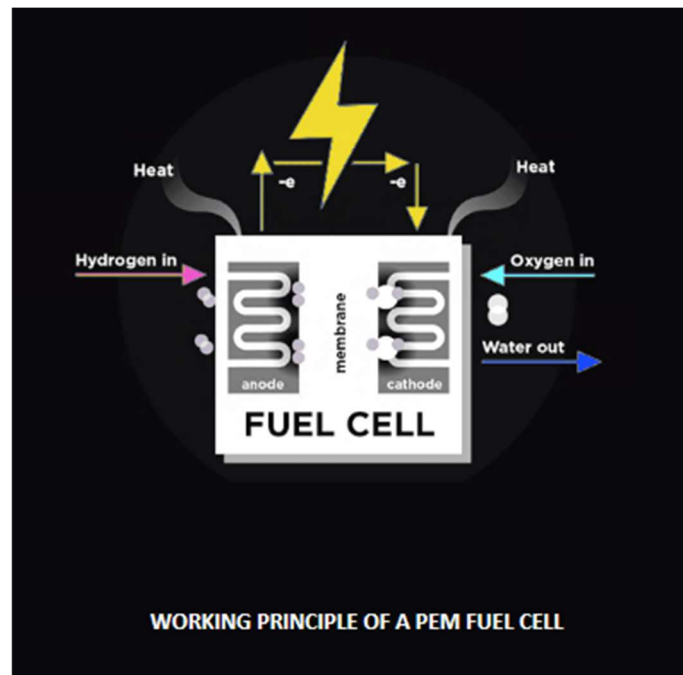
3.1.1. Fonctionnement de la pile à combustible



Bien que la voiture à hydrogène s'appuie sur un même système que celui de l'électrique, son fonctionnement diffère. Le véhicule à hydrogène est doté d'un réservoir qui, lors d'une recharge à l'hydrogène, stocke des molécules d'hydrogène qui sont par la suite dirigées vers la pile à combustible qui pourra les convertir en électricité, nécessaire au fonctionnement du moteur. La pile à combustible se révèle donc être le cœur du système de la voiture à hydrogène.

La durée de vie de la pile est d'environ 7 000h suivant le cycle WLTP (Worldwide Harmonized Light Test Procedure : essais d'homologation des nouveaux types de véhicules, qui correspond à une distance parcourue d'environ 300 000 km). Les parties cœur de la pile sont remplaçables grâce à un système de « plug » permettant de passer facilement d'un empilement de piles (« stacks ») à un autre.

L'entretien de ce type de véhicules est réduit puisque le nombre pièces mécaniques en mouvement est simplifié. Principalement, cela sera du changement de certains composants (cartouche d'ionisation, humidificateur, purge circuit de freinage, etc.). Sera également mise en place une maintenance prédictive permettant de fluidifier les entrées et sorties des véhicules en maintenance et de réduire le temps d'attente du conducteur. Ces contrôles s'effectueront dans des centres de maintenance indépendants, de réseau ou même de concessionnaires classiques, qui ne manqueront pas de se développer avec la montée en puissance de la technologie de la pile à combustible et sa généralisation, dans lesquels des garagistes auront effectivement été formés à l'utilisation de cette technologie, le cas échéant par Hopium et/ou ses partenaires.



La pile à combustible conçue par Hopium

Découverte par le chimiste et physicien William Grove dans les années 1830, la pile à combustible n'a été testée que récemment sur le système automobile. La pile à combustible est un convertisseur d'énergie qui permet la transformation d'un combustible comme l'hydrogène, en électricité et en eau grâce à de l'oxygène. A l'intérieur de la pile, la création de l'électricité se fait par réaction d'oxydoréduction.

La molécule d'hydrogène, en approchant un catalyseur, se putréfie en épandant protons et électrons. L'aboutissement de cette dissociation va déclencher la production de courant électrique tandis que l'assortiment d'oxygène, de protons et d'électrons engendrera l'eau.

Retranscrite dans le système automobile, la technologie de la pile à combustible avec son système de conversion utilise de l'oxygène et de l'hydrogène pour créer de l'électricité, sous forme d'électrons, qui sera par la suite acheminée vers la batterie et le moteur. Par la suite, l'eau, formée après la rencontre de protons, électrons et oxygène, sera évacuée par le pot d'échappement.

La technique majoritairement utilisée dans l'industrie automobile est celle de « *la membrane échangeuse de protons* » qui se sert de l'hydrogène gazeux qui sera stocké par la suite dans un réservoir.

Tout véhicule à hydrogène abrite une batterie tampon qui opère comme une « réserve de puissance ». L'énergie sera créée en réponse à une demande, par exemple les fortes accélérations. Puis, cette réserve est rechargée par la pile à combustible quand cette dernière prend le relais pour alimenter également le moteur électrique.

3.1.2. Autres composants

- Module électronique de puissance : l'électronique de puissance est un composant indispensable tout autant pour les véhicules électriques que pour les véhicules à hydrogène. Ce composant, présent dans tous les équipements électriques et électroniques joue un rôle majeur dans la fourniture, la conversion et le contrôle de l'énergie électrique.
- Balance of plant : terme généralement utilisé dans le contexte de l'ingénierie électrique pour désigner tous les composants de support et les systèmes auxiliaires d'une centrale électrique nécessaires pour fournir l'énergie, autres que l'unité de production elle-même. Hopium a développé son propre compresseur.

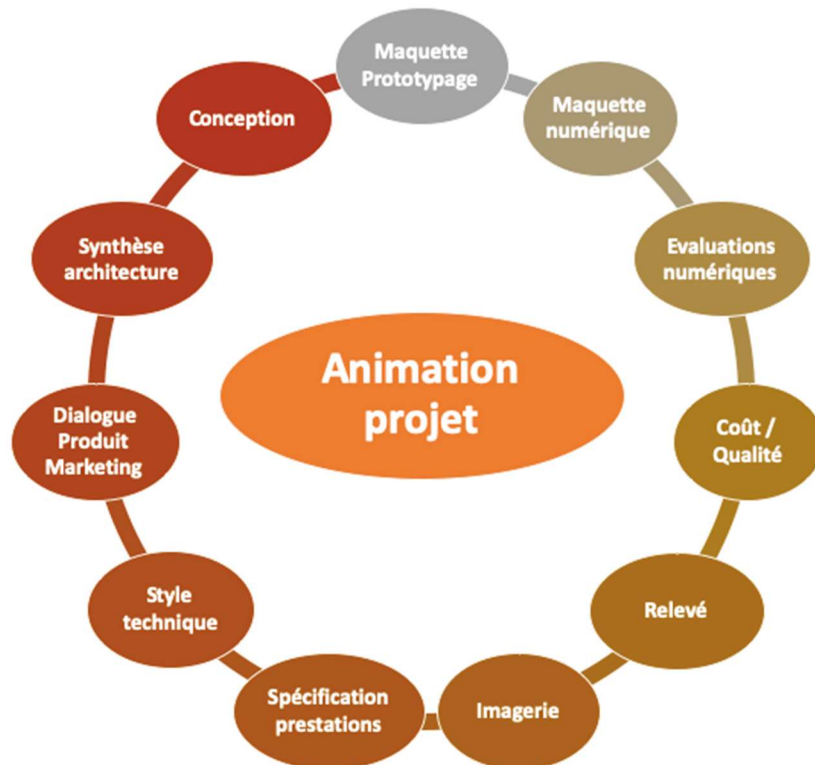
3.1.3.Elaboration d'un prototype

Avant la mise sur le marché d'un véhicule neuf, il existe un certain nombre d'étapes préalables à l'industrialisation par lesquelles le constructeur doit passer. Ces étapes, qui s'étalent sur plusieurs années, incluent en grande partie l'élaboration de prototypes qui mettent en place de façon fractionnée et intelligente l'intégration de la technologie du véhicule et de ses composants, dans un environnement de circulation réel.

Le constructeur, après avoir effectué une étude de marché approfondie sur l'acceptabilité de son véhicule auprès des futurs clients cibles, met en place un ensemble de demandes sous forme de spécifications précisant les caractéristiques de son produit.

L'ensemble des validations, qui jusque-là devaient être effectuées avec la réalisation de composants de prototypes, peuvent être faites par des simulations numériques, autant pour estimer la résistance aux accidents de la route que pour l'analyse fonctionnelle déterminant la résistance à la vibration des composantes.

Après avoir effectué un certain nombre de tests de validations des composants et de la technologie, les designers établissent un prototype en 3D qui permettra au constructeur de se rapprocher des fournisseurs adéquats. Une fois la validation et la livraison effectuées, l'assemblage peut avoir lieu suivi d'une série de tests et d'homologations.



Etapes de la conception d'un prototype

Les étapes clés pour l'élaboration d'un prototype

Les principales étapes permettant d'aboutir à la sortie d'un prototype s'organisent comme suit :

1. Pre-sizing : cette étape, qui dure jusqu'à 5 mois, est majoritairement axée sur les validations techniques des composants du véhicule et le dimensionnement des différents systèmes, dans le cas présent pile à combustible et chaîne de traction ;
2. Preliminary design : cette étape permet principalement la validation de la technologie ainsi que le plan de test ou encore l'agencement des composants systèmes ;
3. Detailed design : cette étape, qui consiste à mettre en forme toute la technologie à l'aide des modèles et dessins 3D, va permettre à la Société de cibler les fournisseurs adéquats. Cette phase représente une étape clé du prototypage puisque la pertinence des fournisseurs va conditionner la qualité du manufacturing ;
4. Manufacturing, building & assembling the vehicle : commande et manufacture des composants auprès des fournisseurs puis assemblage du véhicule ;
5. Validation & demonstration test : une série de tests (crash tests) et de processus normés sont à réaliser pour obtenir l'homologation. Il s'agit d'une série d'essais correspondants au plan de test mis en place en amont ayant pour objectif de tester la technologie intégrée au véhicule dans diverses conditions réelles. Il existe d'ores et déjà des standards d'homologation sur lesquels Hopium s'appuie puisque des véhicules à hydrogène roulent depuis un certain nombre d'années. Hopium devrait travailler en étroite collaboration avec l'UTAC Ceram, basée à Montlhéry pour toute cette partie homologation et crash test. Les ateliers d'Hopium seront d'ailleurs basés sur site à partir du mois de janvier 2021 pour optimiser et simplifier les phases d'homologations et de test.

Focus sur l'homologation et les crash tests :

Homologation :

Les véhicules motorisés doivent faire l'objet d'une homologation avant leur mise en circulation sur le réseau routier public. Ces homologations, délivrées la plupart du temps aux constructeurs, concernent principalement les véhicules neufs.

En Europe, la "réception communautaire", aussi appelée "réception CE", définit la procédure nécessaire à l'homologation des véhicules avant leur mise en circulation.

L'homologation des automobiles permet donc aux autorités de s'assurer que les véhicules suivent l'ensemble des préconisations liées :

- aux différentes exigences techniques ;
- aux émissions de carburant ;
- à la sécurité et à la fiabilité.

Si ces différents points sont validés, le véhicule pourra donc être autorisé à circuler au niveau international ou national, en fonction de l'organisme ayant délivré cette homologation.

La réception communautaire permet de s'assurer que tous les modèles de véhicules roulants ont été autorisés à le faire. Tous les véhicules motorisés doivent ainsi faire l'objet d'une homologation. S'ils ne sont pas homologués, ils ne pourront pas être autorisés à rouler.

L'homologation des véhicules neufs doit avoir lieu avant la mise en circulation du véhicule. Lors de la mise sur le marché d'un nouveau modèle de véhicule, le constructeur fait homologuer en amont un prototype représentatif des véhicules qui seront ensuite produits en série dans ses usines.

Cette homologation, réalisée en France par le Centre National de Réception des Véhicules, est reconnue par l'ensemble des États membres de l'Union Européenne. Une fois l'homologation validée, les nouveaux modèles concernés pourront donc circuler et être vendus sur l'ensemble du territoire européen. Cependant, cette homologation ne concerne que les véhicules neufs produits de série, et pas les véhicules ayant fait l'objet d'une modification.

Crash tests :

Les crash tests que va subir le véhicule se veulent représentatifs des accidents les plus fréquents. Ainsi le véhicule subira :

- un **choc frontal** : le véhicule est lancé sur une barrière fixe déformable. Ce choc représente la collision entre deux voitures ;
- un **choc latéral** : une barrière mobile déformable est lancée sur le côté du véhicule à l'arrêt. Ce cas simule la collision d'un véhicule avec un autre à l'arrêt (par exemple, à un panneau stop) ;
- un **choc poteau** : le véhicule est lancé contre un poteau de 25,4 cm de diamètre au niveau du siège conducteur. Ici le véhicule n'est plus sous contrôle et percute un mobilier urbain ;
- un **choc piéton** : il est fait sur l'avant du véhicule. Ces tests représentent les accidents avec un piéton à 40 km/h.

À l'issue des tests, les blessures des occupants du véhicule sont évaluées (grâce aux mannequins biomécaniques occupant le véhicule pendant les tests), et un nombre de points est attribué permettant une notation de la sécurité du véhicule de 1 à 5 étoiles.

3.2. L'HOPIMUM MACHINA

3.2.1. Enjeux du prototypage de l'Hopium Māchina

Avant d'industrialiser son modèle Hopium Māchina définitif en 2025, la Société a prévu de lancer une série de prototypes de 2020 à 2024 qui permettra en premier lieu :

- la validation de différentes technologies qui seront intégrées au véhicule ; puis
- la préparation de son industrialisation.

De janvier 2020 à décembre 2021, la Société ambitionne d'élaborer 2 prototypes qui n'auront pas les mêmes objectifs.

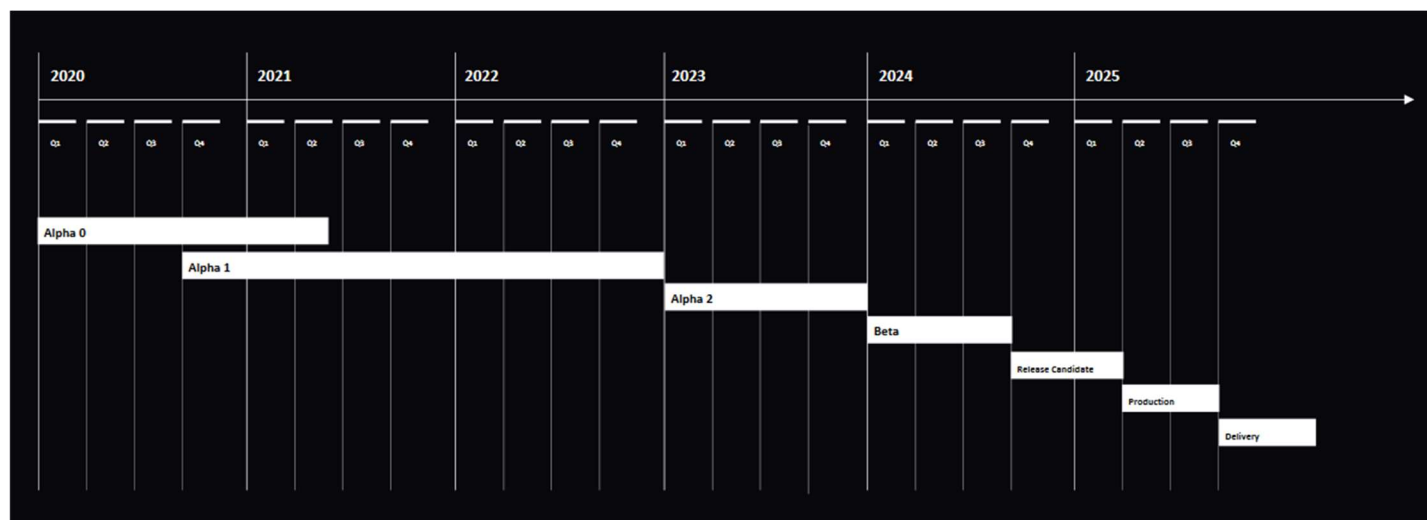
Le premier prototype Alpha 0 (1 exemplaire), dont la période d'élaboration, en cours, s'étale entre janvier 2020 et février 2021, aura pour but de valider la technologie de la pile à combustible Hopium.

Le deuxième prototype, Alpha 1 (3 exemplaires), qui intégrera une logique de pré-industrialisation, débutera à partir de fin 2020 et jusqu'à fin 2022.

De 2023-2024, les prototypes Alpha 2 et le Beta seront conçus dans le but de préparer l'intégration et l'optimisation des technologies définitives prêtes pour l'industrialisation.

A chaque phase du prototypage, la Société augmentera le nombre de prototypes conçus pour cibler des axes de développement différents qui permettront une production intelligente, rapide et agile.

3.2.2. Conception, développement, production et commercialisation de l'Hopium Māchina



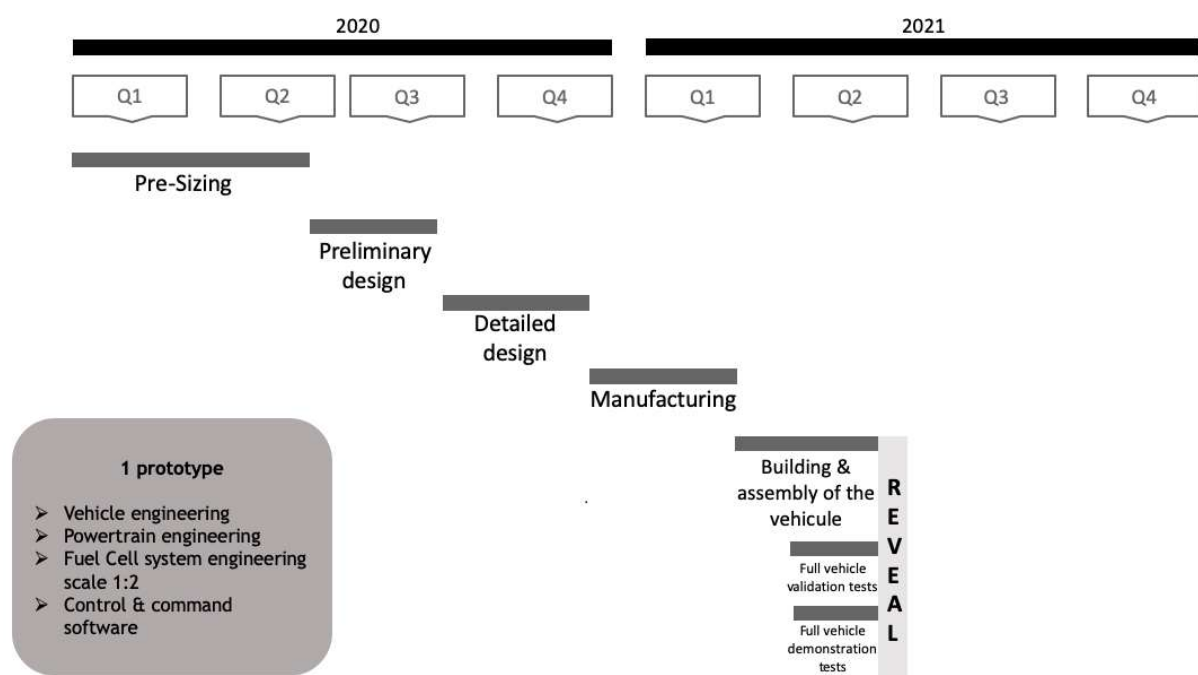
Roadmap d'Hopium

Pour arriver au modèle définitif qui sera prêt à la production puis à l'industrialisation, la société Hopium devra franchir plusieurs phases :

- Phase 1 – ALPHA 0 : cette phase est consacrée au prototypage en mettant l'accent sur le packaging du véhicule ;
- Phase 2 – ALPHA 1 : elle correspond à un « premier jalon » dans la pré-production de la voiture. Cette phase se concentrera sur le développement de la technologie de la pile à combustible haute puissance intégrée dans le véhicule ainsi que sur la chaîne de traction ;
- Phase 3 : cette phase se divise en 3 parties, chacune correspondant à des étapes de tests et d'évolutions permettant d'arriver à un produit final de production fin 2024 et prêt à la commercialisation pour 2025.

Le présent Document d'Information présente les objectifs et principales étapes des phases 1 et 2 (prototypage de l'Alpha 0 et de l'Alpha 1).

3.2.2.1. Phase 1 – ALPHA 0 : Q1 2020 à fin Q2 2021



Phasage d'élaboration du prototype de l'Alpha 0

L'objectif de cette phase est la conception d'un premier prototype, l'Alpha 0, à travers lequel Hopium va tester et mettre en place sa technologie. La stratégie de la Société, à travers cet Alpha 0, consistera à se concentrer seulement sur la technologie du véhicule, et ce, sans prendre en compte les autres aspects, comme la forme du châssis.

Cette première version du prototype va en effet permettre de valider techniquement le packaging du véhicule, c'est-à-dire de travailler sur l'optimisation de l'espace et de l'agencement des différents systèmes et sous-systèmes qui sont la pile à combustible, la balance of plant, l'électronique de puissance, le stockage, la batterie, le moteur, etc.

Toujours dans cette optique de privilégier la technologie et l'agencement des composants du véhicule lors de la conception de ce premier prototype, Hopium a choisi d'opter pour une pile à combustible embarquée à échelle 1:2 (la technologie à l'échelle un demi induit une utilisation de pile à combustible de 75 kW, alors que pour la version définitive de Hopium Mächina la Société vise une pile à combustible de 150 kW).

En ce qui concerne l'écosystème dans lequel Hopium a choisi d'évoluer pour accéder à cet objectif, des fournisseurs de premier plan vont permettre à la Société de se doter de composants performants et en adéquation avec la technologie hydrogène. L'entreprise allemande ElringKlinger, un des fabricants historiques de pièces détachées, fournira le stack (qui désigne un empilement de piles) de la pile à combustible.

D'autres fournisseurs ont été identifiés pour les différents composants du système :

- Rotrex, société axée sur la technologie des systèmes à induction forcée, fournira le compresseur ;
- Luxfer, le plus grand fabricant au monde de bouteilles en composite haute pression, se chargera de la partie stockage hydrogène ;
- Brusa apportera des solutions en termes d'électronique de puissance.

La chaîne de traction (batterie, moteurs) sera développée par le partenaire historique GreenGT.

Au niveau interne, Hopium a composé une équipe experte en innovation des véhicules à hydrogène et spécialisée en R&D de la pile à combustible, en intégration des systèmes et en conception du châssis.

Dotés de compétences et d'expertises indéniables et reconnues par leurs pairs, les collaborateurs d'Hopium évoluent, pour cette phase Alpha 0, au sein d'une organisation fonctionnelle agile qui permettra d'effectuer des tâches spécifiques de développement de manière simple, rapide et efficace.

L'équipe est composée comme suit :

Félix Godard – Head of Design

Anciennement Designer chez Porsche, Tesla et Lucid Motors (marque véhicule électrique)

Loïc Bouillo – Head of Program Fuel Cell Modelization

Anciennement Project manager chez Safran, System architect chez Zodiac et PSA

Thomas Joly – Head of Fuel Cell and Vehicule Control and Command

Anciennement Command Director chez Symbio (équipementier dans les piles H2)

Kerian Jarry – Brand Director

Co-founder chez Atelier Domutiv (stratégie de marque et design)

Matthew McClure – Blockchain Developer

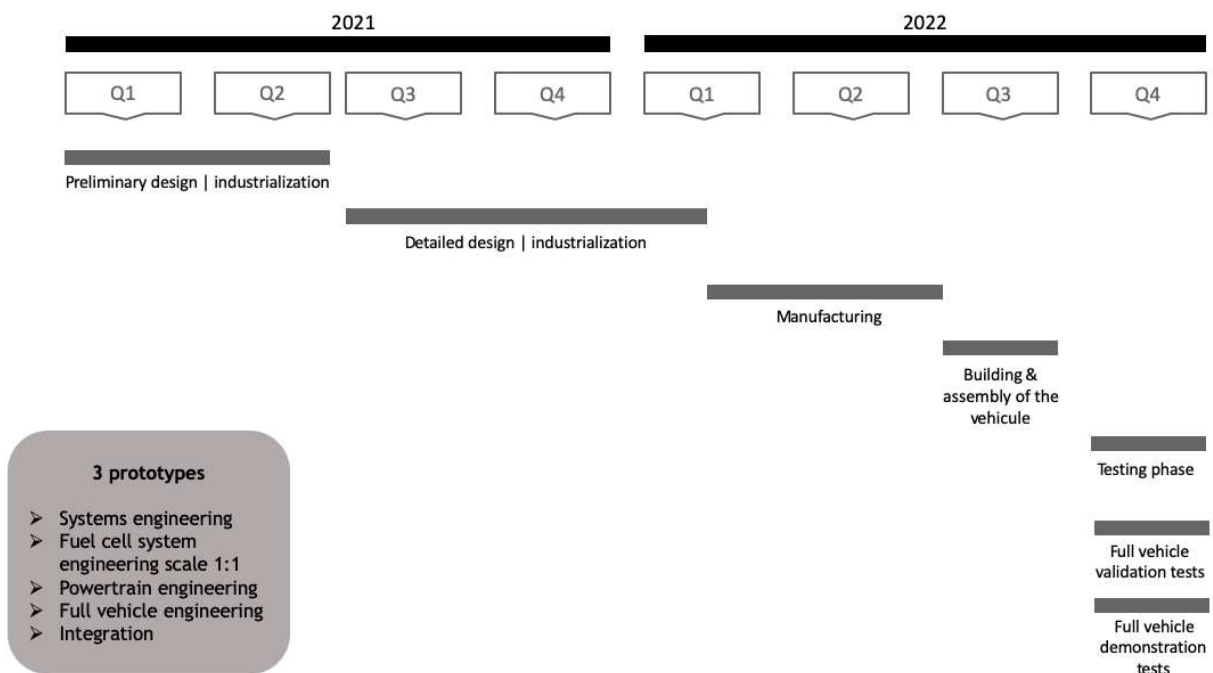
Anciennement Senior Blockchain developer chez RNDR

Fabien Guimard – Head of Fuel Cell System

Anciennement Head of Fuel Cell System R&D chez Symbio

L'enveloppe budgétaire nécessaire à la bonne réalisation de cette phase a été évaluée par la Société à 4,5M€. Elle permettra le règlement des salaires (pour le bureau d'étude, le département design, marketing et administratif), des factures des différents prestataires, des achats de matières premières et d'outils permettant les études d'ingénieries.

3.2.2.2. Phase 2 – ALPHA 1 : Q4 2020 à Q4 2022



Phasage d'élaboration du prototype de l'Alpha 1

Depuis le début du projet de prototypage de l'Hopium Mâchina, l'objectif de le Société a toujours été de préparer au mieux le virage vers la production de la version finale de son véhicule.

Cette phase 2, avec la réalisation du prototype Alpha 1, doit permettre à Hopium d'appréhender au mieux ce tournant en intégrant une logique de pré-production.

En effet, cette étape constitue l'entrée dans la première des 4 phases dites de pré-production qui sont l'Alpha 1, l'Alpha 2, le Beta, et le R. candidate.

La finalité de cette phase est de concevoir et développer un ensemble de véhicules dont les caractéristiques correspondent aux critères d'une future industrialisation.

A la date du présent Document d'Information, Hopium prépare le passage entre la phase 1 et 2, c'est-à-dire, la convergence entre l'Alpha 0 et l'Alpha 1.

Contrairement à la phase 1, la Société concentrera ses efforts, de fin 2020 jusqu'à fin 2022, sur le développement et l'intégration de la pile à combustible haute puissance.

La technologie de la pile embarquée sera, elle, à échelle 1:1 (la technologie à échelle 1:1 induit une utilisation de pile à combustible de 150 kW).

Pour tester des technologies différentes de façon simultanée, la Société a choisi d'élaborer 3 prototypes différents pour cette phase 1 afin de cibler au mieux les aspects de tests et de validations à réaliser.

Spécifiquement pour cette phase, la Société mettra en place un centre de R&D qui orientera principalement ses efforts sur :

- cœur de pile à combustible ;
- software pile à combustible ;
- conditionnements et validations ;
- véhicule ;
- software véhicule.

Un pôle Studio Engineering, faisant le pont entre la partie design et la partie engineering, est d'ores et déjà en place.

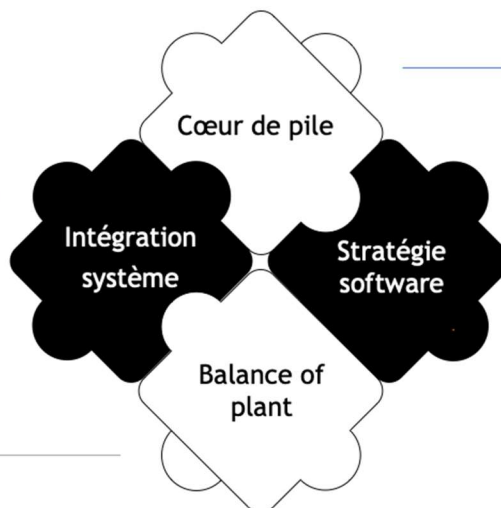
Le développement technique de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture y sera une priorité.

Concernant le réseau partenaire, le rôle dans cette phase de pré-production de GreenGT sera de concevoir et développer la partie refroidissement du système de la pile à combustible ainsi que la chaîne de traction, et de collaborer sur la partie de l'intégration mécanique, du testing et de l'homologation.

Il a été convenu avec GreenGT un transfert de compétences au cours de la phase 2 permettant à Hopium d'avoir la pleine propriété intellectuelle des travaux réalisés par GreenGT SA.

Au cours de cette 2^{ème} phase, Hopium mettra en valeur les points clés de différenciations technologiques de sa solution qui sont :

Intégration du système pile à combustible, balance of plant et stockage hydrogène de manière optimale et compacte dans un véhicule haut de gamme grand public.



Capable de délivrer une puissance importante avec des innovations sur les plaques bipolaires afin d'accroître la densité volumétrique

Un compresseur développé par Hopium

Une stratégie de gestion et d'hybridation pile à combustible haute puissance ou batterie permettant une pleine exploitation des systèmes et une optimisation de la durabilité et de la performance

Dans le but de répartir de façon optimale les ressources humaines sur chaque programme/projet, dès fin décembre 2020, la Société Hopium passera d'une organisation fonctionnelle à une organisation matricielle. Les compétences seront alors regroupées sous un axe de services spécialisés et les programmes/projets seront regroupés sous un autre axe.

Une phase de recrutement en 2021 devrait permettre d'amener le total de l'équipe à 48 personnes. Certaines compétences seront doublées et d'autres créées.

L'enveloppe budgétaire nécessaire à la bonne réalisation de cette phase a été évaluée par la Société à 100 M€ d'euros qui serait répartie de la façon suivante :

- 89 M€ pour la R&D. Les postes concernés sont les suivants :
 - Système pile à combustible + Powertrain – 35M€ ;
 - Design – 10M€ ;
 - Véhicule + systèmes embarqués – 36M€ ;
 - Studio Engineering – 5M€ ;
 - Testing – 3M€.
- 11M€ pour les services généraux de la Société ; notamment pour les dépenses suivantes :
 - Marketing et communication ;
 - Administratives.

3.2.3.Des partenariats de premier plan essentiels à la réalisation de l'Hopium Māchina

Hopium a déjà sécurisé plusieurs partenariats clés afin de l'accompagner dans le développement de son véhicule. GreenGT, spécialiste Suisse des technologies appliquées aux automobiles de compétition est l'un de ceux-là (cf. sections 3.2.1 et 6.2.3 du présent Document d'Information).

En plus de ce partenariat avec GreenGT, Hopium entend nouer plusieurs partenariats sur toute la chaîne de valeur avec des acteurs spécialistes tels que Nvidia et ARM pour les puces dédiées à rendre autonome le véhicule, Plastic Omnium pour le stockage ou encore Air Liquide pour la logistique autour de l'hydrogène.

Des partenariats stratégiques devraient être établis au cours de l'exercice 2021. Ces partenariats concerneront l'approvisionnement et la distribution en hydrogène avec l'un des plus importants acteurs mondiaux, les réservoirs à hydrogène, certains composants technologiques du système de pile à combustible, les services digitaux proposés dans le véhicule (streaming, gaming, office, etc.), la réalité augmentée appliquée au véhicule.

Ces partenariats de premier plan et notamment celui avec GreenGT, acteur ayant déjà prouvé ses capacités dans le développement de véhicules performants à hydrogène, renforce la crédibilité du projet Hopium.

Si Hopium a recours à plusieurs partenaires tout au long du développement de son projet, la société reste néanmoins propriétaire des technologies associées. Déjà en possession des droits de propriété intellectuelle liés à la technologie de la pile à combustible, des transferts de propriétés à venir sont d'ores et déjà convenus entre GreenGT et Hopium concernant certains composants de la pile à combustible ainsi que du groupe motopropulseur.

D'autres transferts auront lieu tout au long du développement du véhicule afin d'offrir l'entière propriété des technologies à Hopium.

3.3. STRATEGIE DE PENETRATION DU MARCHE PAR L'HOPIUM MACHINA

3.3.1.Le modèle de revenus d'Hopium

La Société a identifié 4 principales sources potentielles de revenus pour son activité :

- 1) **La vente des véhicules** : Vente aux consommateurs privés ;
- 2) **Services financiers** : Revenus supplémentaires provenant d'une offre de financement et de location pour véhicules Hopium permettant à la Société de percevoir une commission sur les contrats de financement conclus par le partenaire financier ;
- 3) **Marque blanche** : Revenus complémentaires issus de la fabrication en marque blanche du groupe motopropulseur à des constructeurs tiers pour fabriquer leurs véhicules à hydrogène ;
- 4) **Services digitaux** : Revenus complémentaires à provenir des services numériques embarqués dans le véhicule (Applications d'info-divertissement ; connectivité à la pile à combustible pour optimiser les performances de conduite ; gestion des véhicules, assistance IA, interface de bureau, interface domestique, maintenance prédictive, etc.

Hopium's digital services ambition

Infotainment				Safety	Office	Home	Wi-fi	
Video streaming	Music streaming	Video games	Social media	Road safety	Visio-conference	Office tools	Connected devices	Wi-fi spot
Access to video streaming platforms	Access to music streaming platforms	Access to video games platforms	Access to social network, possibility to share and publish content	Digital assistant informing the driver on weather, road condition...	Connection to visio-conference services	Access to email and collaboration platforms	Interaction with smart home, in-house connected devices	Access to the Internet from the vehicle
<div>Partnerships</div> <div>   </div>	<div> </div>	<div> </div>	<div>  </div>		<div></div>	<div></div>		

Hopium ambitionne également d'utiliser la Blockchain pour sécuriser la collecte et la gestion de données des utilisateurs autour de 5 domaines :

- 1) **Environnement** : Partage de l'impact environnemental
- 2) **Assurance** : Donnée du conducteur partagée aux assureurs pour personnaliser leur prime. Grâce à la technologie Blockchain, les informations sur le type de conduite de l'utilisateur seront enregistrées de manière hautement sécurisée et non modifiable et pourront être, à la demande du conducteur, partagées avec l'assureur afin d'affiner la prime d'assurance ;
- 3) **Maintenance** : En cas de revente, possibilité de tracker les opérations de maintenance ;
- 4) **Personnalisation de l'expérience de conduite** : Accès à leurs préférences depuis un autre véhicule ;
- 5) **Sécurité** : Les personnes non reconnues ne pourront pas démarrer le véhicule

Hopium proposera 3 options de financement aux futurs acheteurs :

- 1) **Paiement cash** : Paiement immédiat de l'intégralité du prix du véhicule pouvant permettre un éventuel discount ;
- 2) **Leasing** : Un acompte minimal suivi de paiements mensuels aux termes du contrat leasing ; le financement offre la possibilité d'acheter le véhicule à prix réduit à la fin du leasing ;
- 3) **Emprunt** : Paiements mensuels jusqu'à ce que le prix soit intégralement payé.

3.3.2.Commercialisation envisagée de l'Hopium Māchina

Les voitures de sport sont majoritairement achetées par des hommes qui ont entre 40 et 59 ans (83% des hommes achètent ce type de voitures (selon New Car Buyer Survey).

Hopium proposera un modèle de commercialisation en ligne intégrant des tests de conduite physiques.

Le système de distribution envisagé comporte 4 piliers :

- 1) **Pré-vente en ligne** : Le site Hopium permettra de faire la recherche de véhicules et la détermination des options souhaitées de ce dernier et de réserver un essai gratuit de l'Hopium Māchina ;

- 2) **Vente mobile** : Evénements « pop-up » et présentation de l'Hopium Māchina dans des lieux caractéristiques de l'univers du luxe avec possibilité de pré-commande et d'essai gratuit du véhicule. Participation à des salons internationaux automobiles de renom ;
- 3) **Vente en ligne** : Achat avec dépôt de garantie et formulaires en ligne ;
- 4) **Livraison directe** : Le paiement doit être effectué en intégralité avant la livraison qui se fera au domicile du client (ou tout lieu déterminé par ce dernier).

Le nombre d'options disponibles sur l'Hopium Māchina sera volontairement limité, de façon à ne pas complexifier la production de la voiture. Les véhicules, qui correspondront à une configuration donnée établie par les utilisateurs lors de leur commande (couleur intérieur, extérieur etc.), seront construits uniquement après réception du paiement complet de la part du client. Les délais de livraison devraient être en moyenne de 54 jours. Les projections conservatrices de volume de production de l'Hopium Māchina pour la première année de production en 2025 sont de 1 783, soit une production d'environ 5 véhicules par jour.

Le prix ne sera pas négocié, il sera le même pour tous les clients.

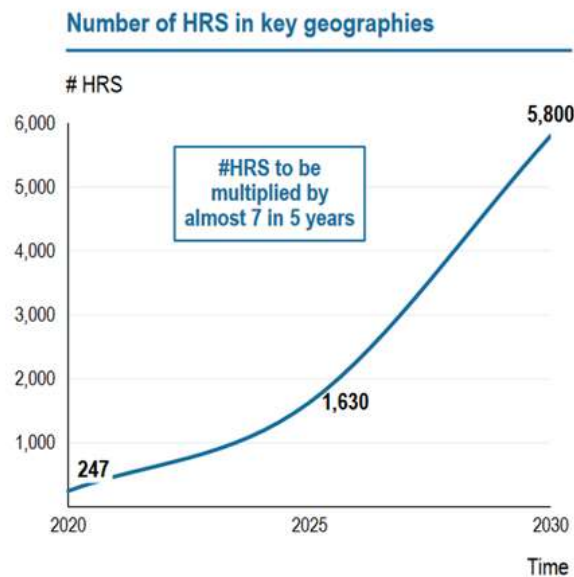
La tarification sera transparente, le configurateur online calculera automatiquement le prix en fonction du choix de financement du client (paiement ou leasing) et inclura, le cas échéant, l'éventuel crédit d'impôt disponible.

Hopium proposera également un service support à l'achat pour les clients afin d'accompagner ces derniers dans toutes les étapes de leur expérience d'achat.

3.3.3.L'enjeu du maillage des stations à hydrogène et du coût de l'hydrogène « à la pompe »

1. Les stations à hydrogène

D'après les données du bureau d'étude de Roland Berger, le nombre de stations hydrogène (appelées dans les figures ci-après HRS pour '*Hydrogen Refueling Station*') se multiplierait par 7 entre 2020 et 2025 passant de 247 à 1 630 stations dans les zones géographiques clés d'Hopium.



Source: Desk research, Roland Berger

Evolution attendue du nombre des stations à hydrogène selon Roland Berger

Hopium a choisi de prioriser la France, la Chine (les 10 plus grandes villes du pays), la Californie, l'Allemagne, le Japon ainsi que la Corée du Sud qui ont annoncé des plans ambitieux favorisant le déploiement et l'implémentation rapide de stations de service à hydrogène d'ici 2030.

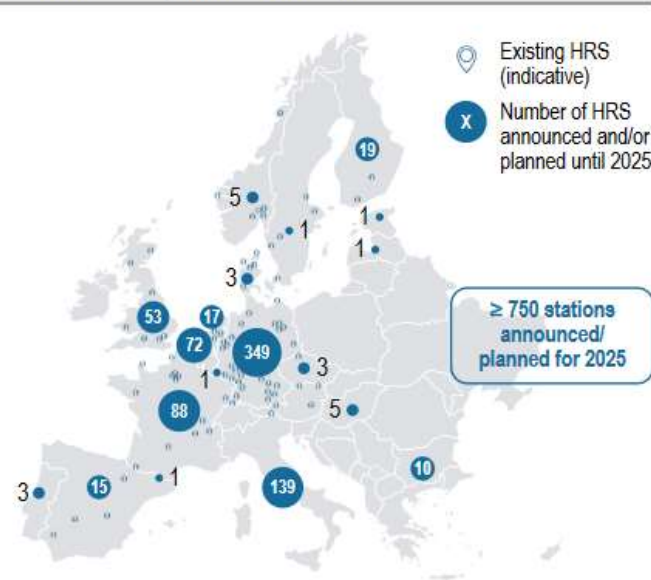
En Europe, la mise en place de plus de 750 stations hydrogène a déjà été planifiée par les autorités publiques d'ici 2025, représentant un investissement cumulé de 3,5 Mds€.

La Californie a pour objectif d'investir à hauteur de 2,5 Mds\$ pour le développement de stations hydrogène alors que la France, elle, met en place des programmes de soutien pour implémenter des stations hydrogène (100 stations en 2023, et entre 400 et 1000 en 2028).

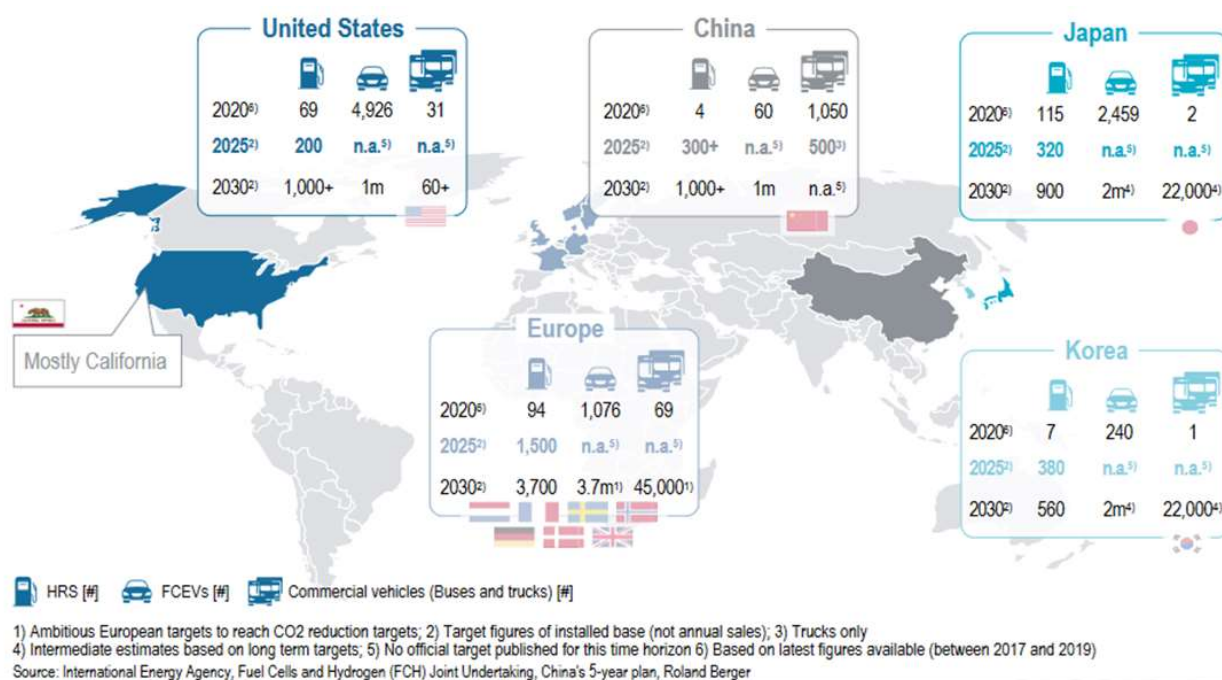
Le déploiement de stations hydrogène s'effectuera dans les grandes zones urbaines en s'intégrant directement aux autoroutes et aux grands axes.

Roland Berger a établi une cartographie du maillage des stations hydrogène en présentant l'état actuel ainsi que les prévisions tenant compte des plans mis en place dans les zones géographiques ciblées par Hopium.

Current and planned HRS by 2025



Le maillage des stations hydrogène en Europe occidentale selon Roland Berger



Le maillage des stations hydrogène dans la zone géographique clé d'Hopium selon Roland Berger.

La France veut être pionnière du déploiement de stations hydrogène en Europe et a mis en place dès 2017 l'un des programmes les plus ambitieux en termes de « projet hydrogène » : Zero Emission Valley.

Ce projet, soutenu par l'Union Européenne, prévoyait un déploiement d'ici fin 2023 de 20 stations hydrogène.

A la date du présent Document d'Information, on dénombre un peu plus de 80 stations hydrogène en France (stations en construction incluses) selon l'Observatoire de l'Hydrogène.

Bien qu'elles soient indispensables au déploiement des voitures à hydrogène qui occuperont de plus en plus le paysage automobile des prochaines décennies, les stations hydrogène peuvent former un maillage nettement moins dense que celui des autres stations du fait de l'autonomie de la berline Hopium pouvant atteindre jusqu'à 1 000 km.

2. Le prix de l'hydrogène

Actuellement dotée d'une infrastructure insuffisante qui rend son coût peu intéressant tant pour les producteurs que pour les consommateurs, l'hydrogène n'est pas encore rentable du fait de sa technologie de l'électrolyse qui est plus coûteuse au début de sa période de déploiement actuelle (Source : Jülich Forschungszentrum, Roland Berger, février 2020). En 2018, d'après le rapport du gouvernement détaillant le plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique, l'hydrogène produit par la technologie de l'électrolyse coûte entre 4€/kg et 6€/kg sachant qu'un kilogramme permet de rouler 100 km contre 2 à 3 € d'électricité et environ 6 à 10 € de diesel ou d'essence aujourd'hui pour la même distance. D'ici 2028, ce coût pourrait, d'après le gouvernement, se limiter à 2€ ou 3€/kg. Cette diminution des coûts de production sera d'autant plus favorable à la technologie de l'électrolyse à haute température qui participerait à elle seule à une réduction de près de 15% des coûts de production de l'hydrogène.

Les conclusions du rapport de BloombergNEF, Hydrogen Economy Outlook, publié en 2020, suggèrent que l'hydrogène vert pourrait être produit entre 0,8\$ et 1,6 \$/kg dans la plupart des régions du monde avant 2050, le rendant compétitif par rapport aux prix actuels du gaz naturel en Chine, en Inde ou encore en Allemagne. Actuellement, le coût se situe entre 2,50 \$ et 6,80 \$/kg selon Bloomberg.

L'hydrogène renouvelable bénéficiera également de la réduction de coûts des sources d'énergie renouvelables dont il émane. Ainsi, le coût de l'éolien serait divisé par deux d'ici 2030 et le coût de l'énergie solaire (photovoltaïque) sera, lui, réduit d'un tiers (Source : IRENA, desk research, Roland Berger datant de février 2020).

La France prévoit qu'à l'horizon 2030, grâce notamment aux économies d'échelle agrégées aux progrès espérés en termes de coût de l'électrolyse évoqués auparavant, l'hydrogène distribué en station devrait être à un niveau de prix comparable au coût de l'énergie pour un véhicule diesel (Source : Plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique, 2018). D'après l'Hydrogen Council et l'analyse de Roland Berger les coûts de l'hydrogène en comparaison avec les autres énergies sont présentés en comparant leur prix et leur consommation.

Tableau comparatif du coût de l'énergie en 2020

Energy		> Gas price: USD 1.68/L	> Electricity price: USD 0.22/kWh	> H2 price: USD 8.00/kg
		> Consumption: 7L/100km	> Consumption: 18 kWh/100km	> Consumption: 1 Kg/100km

Source: expert interviews, DOE, Hydrogen Council, Roland Berger analysis

4. MARCHE ET CONCURRENCE

Depuis plusieurs années, la transition énergétique, transformation structurelle des habitudes de consommation et de production de l'énergie, conditionne le développement d'un modèle universel de croissance verte. Dans le cadre de l'ambition de la Commission Européenne de réduire de 55% les émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990, la mobilité décarbonée devient un enjeu tant environnemental qu'économique.

En France, 30% des émissions de gaz à effet de serre proviennent du secteur des transports et plus de la moitié de ces émissions est imputable aux véhicules particuliers (source : gouvernement français, 12 octobre 2020, *Focus sur les mesures pour le déploiement des véhicules moins polluants*). Une des premières solutions qui ait été envisagée était le véhicule électrique, développé notamment par des constructeurs automobiles comme Tesla avec son *model 3* ou Toyota avec son modèle *Mirai 2*. La chaîne de production de ce type de véhicule, qui est certes moins polluante que la voiture thermique (voiture alimentée par de l'essence ou du gazole), ne s'inscrit néanmoins pas dans une logique environnementale absolue. En effet, la fabrication des véhicules électriques requiert des terres rares dont l'extraction nécessite une grande quantité d'énergie carbonée, leurs batteries sont également encore massivement produites en Chine, pays dont l'électricité est elle-même principalement produite à base de charbon, minorant ainsi les avantages de l'utilisation de l'électricité dans des pays dépendant principalement des combustibles fossiles pour la production d'énergie électrique. Par ailleurs, le recyclage des batteries électriques suppose une isolation des substances toxiques qui se trouvent dans les composants, rendant le processus très énergivore.

Dès lors, le modèle de production de véhicules à hydrogène s'impose comme une alternative rentable, conditionnée par la capacité de production des énergies renouvelables qui pourrait répondre à 64% de la demande en électricité en 2050, selon un rapport de Roland Berger de février 2020. Illustration de cette tendance, Toyota, 3^{ème} constructeur automobile mondial, développe ses propres technologies en hydrogène depuis 2017 (Source : Roland Berger février 2020).

L'hydrogène, vecteur énergétique capable de stocker de l'énergie, peut être produit de différentes manières. On parle d'hydrogène « vert » lorsque la source d'électricité permettant sa production est elle-même renouvelable.

L'hydrogène présente de nombreux avantages. Il est facile à stocker et à transporter sous différents états (liquide, solide, gazeux). Etant donné, qu'en dehors de l'énergie, seule de l'eau pure est produite lors de la combinaison entre l'hydrogène et l'oxygène dans une pile à combustible, cette énergie n'est pas toxique et est flexible du fait de sa facilité de transformation (Sources : février 2020 - International Energy Agency, Energy Council, Roland Berger). L'hydrogène participerait ainsi à une réduction de 6 gigatonnes (sur les 27 gigatonnes prévues) d'émission de gaz à effet de serre d'ici 2050. La mobilité, secteur où l'hydrogène vert devrait être le plus utilisé, s'attend à participer à une réduction de 52% des gaz à effets de serre (Sources : février 2020 - Global Hydrogen Council, Roland Berger).

Avant-propos : L'hydrogène et ses apports

Elément naturel le plus abondant de la Terre, souvent en combinaison avec d'autres atomes, l'hydrogène représente 70% de la matière de l'univers. Cet atome peut notamment être extrait d'autres molécules. L'hydrogène peut être produit, à partir de combustibles fossiles, de biomasse et d'énergies renouvelables, de différentes manières : la conversion thermochimique, la conversion « biochimique » et l'électrolyse :

1. La conversion chimique (vaporeformage) consiste à un reformage (c'est-à-dire une conversion de molécules à l'aide de réactions chimiques) du gaz naturel par de la vapeur surchauffée. Après plusieurs réactions, on a la création du dihydrogène (H_2) et du dioxyde de carbone (CO_2) ;
2. La production de l'hydrogène par conversion biochimique se manifeste par une gazéification. A très haute température (entre 1200 et 1500 °C), les gaz libérés se reforment en donnant du monoxyde de carbone (CO) et du dioxygène (H_2) ;
3. Enfin, la méthode par électrolyse fait intervenir un courant électrique pour décomposer l'eau (H_2O) en dioxygène (O_2) et en dihydrogène (H_2).

Le schéma suivant présente les différentes méthodes de production de l'hydrogène :

Hydrogen production methods – Overview

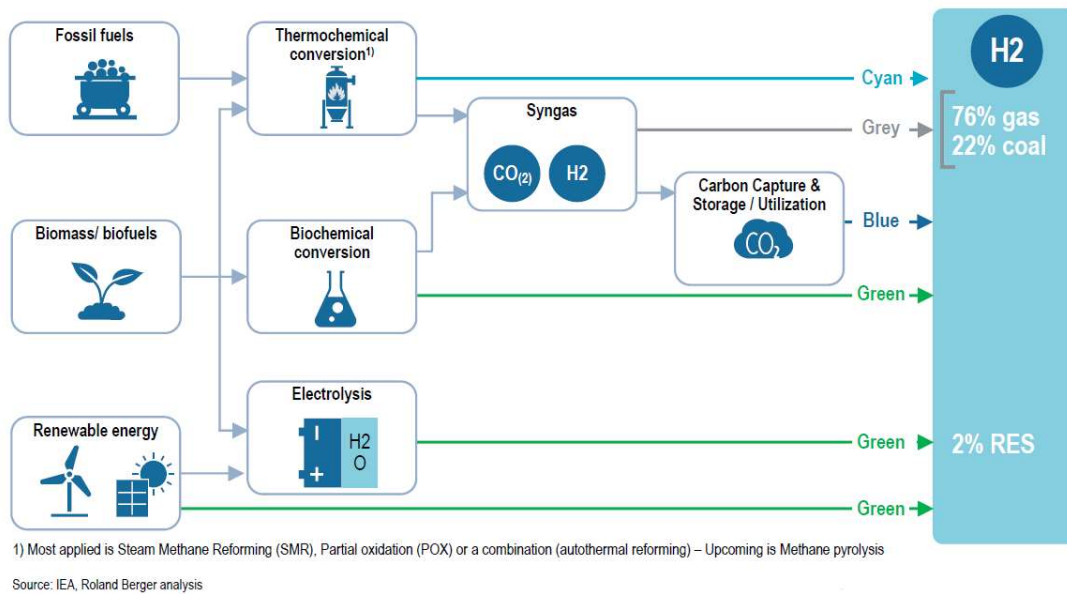


Figure 1 : Les méthodes d'extraction d'hydrogène (Sources : IEA, Roland Berger).

14 fois plus léger que l'air, ce qui lui permet de se disperser très rapidement, l'hydrogène présente une toxicité quasi inexistante puisque sa combustion n'émet pas de dioxyde de carbone (Source : rapport de février 2020 de Roland Berger). La combustion de cet élément permet la génération d'une grande quantité d'énergie totalement décarbonée et prête à l'utilisation.

Les différents procédés de production de l'hydrogène et ses applications :

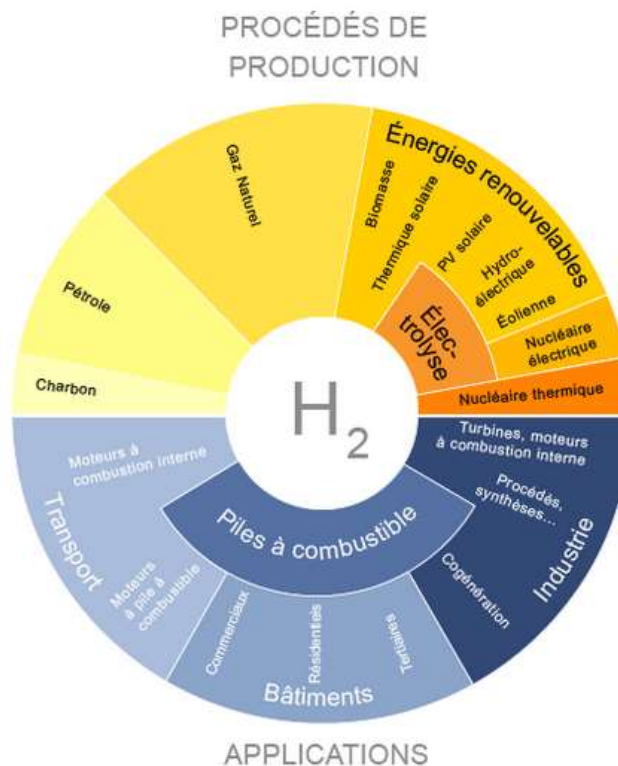


Figure 2 : Les procédés de production de l'hydrogène et ses applications (Source : Hydrogen to system website).

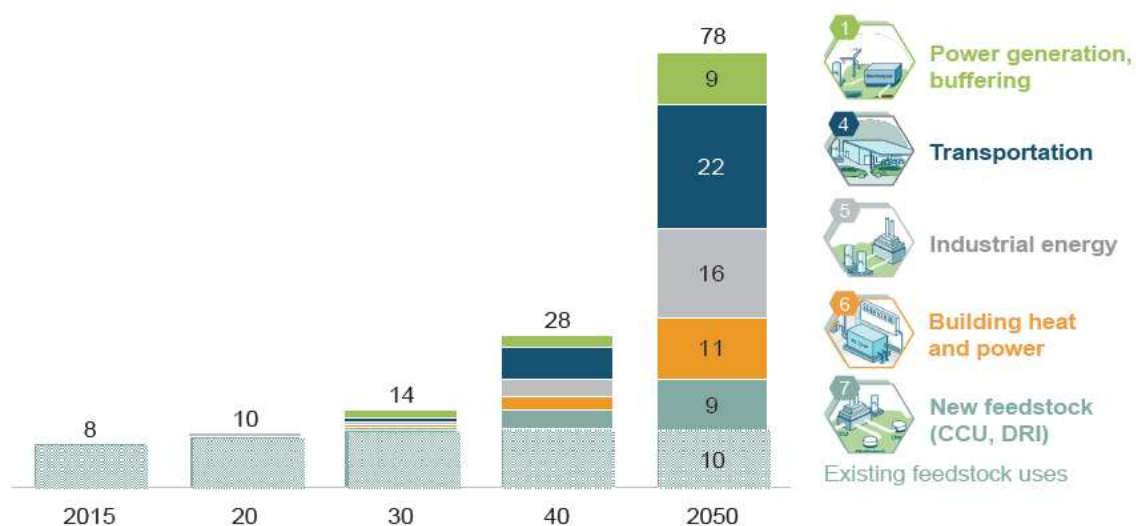
Bien que l'hydrogène ne soit pas une énergie en tant que telle, il constitue, un vecteur énergétique conditionnant le stockage de celle-ci qui peut être convertie et exploitée par la suite. La part des sources des énergies renouvelables dans la production énergétique mondiale devant croître de 35% en 2018 à 50% en 2030, l'hydrogène se positionne comme étant une énergie centrale à travers sa capacité à stocker l'électricité (sources : IEA, Roland Berger février 2020).

L'hydrogène peut être stocké de 4 manières pouvant être appliquées différemment. La technique utilisant le réservoir de gaz sous pression est la plus flexible. Les 3 autres méthodes sont : en souterrain pressurisé, en stockage liquide, et à l'aide de métaux hybrides (Source : SBC Energy Institute, Roland Berger). Ainsi stockée, l'énergie peut être convertie à l'aide d'une pile à combustible appelée aussi pile à hydrogène.

Les systèmes de stockage d'hydrogène sont respectueux de l'environnement même s'ils présentent encore, à la date du présent document, un coût élevé et une capacité limitée. L'hydrogène et son système de combustion nécessitent des investissements importants mais leur durée de vie est bien plus élevée que celle des batteries électriques.

Selon les estimations de l'Hydrogen Council dans son rapport de novembre 2017, *A sustainable pathway for the global energy transition*, la demande globale d'énergie alimentée en hydrogène devrait connaître une augmentation significative entre 2040 et 2050, permettant à la part du secteur de la mobilité d'atteindre 28% de la demande globale.

Global energy demand supplied with hydrogen, EJ



SOURCE: Hydrogen Council

Figure 3 : La demande globale d'énergie utilisant l'hydrogène (Source : Hydrogen Council).

La production mondiale du secteur de l'automobile devrait connaître un véritable bouleversement, au moins au niveau européen, dans les prochaines années dans la mesure où, sous l'égide des accords environnementaux entre Etats membres et Commission Européenne, elle se trouve assujettie à de nouvelles réglementations. Ainsi, à partir de janvier 2021, les producteurs automobiles en Europe seront dans l'obligation de ne pas dépasser une limite moyenne de 95 g/km de CO₂ pour les véhicules commercialisés (Source : Xerfi novembre 2019, La construction automobile dans le monde).

4.1. TENDANCE DE MARCHÉ

Selon une étude Xerfi Global sur la construction automobile dans le monde de novembre 2019, s'appuyant sur des données de l'organisation internationale des constructeurs automobiles, il existe une véritable concentration de la production automobile puisqu'en 2018, les 10 premiers constructeurs produisaient plus de 75% des véhicules dans le monde.

Selon cette étude, cette production mondiale de l'automobile en 2018 est dominée par la Chine qui détient 30% de part de marché, tandis que l'Europe, les Etats-Unis et le Japon représentent respectivement 22,3%, 11,8% et 10,2%.

Dans la zone géographique comprenant les Etats-Unis, l'Europe, la Chine, le Japon et la Corée du Sud, 66 millions de véhicules particuliers devraient être vendus par an au total entre 2020 et 2030, dont 1,96 millions issus des segments high-end (Source : Roland Berger février 2020).

Roland Berger's passenger cars price segmentation [EUR]

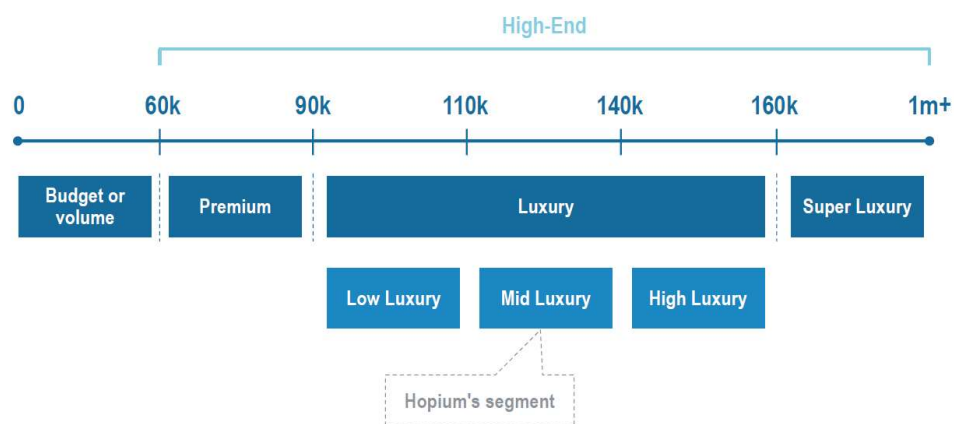


Figure 4 : Les différents segments du secteur automobile (Source : Rapport Roland Berger février 2020).

D'après les chiffres de l'ADEME de 2020, la part des berlines vendues en France en 2019 est de 49,4% (contre 51% s en 2015), plaçant en tête ce type de carrosserie juste devant les véhicules tout terrain qui représentent 38,3 % des ventes cette même année.

La segmentation des véhicules particuliers présentée dans le graphique ci-dessus identifie la fourchette de prix dans laquelle Hopium se positionne. Le segment haut de gamme est décomposé en 3 sous-segments : Low Luxury (entre 90 000€ et 110 000€), Mid Luxury (entre 110 000€ et 140 000€), High Luxury (entre 140 000€ et 160 000€).

Selon le même rapport de Roland Berger, au global, entre 2020 et 2030, le sous segment Mid Luxury représenterait entre 240 000 et 260 000 voitures vendues par an. Dans le segment Luxury, qui contient les 3 sous-segments évoqués précédemment, 44% des voitures vendues seraient des berlines.

Aussi, en ce qui concerne le sous-segment Mid Luxury, 51% des voitures vendues seraient des berlines (tous moteurs compris), ce qui représenterait 142 000 véhicules en 2025 et 148 000 véhicules en 2030.

4.1.1. Marché de la mobilité carbonée : dominateur mais en déclin

4.1.1.1. Les moteurs thermiques : de plus en plus délaissés

A la date du présent Document d'Information, les voitures à moteur thermique sont les plus vendues en France. Selon les chiffres de l'ADEME (agence de la transition écologique) dans son rapport *Car Labelling*, 34,1% des véhicules vendus sont des véhicules à moteur diesel. En prenant en compte les ventes des voitures essence, 92 % des voitures vendues en 2019 sont des voitures à moteur thermique (Source : ADEME 2020 – Car labelling).

Dans son étude datant de Mai 2020 sur la construction automobile face à la crise Xerfi détaille les ventes de voitures par type de motorisation :



Figure 5 : Les ventes de voitures par rapport à leur motorisation en France (Source : Xerfi).

Selon le rapport Roland Berger de février 2020, les voitures à moteur à combustion interne (diesel, essence, gaz), bien que représentant 97% des voitures de tourisme vendues en 2017, ne détiendraient que 45% du marché des véhicules particuliers en 2030 (voir la figure 7 ci-dessous). Le taux de croissance annuelle de ce type de véhicule baisserait de 4% entre 2017 et 2030.

Concernant les véhicules avec une motorisation diesel, les chiffres de l'ADEME montrent que la part de ce type de véhicules est en baisse depuis 7 années consécutives, passant de 70,8% en 2010 à 34,1% en 2020. Cette baisse s'explique d'une part, par le succès des véhicules de petite taille, qui sont majoritairement des véhicules thermiques à essence, et d'autre part, par la suppression de bonus décourageant leurs achats (Ademe décembre 2019- Car labelling).

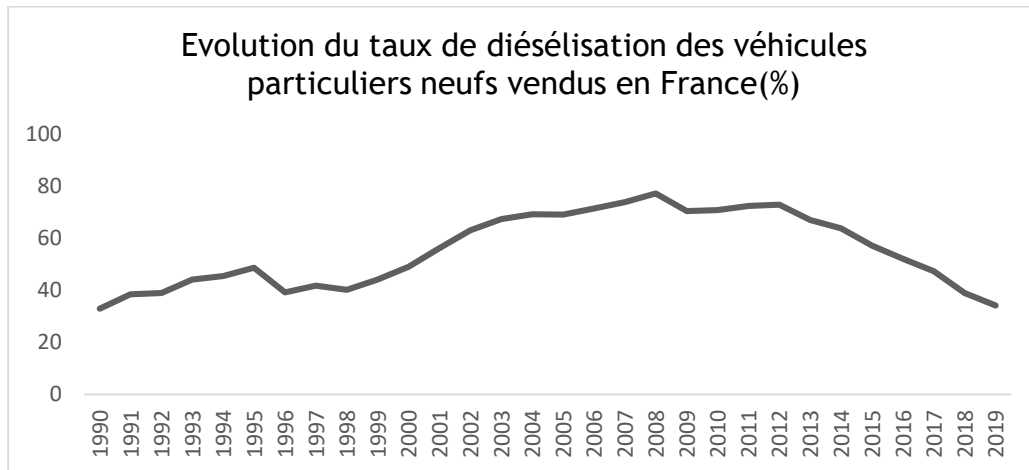
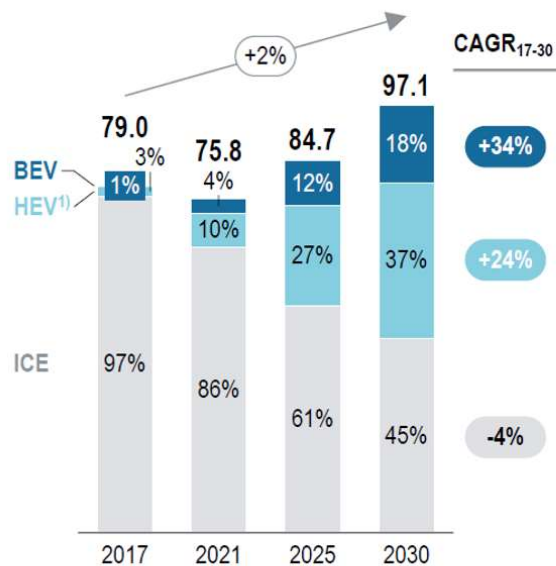


Figure 6 : Evolution du taux de diésélisation des véhicules particuliers neufs vendus en France (Source : [carlabelling.ademe.fr/chiffres clés 2020](http://carlabelling.ademe.fr/chiffres-clés-2020)).

Global passenger car sales by powertrain type [volume]



FCEVs not shown here – account for less than 0.5% of total passenger car sales in 2030

1) Includes Mild hybrid, full hybrid, PHEV

Source: Roland Berger Powertrain Mix analysis

Figure 7 : Les ventes de véhicules particuliers par type de moteur entre 2017 et 2030 (Source : Roland Berger Powertrain Mix analysis).

Addressable market: Mid Luxury Sedans in priority geographies [2020-2030 ; k units]

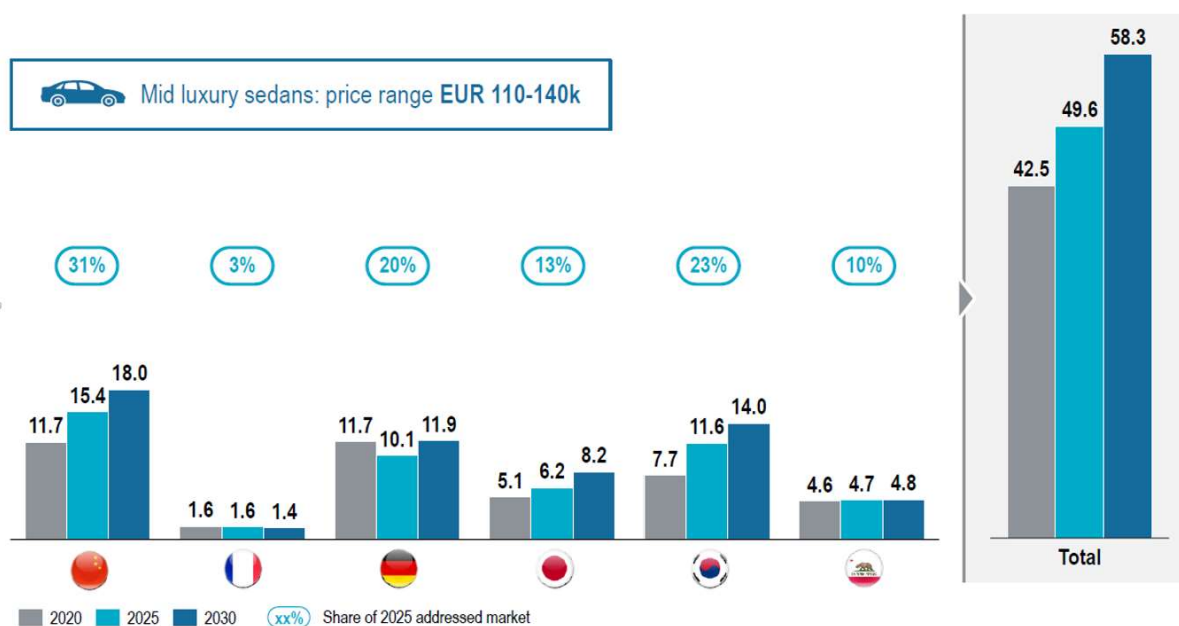


Figure 8 : Part de marché des berlines mid luxury entre 2020 et 2030 (Source : Roland berger – février 2020).

Le tableau ci-dessus présente la part de marché entre 2020 et 2030 des berlines haut de gamme dans les zones géographiques ciblées par Hopium, que sont la France, l'Allemagne, les Etats-Unis (plus précisément l'Etat de Californie), la Chine, la Corée du Sud et le Japon.

Ainsi, en Chine, en 2020 la part de marché des berlines (tous types de moteurs) représenterait un total de 11 700 véhicules vendus, 15 400 véhicules en 2025 et 18 000 véhicules en 2030. En 2025, 6 voitures vendues sur 10 seraient carbonées. Cette tendance se minorerait en 2030, faisant atteindre ce ratio à un peu moins de 5 véhicules vendus sur 10. En partant de cette estimation, la part de véhicules à moteur thermique (essence ou diesel) au sein du sous-segment Mid Luxury représenterait environ 9 394 en 2025 (sur un total de 15 400) et 8 100 en 2030 (sur un total de 18 000) (Source : Roland Berger février 2020).

En appliquant les mêmes ratios évoqués précédemment (voir la figure 7), il y aurait un total de 6 161 de véhicules carbonés en 2025 et 5 355 en 2030, ce qui représenterait respectivement 61% et 45%.

En France, sur le segment Mid Luxury, seulement 976 véhicules carbonés seraient vendus en 2025 et 630 en 2030, sur un total de 1 600 en 2025 et 1400 en 2030. Concernant l'Allemagne, 10 100 véhicules (tous types de moteurs confondus) seraient vendus dont environ 6 161 voitures carbonées en 2025 et 5 355 en 2030 (Source : Roland Berger février 2020).

Dans le rapport *The Future of the Automotive Value Chain Supplier industry outlook 2025* de Deloitte datant de décembre 2017, il est précisé que les investissements dans la technologie des moteurs thermiques sont risqués dans la mesure où le virage électrique mettrait les moteurs à combustion interne en marge des évolutions technologiques.

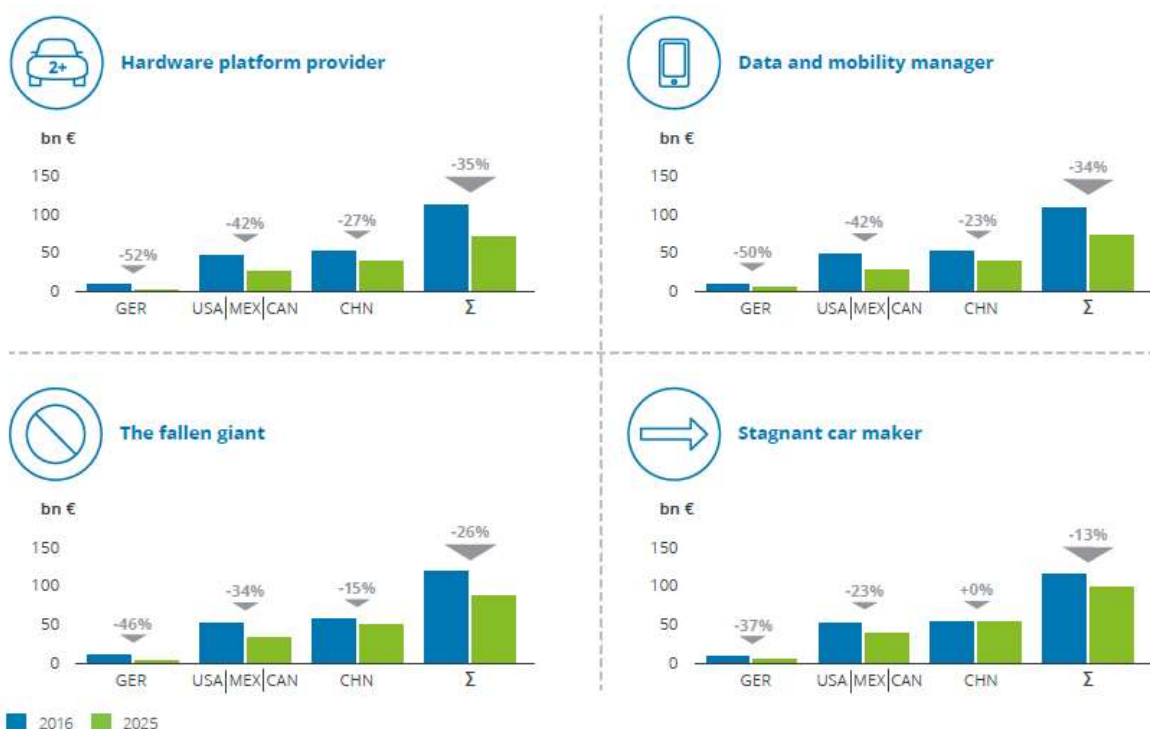


Figure 9 : Prévisions des Investissements dans la technologie des moteurs thermiques (Source : Deloitte dans son rapport *The Future of the Automotive Value Chain* Supplier industry outlook 2025).

4.1.1.2. Politiques incitatives motivées par une prise de conscience

Avec la prise de conscience, ces dernières années, des pouvoirs et de l'opinion publique de la responsabilité évidente de la mobilité carbonée sur les émissions de gaz à effet de serre en France (plus de la moitié de ces émissions proviennent des véhicules particuliers d'après le gouvernement dans son rapport d'octobre 2020 « Focus sur les mesures pour le déploiement des véhicules moins polluants »), le gouvernement français a fait de la décarbonisation de la mobilité une de ses priorités. Ainsi, depuis 2017, c'est la première fois qu'il y a une diminution nette des émissions de CO₂ des véhicules neufs, affichant une baisse de 13,2 g/km par rapport à septembre 2019 et une baisse de 15,1 g/km par rapport à septembre 2018. Cette baisse est en grande partie liée à une diminution accélérée de la « désélicification » des véhicules neufs vendus en France (voir figure 6).

Dans cette optique de réforme énergétique dans le secteur automobile, l'Etat français prévoit une suppression progressive des véhicules à moteur thermique du paysage automobile. En prenant en compte tous les segments de gammes de véhicules, le gouvernement français a inscrit dans la loi d'orientation des mobilités un objectif de fin de vente des véhicules particuliers légers utilisant des énergies fossiles en 2040. Le gouvernement français souhaite que 100% de véhicules neufs vendus en 2040 soient des véhicules n'utilisant pas d'énergie fossile.

En parallèle, le parc des voitures électriques et hydrogènes en France devrait connaître une réelle croissance. Le nombre de véhicules électriques en circulation progresse de façon inédite et ce malgré la crise sanitaire. Depuis janvier 2020, environ 68 000 véhicules électriques neufs ont été immatriculés en France contre seulement 30 000 sur la même période en 2019, affichant une progression en volume de 127% et une part de marché qui atteint 5,9% (elle était à 1,9% en 2018). Pour inciter les Français à acheter des véhicules propres, l'Etat a mis en place un bonus écologique permettant au consommateur de bénéficier, suivant le prix de la voiture, d'une aide allant de 1 000€ à 6 000€. D'ailleurs, au niveau global, 57% de l'ensemble de la réglementation incitative à l'utilisation de l'hydrogène concernant la mobilité (Source : IEA, desk research, Roland Berger ; dossier de presse du gouvernement français du 12 octobre 2020, *Focus sur les mesures pour le déploiement des véhicules moins polluants*).

4.1.1.3. Une évolution hétérogène au niveau mondiale

Le parc mondial des voitures électriques a toujours été dominé par la Chine et les Etats-Unis. Jusqu'en 2016, les Etats-Unis avaient le plus grand parc de véhicules électriques et hybrides avant d'être détrônés par la Chine qui détenait, en 2018, 45% du parc mondial avec plus de 2,3 millions d'unités. L'Europe, et plus précisément les pays comme la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni, détiennent 20% du parc mondial de voitures électriques et hybrides (Source : Agence Internationale de l'Energie / Xerfi, novembre 2019). D'ailleurs en 2018, la Chine produisait à elle seule 65% des cellules lithium-ion pour batteries, tandis que l'Europe en produisait seulement 1% (Source : Xerfi novembre 2019).

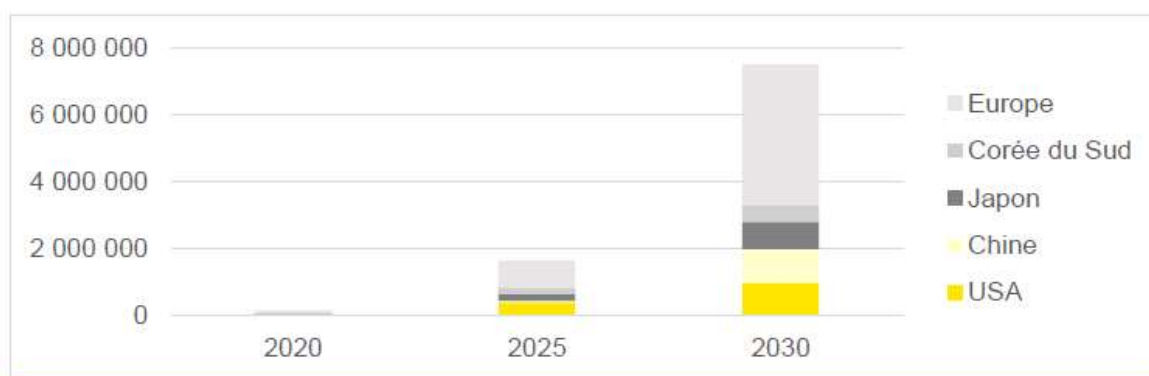
Malgré l'hégémonie de la Chine et des Etats-Unis dans le secteur des véhicules électriques et hybrides, l'Europe, et notamment la France, ont affiché des objectifs ambitieux quant à la décarbonisation de la mobilité. Le ministère français de l'écologie affiche une volonté d'atteindre 1 million de véhicules électriques et hybrides rechargeables d'ici fin 2022. En parallèle, toujours d'après le dossier de presse du 12 octobre 2020, le ministère des transports se donne comme but la mise en place de 100 000 points de charge ouverts au public d'ici 2021 avec 100 millions d'euros du plan de relance qui seront dédiées pour un déploiement de bornes de recharge très rapide. Un montant d'investissement de 2 milliards d'euros est prévu d'ici 2022 pour inciter à acheter des véhicules plus propres (Source : dossier de presse du gouvernement français du 12 octobre 2020, *Focus sur les mesures pour le déploiement des véhicules moins polluants*).

4.1.2. Les énergies renouvelables incarnées par la technologie de l'hydrogène : Modèles durables et rentables

4.1.2.1. L'hydrogène comme vecteur énergétique pour la mobilité décarbonée

Faisant face à cette crise du modèle énergétique, les Etats adoptent des mesures permettant une refonte du système de production automobile. Les gouvernements européens, sud-coréens, japonais, chinois ou encore américains encouragent de plus en plus une mise en place d'une mobilité décarbonée symbolisée par le véhicule à hydrogène. Selon les prévisions de l'Hydrogen Council, un véhicule sur douze en Allemagne, au Japon, en Corée du Sud et en Californie serait un véhicule à hydrogène en 2030. Ainsi, l'hydrogène remplacerait environ 20 millions de barils de pétrole chaque jour (Source : Hydrogen Council & l'ADEME dans « Hydrogène : analyse des potentiels industriels et économiques en France » décembre 2019).

Le tableau ci-dessous présente Figure 10 : L'évolution prospective du nombre de véhicules alimentés à l'hydrogène dans le monde :



Source : Analyses EY prenant en compte les données AIE et Hydrogen Roadmap Europe.

4.1.2.2. Une technologie qui répond aux besoins actuels

Pour réduire les effets néfastes à l'environnement lors des déplacements, il est nécessaire de développer des solutions technologiques qui s'intègrent dans le système automobile et qui répondent aux problématiques spécifiques que rencontre ce type de mobilité. En termes de stockage de carburant et de charge, chaque véhicule, et ce, pour chaque segment, nécessite une technologie adaptée à son poids et son autonomie. L'hydrogène semble répondre à ces caractéristiques.

Utilisé en tant que vecteur énergétique, l'hydrogène facilite le transport et le stockage de l'énergie produite à partir de sources d'énergies. L'avantage de l'hydrogène réside notamment dans le fait qu'il présente une densité énergétique par kilogramme trois fois supérieure aux énergies fossiles. 1 kilogramme d'hydrogène contient quasiment autant d'énergie que 3 kg de pétrole (source : ADEME décembre 2019 - Hydrogène : analyse des potentiels industriels et économiques en France).

La pile à combustible est un convertisseur qui, en utilisant du dihydrogène et de l'air, produit de l'eau et de l'électricité prête à être stockée et distribuée, et ce, en ne rejetant aucune particule polluante. Lorsqu'elle est reliée à un moteur électrique, la pile permet d'avoir un rendement plus élevé en termes d'énergie mécanique, en comparaison avec le moteur thermique (Source : article sur la pile à combustible publié le 19 juillet 2017 sur ecosources.info).

4.1.2.3. L'hydrogène : une ambition devenue un objectif

Selon les prévisions recueillies par Roland Berger, les sources d'énergies renouvelables augmenteraient jusqu'à atteindre entre 35% et 63% des capacités de production en Chine, en Europe et aux Etats-Unis d'ici 2030. Ainsi, pour ces pays qui affichent des objectifs ambitieux pour les véhicules à hydrogène (en 2030 l'Europe compte en produire 3,7 millions, la Californie 1 million, le Japon 0,8 million et la Chine 1 million), ce potentiel changement du mix énergétique participerait à la production d'un hydrogène vert (sources : California Environmental Protection Agency, China Energy Saving and New Energy Vehicle Technology Road map 2016, Roland Berger de février 2020).

La technologie de l'hydrogène est commercialement prête à être déployée, bien que l'essor de ce marché et le coût de production dépendent de l'expansion des infrastructures et des potentielles économies d'échelles engendrées. Les véhicules à hydrogène sont dotés généralement d'une autonomie comprise entre 350 et 700 km pouvant atteindre une vitesse de 160 km/h. La durée de recharge est de 3-4 minutes, bien loin des 8 heures actuellement requises pour une voiture électrique (Source : desk research, Roland Berger - février 2020).

4.1.2.4. Sur le long terme, le modèle de l'hydrogène serait plus rentable que celui de l'électrique

L'économie de l'hydrogène va connaître une nette amélioration grâce notamment :

- à la baisse des coûts d'électricité issue des énergies renouvelables ;
- aux investissements CAPEX pour la technologie « électrolyse » ;
- aux modèles opérationnels qui se sont améliorés.

Etant pour le moment une technologie non industrialisée, le véhicule à hydrogène nécessite un investissement soutenu pendant les premières phases de son déploiement. Le stockage et la technologie de l'électrolyse induisent des coûts initiaux significatifs rendant coûteuse l'infrastructure inhérente aux véhicules à pile à combustible. Par opposition, l'énergie des véhicules électriques, provenant en partie de sources conventionnelles, ne nécessitent pas de capacité de stockage, et donc ne supportent pas ce coût. Néanmoins, avec la potentielle économie d'échelle engendrée, les investissements requis en infrastructure pour les voitures à hydrogène devraient être nettement inférieurs à ceux pour les voitures électriques. A partir de 20 millions de véhicules déployés, 51 milliards d'investissements cumulés seraient nécessaires à la technologie électrique tandis que la technologie hydrogène en requerrait 40 milliards (Source : Jülich Forschungszentrum, Roland Berger datant de février 2020).

Même si sa production est plus coûteuse à ce jour, la voiture à hydrogène rivalise avec la voiture électrique en termes d'impact environnemental et de performance, en étant beaucoup plus respectueuse de l'environnement comme le montre ce tableau réalisé par le bureau d'étude de Roland Berger paru dans son rapport de février 2020 :

Critères	Voiture électrique (2020)	Voiture à hydrogène (2020)	Voiture électrique (2025)	Voiture à hydrogène (2025)
Emission (environnement) (g/100km)	88-158	65-125	88+	65+
Autonomie (km)	200-400	500-650	700	850-1 000
Durée de la recharge	8h	3min	1h (Tesla)	3min
Efficacité de l'énergie (%)	35-61%	31-37%	<=90%	60%
Densité d'énergie pour 500 km (kg)	830	125	Amélioré mais non quantifié	Amélioré mais non quantifié
Economies et TCO* (usd/100km)	65	83	62	71

*TCO : Total cost of ownership

Le prix d'achat de la voiture à hydrogène est 1,55 X plus élevé qu'une voiture électrique mais une réduction de 29% du coût de la pile à combustible, coût qui représente 33% du coût total d'une berline à hydrogène très haut de gamme, est prévue d'ici 2025 (Sources : IEA, Total, US dept of energy, 2degreesinstitute, DOE, market studies, desk research, expert interviews, Roland Berger).

Il existe manifestement une très forte corrélation entre le coût de l'électricité et le coût total de production et de distribution d'hydrogène bas-carbone (par électrolyse). Cette configuration devrait réduire le TCO des véhicules à piles à combustible, selon le rapport de l'ADEME qui reprend les analyses du Cabinet Poÿry en 2019. Concomitamment à cette baisse du coût de production et de distribution, d'après l'Hydrogen of Council, la pile à combustible devrait connaître des améliorations de son efficacité réduisant la consommation de combustible de 20 à 35% en 2030. Cette réduction du TCO moyen pourrait atteindre 80% d'ici 2025, ce qui permettrait aux véhicules à hydrogène de concurrencer significativement les autres types de véhicules dès 2030.

L'ADEME, dans son rapport de 2019 traitant le potentiel industriel et économique de l'hydrogène, se base sur des analyses EY et AIE, a illustré cela :

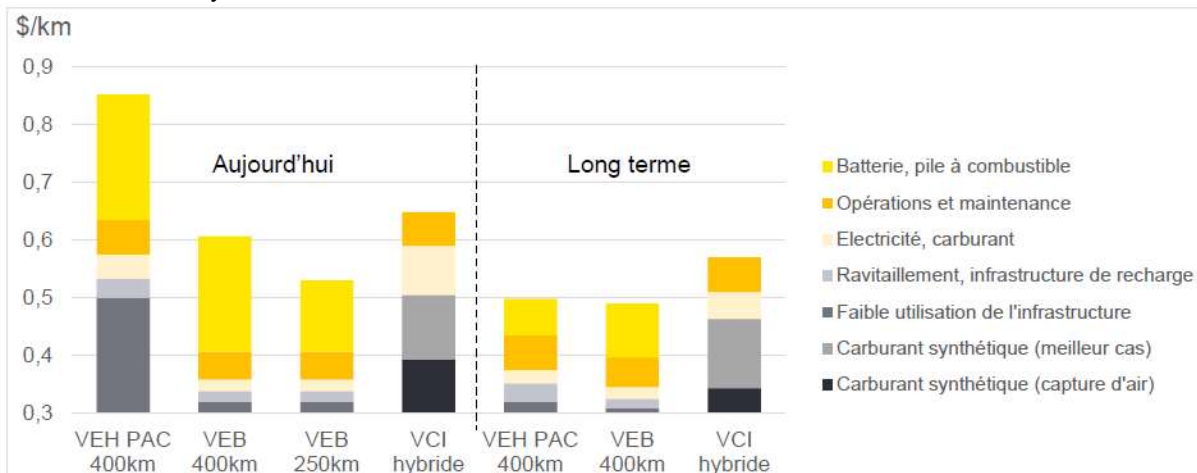


Figure 11 : TCO global selon le type de motorisation et l'autonomie du véhicule

Les ventes de voitures à hydrogène pourraient progresser significativement à partir de 2025, avec un taux de pénétration croissant, représentant un total de 437 000 unités par an dans les zones géographiques clés d'ici 2030 (Japon, Corée du Sud, Etats-Unis, Chine, Union Européenne). Le niveau du taux de pénétration qui serait de 0,5% en 2030, selon une estimation volontairement prudente de Roland Berger, est très en dessous de la moyenne des prévisions de l'industrie qui, elle, mise sur un taux de pénétration moyen de 4,1%. Au sein de l'Union Européenne, entre 2025 et 2030, le taux de croissance global annuel des moteurs à hydrogène est estimé à 27% pour les poids légers (Source : IHS, Cambridge Econometrics, EFE, H2 France, expert interviews, Roland Berger).

4.2. PAYSAGE CONCURRENTIEL DE LA SOCIÉTÉ

Les concurrents d'Hopium en ce qui concerne le marché haut de gamme, peuvent être divisés en 2 catégories que sont les constructeurs historiques du marché et les nouveaux arrivants. Les constructeurs historiques sont des marques de renommée mondiale ayant un poids significatif sur le marché et qui ont une stratégie traditionnelle avec un cœur de métier tourné vers les voitures à moteurs à combustion interne (diesel, essence, gaz) (Source : Roland Berger).

Le Mid Luxury est majoritairement dominé par environ 6 constructeurs automobiles qui sont BMW, Alpina (production de BMW), Lexus, Mercedes-Benz, Porsche et Maserati. Pour un total de 42 500 berlines haut de gammes vendues en 2020 (tous types de moteurs), Mercedes-Benz, avec son modèle S-Class ou encore EQS, représente une part de marché de 60% dans la zone géographique ciblée par la Société (la France, l'Allemagne, les Etats-Unis et plus précisément l'Etat de Californie, la Chine, la Corée du Sud et le Japon), suivie par Porsche qui contrôle 36%. Mercedes-Benz détient 50% de parts de marché en France et 76% du marché japonais (Source : IHS, Roland Berger). Un autre futur concurrent de Hopium est Maserati qui prévoit un total de 10 400 ventes de véhicules à moteur thermique (Source : Sites de constructeurs, IHS, Roland Berger).

Les constructeurs Mercedes-Benz et Porsche se présentent comme étant les principaux concurrents de HMC/Hopium sur le marché des berlines haut-de-gamme. Même si cela ne concerne pas seulement la zone géographique dans laquelle Hopium compte s'implanter, Mercedes a vendu 72 000 unités de son hybride Class-S (moteur thermique et hybride) en 2020 tandis que Porsche a totalisé des ventes de l'ordre de 57 000 unités de ses modèles Panamera (moteur thermique et hybride) et Taycan (électrique) (Source : Sites de constructeurs, IHS, Roland Berger).

Porsche et Mercedes-Benz dominent largement le sous-segment Mid luxury, et totalisent des ventes de 12 000 par an chacun.

4.2.1. Les concurrents du marché électrique

D'ici 2025, 50% des ventes de Volvo seraient des véhicules électriques (Sources : Roland Berger Powertrain Mix analysis).












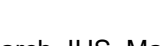

Major xEV product announcements	
	Volvo EVs to represent 50% of the group sales by 2025 ; New BEVs to be introduced from 2020-2021, XC40 will be the first full EV; Polestar 3 will be a full EV large SUV set for 2020 sales
 	Starting 2020, all new JLR vehicles will be electrified – EV Jaguar I-PACE in 2018 and PHEV Range Rover in 2019
	26 xEVs by 2020
	10 BEVs in early 2020s, with every model in Toyota and Lexus line-up available with some kind of electric drivetrain by 2025
	40 hybrid vehicles by 2022, 16 of which will be fully electric
	Electrified versions of all its cars by 2022 ; Smart all-electric in NA starting 2018
	Electrified powertrain in half of its model lineup by 2022
	12 zero-emission electric vehicles will be launched by 2022
	20 new all-electric models by 2023, including two within the next 16 months
	25 electrified models by 2025
	80 new xEVs by 2025, and electric version of all models by 2030
	Electrified powertrain in two-thirds of its lineup by 2030

Figure 12 : les prochaines sorties pouvant concurrencer Hopium

- **Tesla :**

(Source : Desk research, IHS, MarkLines, Tesla, Roland Berger) : fondé en 2003, Tesla est un fabricant américain qui est devenu coté en 2010. Le plan de développement de Tesla consiste à lancer un véhicule électrique très coûteux pour financer les coûts de R&D qui sont nécessaires. En ce qui concerne le groupe motopropulseur, Tesla a choisi de faire un partenariat avec Panasonic pour la production de batteries. L'entreprise a effectué des acquisitions (Hibar systems) pour internaliser sa production de batteries. Le groupe a levé au total 19,9 Mrds\$. La stratégie de distribution du groupe est la distribution

en ligne, ils ont d'ailleurs annoncé la fermeture des magasins (physiques). Le groupe a ouvert une hyper-usine permettant d'optimiser et de maîtriser sa chaîne de valeur. Depuis 2008, le groupe a lancé 5 modèles, dont 2 berlines très haut de gamme. Ceci permet au groupe d'être leader sur le marché des voitures électriques. Bien que, de 2015 à 2017, ses produits vendus étaient des produits « low luxury », désormais plus de 60% ses produits vendus en 2020 sont des produits « budget/volume ». Les ambitions de ventes sont de 590 600 unités en 2023 (373 900 véhicules ont été vendus en 2019).

Sur les 1 345 000 véhicules électriques vendus en 2018 dans le monde, la part des voitures Tesla s'élève à 10% (Source : Xerfi, novembre 2019, la construction automobile dans le monde).

Entre 2013 et 2018, les CAPEX de l'entreprise Tesla représentaient environ 24% du chiffre d'affaires. Ces investissements ont été un besoin pour Tesla pour se doter d'outils de production et développer leurs usines à batteries. Ce taux s'est normalisé en 2018, représentant un peu moins de 10% du chiffre d'affaires (Source : étude de Xerfi datant de Novembre 2019).

Concernant le taux d'émission de CO₂ moyen par groupe, en ne prenant pas en compte Tesla, Toyota propose la gamme la plus propre du marché automobile grâce à ses véhicules hybrides. En moyenne, les constructeurs automobiles émettent entre 101,3 et 135 g/km de CO₂. Tesla n'émet pas de CO₂ grâce à sa gamme 100% électrique (Source : Xerfi, novembre 2019).

- **Renault :**

La marque française a communiqué son nouveau modèle, la Mégane eVision, une berline crossover 100% électrique dont la fabrication en série démarrera début 2022. Ce véhicule aurait une autonomie de 400 km aux normes WLTP, et un poids de 1650 kg, inférieur au couperet de 1 800 kg fixé par le ministère de la Transition écologique. Renault a pour ambition de se recentrer sur le segment C des SUV, crossovers et berlines, dont les marges sont plus élevées. D'après les données de Jato Dynamics, le prix moyen d'une voiture électrique vendue au premier semestre 2020 est sensiblement différent d'un continent à l'autre. Moins de 30 000 dollars en Chine, 48 000 dollars en Europe et 55 000 aux Etats-Unis.

4.2.2. Les concurrents hydrogènes

Les fabricants d'équipement d'origine, comme Hyundai et Skoda, ont déjà commencé à investir en produisant des voitures à hydrogène.

Les voitures électriques, comme la Tesla, proposent une autonomie de 400 km, ce qui est en dessous de celle des voitures à hydrogène qui, comme le modèle Mirai 2 proposé par la marque Toyota, présentent une autonomie 1,5 fois plus élevée.

Mercedes-Benz (Source : Desk research, IHS, MarkLines, Mercedes-Benz, Roland Berger) : les segments sont Premium et Luxury. Les premiers modèles électriques développés par l'entreprise étaient des SUV, la tendance aujourd'hui étant de se tourner vers les berlines. Mercedes-Benz développe l'intelligence émotionnelle (EQ) autour de ses produits. Le modèle GLC est un véhicule hybride à hydrogène, qui intègre une batterie Li-ion avec une autonomie de 50 km. Ce modèle est loué auprès des personnes qui habitent aux alentours des stations à hydrogène. Le moteur est construit par Daimler en Allemagne. Mercedes est le seul constructeur fondateur de la mobilité hydrogène, initiative qui vise à distribuer des fonds publics pour développer l'hydrogène. En 2020, 2% seulement des véhicules vendus par Mercedes-Benz sont des véhicules électriques. En 2025, la part de ces véhicules atteindrait 13%.

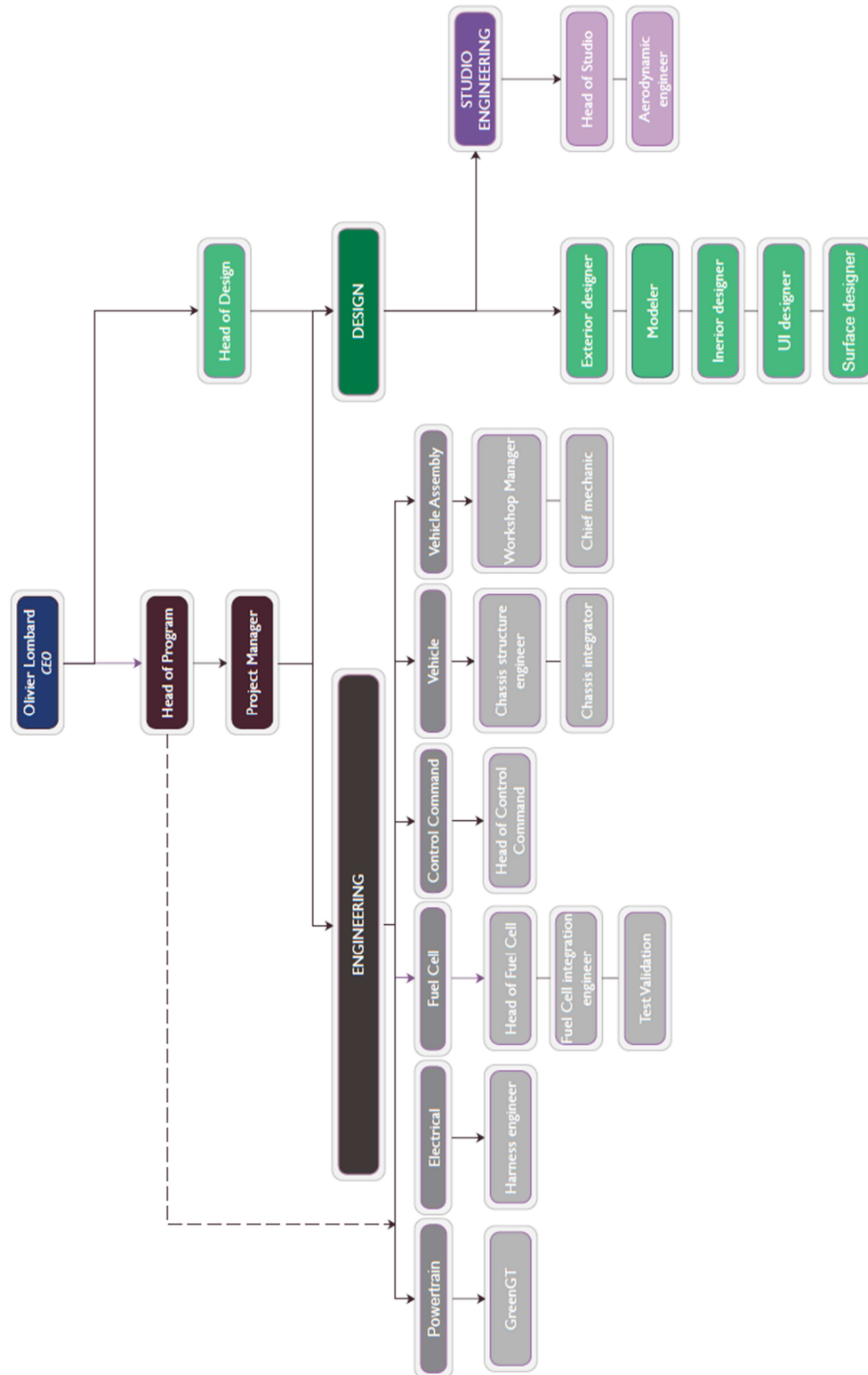
Nikola : créée en 2014, la start-up américaine, dont le nom a été choisi en hommage à Nikola Tesla, a pour objectif de produire des camions à hydrogène dès 2021. Ce camion à hydrogène, le Nikola Badger, serait animé par un groupe motopropulseur de près de 900 chevaux avec une batterie de 160 kWh. En combinant plusieurs réservoirs à hydrogène, la compagnie a pour objectif d'atteindre 1 000 km d'autonomie. La Société a conclu un accord commercial avec une société norvégienne spécialisée dans la production, le stockage et la distribution, et a commandé des électrolyseurs d'un montant total de 26,7 millions d'euros. Ce sera General Motors qui sera responsable du développement et de l'homologation du modèle Nikola grâce notamment à sa technologie de pile à combustible Hydrotec. Voulant devenir pionnier dans la vente de camions à hydrogène dans le monde, Nikola ne constitue pas un concurrent frontal pour Hopium (Sources : H2 mobile website Articles 2020 ; article du 30 septembre 2020 sur le Forbes, *Nikola Says Fraud Allegations Won't Slow Its Roll Out Of Battery, Hydrogen Trucks*). La compagnie Nikola ne serait rentable qu'à partir de 2022 et les marchés visés sont les marchés américains et européens.

Hyundai : Axant également ses efforts autour de la technologie hydrogène pour les poids lourds, la compagnie coréenne Hyundai a déclaré que ses moteurs à hydrogène sont perfectionnés depuis 20 ans et compte investir plus de 6 milliards de dollars d'ici 2025. Après avoir loué 7 piles à combustibles à des transporteurs suisses pour ses poids lourds, la marque compte produire 2 000 camions XCient par an à partir de 2021 et se développer en Allemagne, en Autriche, aux Pays-Bas et en Norvège dès 2021 mais également aux Etats-Unis et en Chine à horizon 2030. La marque ambitionne d'atteindre, d'ici 2020, une autonomie de 1 000 km avec un temps de recharge de 15 minutes (Sources : article du 7 octobre 2020 paru sur le site geo.fr intitulé *Les camions à hydrogène, prochaine grande révolution du transport ?*).

5. ORGANISATION DE LA SOCIETE

5.1. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL DE LA SOCIETE

L'organigramme fonctionnel de la Société, à la date du présent document, est le suivant :



5.2. PRESENTATION DU MANAGEMENT

Olivier Lombard a réuni autour de lui une équipe d'experts dans plusieurs domaines lui permettant de développer dès à présent le premier prototype Hopium. Parmi eux :

Félix Godard – Head of Design

Designer chez Porsche, Tesla et Lucid Motors (marque véhicule électrique)

Loïc Bouillo – Head of Program Fuel Cell Modelization

Project manager chez Safran, System architect chez Zodiac et PSA

Thomas Joly – Head of Fuel Cell and Vehicule Control and Command

Command Director chez Symbio (équipementier dans les piles H2)

Kerian Jarry – Brand Director

Co-founder chez Atelier Domutiv (stratégie de marque et design)

Matthew Mcclure – Blockchain Developer

Senior Blockchain developer chez RNDR

Fabien Guimard – Head of Fuel Cell System

Head of Fuel Cell System R&D chez Symbio

5.3. COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La composition du conseil d'administration est la suivante :

Membres du Conseil d'Administration	Fonction	Date de 1 ^{ère} nomination	Date d'échéance du mandat
Olivier LOMBARD	PDG	15 décembre 2020	Assemblée Générale Ordinaire Annuelle statuant sur les comptes au 31/12/2023
Pascal CHEVALIER	Administrateur	15 décembre 2020	Assemblée Générale Ordinaire Annuelle statuant sur les comptes au 31/12/2023
Rachid BAKHTAOUI	Administrateur	15 décembre 2020	Assemblée Générale Ordinaire Annuelle statuant sur les comptes au 31/12/2023

6. FACTEURS DE RISQUES

Les investisseurs sont invités à prendre en considération l'ensemble des informations figurant dans le présent document, y compris les facteurs de risques décrits dans le présent chapitre, avant de décider de souscrire ou d'acquérir des actions de la Société.

La Société a procédé à une revue des risques qui pourraient avoir un effet défavorable significatif sur son activité, sa situation financière, ses résultats, ses perspectives ou sur sa capacité à réaliser ses objectifs.

Elle considère, à la date du présent Document d'Information, ne pas avoir connaissance d'autres risques significatifs que ceux présentés dans la présente section. L'attention des investisseurs est toutefois attirée sur le fait que la liste des risques et incertitudes décrits ci-dessous n'est peut-être pas exhaustive.

6.1. RISQUES FINANCIERS

6.1.1. Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque qu'un émetteur ne soit pas en mesure de faire face à ses besoins monétaires grâce à ses ressources financières. Les ressources financières comprennent les ressources générées par les activités et celles mobilisables auprès de tiers.

Le risque de liquidité est caractérisé par l'existence d'un actif à plus long terme que le passif, et se traduit par l'incapacité de rembourser ses dettes à court terme en cas d'impossibilité de mobiliser son actif ou de recourir à de nouvelles lignes bancaires.

Hopium estime être exposé au risque de liquidité compte tenu de sa structure financière générale, du niveau et de la structure de son actif circulant et du niveau très significatif d'investissements que la Société va devoir réaliser dans les prochains mois et ce pour plusieurs années, sans revenu en contrepartie, investissements qui seront financés par des levées de fonds auprès d'investisseurs.

A la date du présent Document d'Information, suite à la réalisation d'une augmentation de capital de 1,7M€ en novembre 2020, la trésorerie de la Société s'élève à 0,95 M€ alors qu'il n'existe aucune dette financière.

La Société a procédé à une revue spécifique de son risque de liquidité à la date du présent Document d'Information et elle considère être en mesure de respecter ses échéances à venir sur 12 mois.

6.1.2. Risques liés à des besoins de financement complémentaires

Dans la perspective du déploiement de son projet industriel, de son développement et de sa commercialisation, la Société va devoir faire face à des besoins de financements importants dans les prochaines années.

La mise en place des différentes étapes préalables à la commercialisation de son véhicule nécessitera des investissements conséquents que la Société évalue à la date du présent Document d'Information autour de 400 à 450 M€ à horizon 2025 (et ce en incluant la construction de l'usine de fabrication des véhicules Hopium Mâchina).

La Société a d'ores et déjà prévu de réaliser une levée de fonds par placement privé en 2021 de près de 100 M€ qui permettra notamment de financer :

- la pré-production des premiers prototypes de l'Hopium Mâchina et les études industrielles nécessaires à l'avancée du projet ;
- la R&D nécessaire au développement de la pile à combustible et du groupe motopropulseur (design, fabrication, tests de validation) ;
- le recrutement d'ingénieurs, designers, mécaniciens...

La capacité de la Société à lever des fonds supplémentaires dépendra des conditions financières, économiques et conjoncturelles, ainsi que d'autres facteurs, sur lesquels elle n'exerce aucun contrôle

ou un contrôle limité. De plus, la Société ne peut garantir que les fonds supplémentaires nécessaires au développement de son projet seront mis à sa disposition lorsqu'elle en aura besoin et, le cas échéant, que lesdits fonds seront disponibles à des conditions acceptables.

Par ailleurs, dans la mesure où la Société lèverait les capitaux par émission d'actions nouvelles ou d'autres instruments financiers pouvant donner accès à terme au capital de la Société, ses actionnaires pourraient être dilués de manière très significative.

Si les fonds nécessaires n'étaient pas disponibles, la Société pourrait notamment devoir limiter ou reporter le déploiement de son projet, ce qui serait de nature à avoir un effet défavorable plus ou moins significatif sur la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats et ses perspectives de développement.

La Société estime que ce risque est élevé, étant considéré le montant très important des besoins de financements complémentaires qu'elle a d'ores et déjà identifiés et que la Société n'envisage pas d'atteindre la rentabilité avant plusieurs années du fait de son business model.

6.1.3. Risques liés aux pertes futures

La Société présente dans sa situation au 30 septembre 2020 des pertes nettes de 374 K€. Le projet d'Hopium nécessite des investissements initiaux très significatifs notamment dans les programmes de recherche et développement. De nouvelles pertes d'exploitation substantielles sont prévues pour les années à venir au fur et à mesure que l'activité de la Société se poursuivra. La Société n'a aujourd'hui aucun revenu et ne prévoit pas d'en réaliser avant plusieurs années.

La Société ne peut garantir qu'elle générera des revenus provenant de la vente de son véhicule et que ces ventes permettront d'atteindre la rentabilité.

6.2. RISQUES LIES AUX ACTIVITES DE LA SOCIETE

6.2.1. Risques liés à la maturité de l'activité

Les projets de la Société sont à des stades de développement très embryonnaires et présentent une très forte complexité technique ainsi que des conditions de concurrence variables.

La faible marge de manœuvre due à son statut de nouvel arrivant sur le marché, couplée à la possibilité de l'apparition d'une gamme de véhicules à pile combustible hydrogène commercialisée par un concurrent direct déjà bien établi et disposant des moyens techniques et financiers supérieurs à ceux de la Société, placent Hopium dans une position de relative fragilité qui l'oblige à devoir avancer rapidement dans son programme de développement.

La Société a défini des objectifs techniques de performance dont l'atteinte déterminera la compétitivité des véhicules Hopium dans le segment visé. La Société pourrait être dans l'incapacité d'atteindre de tels objectifs, en particulier s'il s'avère que les coûts de production induits sont supérieurs au niveau espéré. Tout retard dans la recherche et le développement des projets d'Hopium entraînerait un report de la validation et de la mise en place des phases de test correspondantes et ainsi un retard dans la commercialisation de son véhicule.

La réalisation de telles hypothèses pourrait faire perdre à Hopium un avantage concurrentiel, et donc ses chances d'être déployée à temps sur les marchés visés, ce qui aurait un effet défavorable sur la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats, son développement et ses perspectives.

6.2.2. Risques liés à l'élaboration du premier prototype de l'Hopium Machina

La réussite du projet d'Hopium repose essentiellement sur sa capacité à mener à bien les phases d'élaboration du premier prototype de l'Hopium Mâchina, qui constituera la rampe de lancement de sa production dans le futur.

Depuis le début de l'année 2020, la Société a entamé l'élaboration de son prototype en réalisant les phases préliminaires de validation des composants du véhicule ainsi que de sa technologie. De façon à

pouvoir finaliser son prototype pour juin 2021, la Société doit encore travailler sur la mise en forme en 3D de sa technologie afin d'entamer les phases de production des pièces, d'assemblages et de tests.

Le prototype se fera exclusivement avec GreenGT, jugulant ainsi les conflits d'agence, en plus de 3 fournisseurs qui sont experts dans leurs domaines et leaders de leurs marchés. Au niveau interne, la Société s'est entourée d'une équipe d'experts en technologie hydrogène et de spécialistes de l'industrie automobile capables d'élaborer et de produire un premier prototype dans les prochains mois.

Ces étapes à franchir étant étroitement interconnectées les unes avec les autres, tout retard ou échec dans leur atteinte pourrait compromettre la sortie du premier prototype du véhicule d'Hopium et aurait un impact significatif sur la faisabilité des projets futurs de la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats et ses perspectives de développement.

6.2.3. Risques liés au partenariat avec GreenGT

La Société a noué un partenariat technologique clé avec le groupe GreenGT.

GreenGT est un laboratoire suisse spécialisé dans la R&D et l'implémentation de systèmes de propulsion électriques-hydrogène de haute puissance. Le groupe GreenGT a déjà prouvé ses compétences en développant deux voitures de course à hydrogène : H2 et le premier prototype de la LMPH2G qui devra s'aligner en 2024 pour les 24 heures du Mans. En outre, la société développe des moteurs électriques de 100 à 800 kW. Ce partenaire de premier plan accompagnera Hopium dans le développement de certains composants de la pile à combustible et du groupe motopropulseur. Ce contrat de partenariat d'ingénierie entre GreenGT et la Société constitue le noyau du projet sur lequel repose une grande partie de la stratégie de l'entreprise.

Déjà en possession de la technologie de la pile à combustible, des transferts de propriété sont d'ores et déjà formalisés dans le cadre d'un contrat d'engineering entre GreenGT et Hopium concernant certains composants de la pile à combustible ainsi que du groupe motopropulseur.

D'autres transferts auront lieu tout au long du développement du véhicule afin d'offrir l'entière propriété des technologies à Hopium.

La relation avec GreenGT constitue un des éléments importants dans le développement du projet d'Hopium, GreenGT intervenant dans de nombreuses étapes de la conception de la pile à combustible du véhicule et son expérience haute puissance permettant d'accélérer le développement de certains aspects ou composants de cette dernière. Si le contrat d'engineering avec GreenGT devait ne pas délivrer les résultats espérés ou prendre fin prématurément et qu'Hopium ne parvenait pas à remplacer ce partenaire rapidement, cela pourrait avoir un impact sur le calendrier de développement du projet de la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats et ses perspectives de développement.

6.2.4. Risques liés à l'acceptation par le marché d'une nouvelle technologie

Le marché des voitures à hydrogène est un marché naissant qui n'est pas encore suffisamment implanté dans le paysage culturel automobile. Cette niche dans laquelle la Société veut se développer constitue pour le moment une simple opportunité qui n'a pas encore été testée de façon empirique. Cette nouvelle technologie peut ne pas être adoptée par le consommateur, d'autant plus que la technologie des voitures électriques est mieux comprise par le marché à ce jour.

La Société estime que l'Hopium Mâchina, qu'elle veut concevoir, repose sur une technologie innovante lui conférant des performances en rupture avec la plupart des véhicules actuellement sur le marché.

La Société, dont les premières commercialisations ne débiteront pas avant 2025, ne peut cependant garantir que l'Hopium Mâchina sera adoptée par le marché, ni que cette adoption ne requerra pas des délais sensiblement plus élevés que ceux anticipés à ce jour.

L'occurrence de ce risque impacterait de manière défavorable l'activité de la Société, son chiffre d'affaires, sa situation financière, ses résultats et ses perspectives de développement.

6.2.5.Risques liés aux évolutions technologiques

La Société ambitionne de produire et de commercialiser des véhicules haut de gamme à hydrogène. La Société évoluerait dans des marchés, comme évoqué précédemment, qui seraient caractérisés par des évolutions technologiques en phase avec la transition énergétique. Par conséquent, des introductions fréquentes de nouveaux produits et/ou standards, imposeraient à la Société de mener une veille technologique efficace et de disposer de l'expertise nécessaire à intégrer ces innovations à des conditions économiques viables.

Si la Société n'était pas en mesure de s'adapter aux évolutions technologiques en les intégrant à ses solutions, ces dernières risqueraient de perdre l'attractivité liée à leur niveau de performances actuelles et d'être dépassées technologiquement, voire obsolètes. En effet, si des innovations technologiques étaient proposées au marché par les concurrents de la Société, celles-ci pourraient affecter la compétitivité des produits de la Société.

Si la Société prenait du retard par rapport à ses concurrents, si elle ne parvenait pas à rester à la pointe des innovations technologiques, faute d'investissements suffisants ou adéquats, ou encore si elle commettait des erreurs de stratégie, ses produits et services pourraient devenir obsolètes et la Société pourrait ne plus être en mesure d'accroître sa clientèle, voire même de conserver celle existante.

Ce type de circonstances aurait un impact défavorable sur l'activité de la Société, son chiffre d'affaires, sa situation financière, ses résultats ou ses perspectives de développement.

6.2.6.Risques liés à la dépendance au marché de la voiture/véhicule particulier

En se positionnant sur le marché de l'automobile, la Société sera assujettie aux conjonctures qui impactent ce secteur. Les facteurs structurels qui déterminent le niveau de la demande en automobiles sont principalement la démographie, le taux d'urbanisation et la croissance économique, mais aussi des éléments plus culturels comme les habitudes de consommation de chaque marché. Au-delà de ces facteurs structurels, la situation économique influe conjoncturellement sur les marchés de l'automobile, et particulièrement en cas de crise économique et de forte instabilité financière mondiale. En effet, les paramètres économiques globaux déterminent la capacité des acteurs publics et privés à financer par un accès au crédit et réaliser les achats qui constituent le marché de l'automobile.

Des fluctuations significatives de certains de ces paramètres seront susceptibles d'avoir un effet défavorable significatif sur l'activité, la situation financière, les résultats, les perspectives de la Société ou le développement de la Société.

Néanmoins, l'environnement économique est très favorable pour les années à venir avec des investissements massifs prévus pour déployer l'hydrogène à l'échelle mondiale dans l'industrie et la mobilité.

6.2.7.Risques liés à la faiblesse actuelle du maillage de stations hydrogène

La technologie de la Société repose sur l'hydrogène, vecteur énergétique nécessaire au système de propulsion électrique-hydrogène de la voiture Hopium. Par conséquent, la réussite du projet d'Hopium dépend également en grande partie du déploiement des stations à hydrogène dans les zones où la voiture Hopium sera commercialisée.

A la date du présent Document d'Information, dans la mesure où la technologie est nouvellement intégrée à l'industrie automobile, le maillage de stations hydrogène reste encore faible. En France, on compte actuellement moins de 100 stations. Les politiques incitatives des pouvoirs publics évoquées dans la section « marché et concurrence » vont néanmoins permettre petit à petit un étoffement du maillage de stations hydrogène. Une production accrue des véhicules utilitaires en France dès 2025 induira un déploiement préalable de stations à hydrogène.

La Société proposerait un véhicule avec une autonomie de plus de 1 000 km nécessitant un temps de recharge de seulement 3 minutes. Ces caractéristiques donnent une certaine flexibilité pour le conducteur qui n'aura pas besoin d'un réseau de stations hydrogène très dense pour alimenter son véhicule.

Néanmoins, si le développement du maillage de stations hydrogène devait se faire moins rapidement qu'envisagé par la Société, ou de façon moins dense dans les zones où Hopium envisage de commercialiser son véhicule, cela pourrait avoir un impact défavorable sur l'activité de la Société, son chiffre d'affaires, sa situation financière, ses résultats et ses perspectives de développement.

6.2.8.Risques liés à l'environnement concurrentiel

Le marché de l'automobile est un marché mature qui a toujours su s'adapter aux évolutions législatives et réglementaires dont il était l'objet. On le constate depuis plusieurs années, les principaux producteurs ont ainsi pris le virage de l'électrique en étoffant leur offre des véhicules hybrides ou électriques alors que la réglementation s'oriente vers une mobilité de plus en plus « décarbonnée ». Il en sera de même avec la technologie de la pile à combustible.

Les concurrents d'Hopium du sous-segment Mid Luxury, sur lequel se positionne la Société, sont constitués principalement de 6 grands constructeurs tels que BMW, Alpina (production de BMW), Mercedes-Benz, Lexus, Maserati et Porsche. Ces concurrents, à l'exception Mercedes-Benz avec son modèle GLC hybride à hydrogène, ne sont pas aujourd'hui positionnés sur le marché avec une offre à technologie à hydrogène.

Les concurrents historiques, déjà installés et dominants le marché automobile, proposent pour la plupart une flotte automobile carbonée ou 100% électrique. Leur modèle d'entreprise conjugué à une présence physique et historique forte leur octroie un avantage concurrentiel évident, bien qu'à ce stade peu d'entre eux aient affiché leur volonté d'orienter leur production vers la technologie hydrogène, cette dernière étant encore pour eux à un stade trop peu avancé et nécessitant une infrastructure et des savoir-faire spécifiques.

6.2.9.Risques liés à la réglementation

La Société exerce son activité dans un environnement fortement réglementé. En particulier, les émissions à effets de serre provoquées par la mobilité carbonée représentant un enjeu majeur pour les Etats, ces derniers ont mis en place un certain nombre de réglementations visant à réduire cet impact environnemental. La loi d'orientation des mobilités (LOM), texte visant l'arrêt des ventes en France, d'ici 2040, de véhicules particuliers neufs utilisant des énergies fossiles en est le parfait exemple.

Parallèlement, les Etats instaurent des politiques incitatives qui encouragent l'achat de véhicules neufs à énergie décarbonnée (électrique ou hydrogène). S'agissant des réglementations connues à ce jour et visant à limiter les émissions de CO₂, Hopium estime que l'impact de leur entrée en vigueur sera positif sur son activité, dans la mesure où la gamme des véhicules de la Société est décarbonnée et s'inscrira ainsi pleinement dans le cadre des futures normes.

De manière plus générale, la Société ne peut garantir que des modifications rapides ou importantes de la législation et de la réglementation en vigueur n'interviendront pas à l'avenir. Ainsi, un renforcement de la réglementation ou de sa mise en œuvre pourrait entraîner de nouvelles conditions d'exercice de ses activités susceptibles d'augmenter ses charges d'exploitation (notamment par la mise en place de procédures et de contrôles supplémentaires), ou encore constituer un frein au développement des activités de la Société.

La Société ne peut exclure que de telles situations soient susceptibles d'avoir un effet défavorable significatif sur la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats, ses perspectives ou son développement.

La Société estime que ce risque net faible, étant considéré que la Société se conforme et se conformera aux dispositions légales et réglementaires applicables à son activité, et que l'environnement réglementaire actuel, et ses évolutions annoncées, visant à limiter les émissions de CO₂, est favorable au développement de l'activité de la Société.

6.3. RISQUES LIES A L'ORGANISATION DE LA SOCIETE ET AUX COLLABORATEURS CLES

6.3.1. Risques liés à propriété intellectuelle

Grâce aux travaux de recherches menés par Olivier Lombard, son équipe et le laboratoire GreenGT, la Société développe un savoir-faire innovant en systèmes de propulsion électrique-hydrogène.

Le succès de la Société dépend entre autres de sa capacité à obtenir, à conserver et à protéger ses brevets, marques, dessins et modèles ainsi que ses autres droits de propriété intellectuelle ou assimilés (tels que notamment son savoir-faire propriétaire). Par conséquent, il se pourrait que :

- la Société ne parvienne pas à développer des inventions protégeables ;
- la Société ne se voie pas accorder les brevets ou marques pour lesquels elle aurait déposé ou déposera des demandes ;
- la Société voie contestée la validité de ses brevets ou marques par des tiers ;
- la Société ne puisse bénéficier, grâce à ses brevets, d'une protection suffisamment large pour exclure des concurrents ;
- la Société ne puisse garantir que le champ de protection conféré par les brevets, les marques et les titres de propriété intellectuelle de la Société sera et restera suffisant pour la protéger face à la concurrence et aux brevets, marques et titres de propriété intellectuelle des tiers couvrant des dispositifs similaires ;
- la Société ne puisse garantir que des salariés de la Société ne revendiqueront pas des droits ou le paiement d'un complément de rémunération ou d'un juste prix en contrepartie des inventions à la création desquelles ils ont participé, étant précisé que les contrats de travail des salariés de la Société (notamment ceux de l'équipe de recherche et développement) prévoient des clauses protégeant les droits de propriété de la Société sur les inventions développées ;
- la Société constate que les brevets et autres droits de propriété intellectuelle qu'elle détient ou pour lesquels elle bénéficierait de licences, soient contestés par des tiers.

En outre, la Société ne peut être certaine que la confidentialité de ses technologies non brevetées, de son savoir-faire ou de ses secrets industriels, sera efficacement garantie par les protections mises en place, et qu'en cas de violation, des recours satisfaisants pourront être exercés.

De plus, les concurrents de la Société pourraient contrefaire ses brevets ou autres droits de propriété intellectuelle ou les contourner par des innovations dans la conception. Pour empêcher la contrefaçon, la Société pourrait engager des actions qui seraient onéreuses et mobiliseraient ses équipes. La Société pourrait ne pas être en mesure d'empêcher l'appropriation illicite de ses droits de propriété intellectuelle dont il est difficile de contrôler l'usage non autorisé.

La survenance de l'un de ces événements concernant les droits de propriété intellectuelle de la Société pourrait avoir un effet défavorable significatif sur la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats, ses perspectives ou son développement.

A la date du présent Document d'Information, la Société n'est impliquée dans aucun litige relatif à sa propriété intellectuelle.

La politique de protection de la propriété intellectuelle, mise en œuvre par la Société, prévoit notamment que :

- Les travaux réalisés par les salariés de la Société ainsi que les différents prestataires sont automatiquement ou contractuellement dévolus à la Société.
- Les innovations actuelles et futures font et feront l'objet de dépôts de brevets techniques ou électroniques lorsque nécessaire et dans les meilleurs délais.
- Les marques seront protégées au niveau européen dans un premier temps puis mondial dans un deuxième temps.

6.3.2. Risques liés au management et hommes-clés

La Société Hopium est avant tout incarnée par Olivier Lombard, son fondateur qui, en tant que porteur de ce projet, a pu étudier et tester la technologie des voitures de course à hydrogène en travaillant pendant plus de 6 ans avec GreenGT.

Le succès de la Société dépend, dans une large mesure, de la contribution et de l'expertise de ses principaux cadres et de certaines personnes hautement qualifiées dans les domaines de la recherche et du développement, de la pile à combustible et de la technologie Blockchain.

Dans le cadre du développement de ses activités au fur et à mesure de sa croissance, la Société aura besoin de nouveaux cadres et de personnel qualifié supplémentaire pour le développement de ses activités, ce qui pourrait entraîner un surcroît de besoins.

Le succès d'Hopium repose ainsi sur sa capacité à attirer, retenir et motiver un personnel qualifié. Plus particulièrement, le déploiement de l'organisation commerciale et la croissance du chiffre d'affaires d'Hopium pourraient être ralentis si la Société ne parvenait pas à recruter et/ ou à fidéliser les talents dont elle aura besoin dans le cadre de son développement.

La concurrence pour de tels salariés est intense et si Hopium venait à perdre sa capacité à engager et retenir les salariés et cadres clés présentant la diversité de talents et le haut niveau de compétences requis pour les différentes étapes de développement de son projet, ses activités pourraient en être affectés négativement.

La perte de leurs compétences pourrait altérer la capacité d'Hopium à atteindre ses objectifs et ainsi avoir un effet défavorable significatif sur son activité, ses résultats, sa situation financière et ses perspectives.

6.4. RISQUES REGLEMENTAIRES

Compte tenu de la volonté de la Société de se développer à l'international (États-Unis, Allemagne, France, Chine, Japon, Corée du Sud), Hopium va être soumise à un ensemble de lois et réglementations, qui évoluent rapidement. Ces réglementations concernent notamment la pratique générale des affaires, la concurrence, l'établissement des états financiers, la gouvernance d'entreprise, le contrôle interne, la fiscalité locale et internationale ou la législation sur les exportations de biens de hautes technologies.

Hopium a pour objectif d'appliquer les best-practices en ce qui concerne le respect des réglementations des pays dans lesquels elle veut intervenir.

Néanmoins, le non-respect, avéré ou suspecté, de ces réglementations pourrait conduire à un contrôle accru des différentes autorités concernées, et/ou des restrictions sur les activités d'Hopium. Certains de ces effets négatifs pourraient produire leurs effets, alors même qu'il serait finalement conclu que le non-respect de ces réglementations n'est pas avéré. Il se peut également que des réglementations nouvelles dans l'une des juridictions où Hopium aura à l'avenir des activités, viennent augmenter de manière significative le coût du respect de l'environnement réglementaire.

6.5. PROCEDURES ET LITIGES

A la date du présent Document d'Information, la Société n'est l'objet d'aucune procédure ni d'aucun litige.

7. INFORMATIONS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT HOPIUM

7.1. DENOMINATION SOCIALE

7.1.1.Dénomination sociale et nom commercial de la Société

La Société a pour dénomination sociale : HOPIUM.

7.1.2.Lieu et numéro d'enregistrement de la Société

La Société est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro d'identification 878 729 318.

7.1.3.Date de constitution et durée

La Société a été immatriculée le 6 novembre 2019 pour une durée de 99 ans s'achevant le 5 novembre 2118, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

7.1.4.Siège social, forme juridique, législation applicable

Le siège social de la Société est situé : 54/56 avenue Hoche 75008 Paris.

Téléphone : +33 1 85 73 67 67

Adresse électronique : contact@hopium.com

Site Internet : <https://www.hopium.com/>

7.2. FORME JURIDIQUE

La Société est une société anonyme à conseil d'administration.

Elle est régie par les dispositions législatives et réglementaires françaises en vigueur, notamment par le Code de Commerce, ainsi que par ses statuts.

7.3. OBJET SOCIAL

La Société a pour objet, en France et à l'étranger :

- la gestion, l'exploitation, le développement, la promotion et la communication, sous toutes leurs formes, de toutes activités de conception, production et commercialisation de véhicules électriques, hybrides ou à hydrogènes ;
- l'assistance à la coordination de projets de recherche et développement portant notamment sur le développement de nouveaux véhicules électriques, hybrides ou à hydrogène, de la pile à combustible et ses équipements annexes, de la batterie et autres systèmes permettant la propulsion ;
- la conception, le développement et la commercialisation d'applications pour téléphones mobiles se rattachant à l'activité susvisée ;
- la conception, le développement et la commercialisation de solutions Blockchain se rattachant à l'activité susvisée ;
- la participation, directe ou indirecte, dans toutes opérations commerciales pouvant se rattacher à l'objet social, et notamment par voie de création de sociétés nouvelles, d'apports, de commandite, de souscription ou d'achat de titres ou droits sociaux, de fusion, d'alliance ou de société en participation ou autrement ;

et, plus généralement, toutes opérations quelles qu'elles soient, économiques, juridiques, financières, civiles ou commerciales, se rattachant directement ou indirectement à l'objet spécifié ci-dessus ou à tous objets similaires ou connexes et susceptibles de faciliter le développement de la Société.

7.4. PROPRIETE INTELLECTUELLE

7.5. EXERCICE SOCIAL

Chaque exercice social a une durée d'une année, qui commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre.

7.6. DIVIDENDES

La Société n'a pas encore jamais distribué de dividendes.

7.7. ORGANES DE DIRECTION, D'ADMINISTRATION ET DE CONTROLE DE LA SOCIETE

7.7.1. Conseil d'administration et direction générale

ARTICLE 14 ~ CONSEIL D'ADMINISTRATION

La Société est administrée par un Conseil d'Administration composé de trois membres au moins et de douze membres au plus, qui doivent pendant toute la durée de leurs fonctions satisfaire aux règles d'éligibilité fixées par la loi.

ARTICLE 15 ~ COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

1°- Les membres du Conseil d'Administration sont nommés par l'Assemblée Générale Ordinaire pour une durée de trois ans.

Les fonctions d'un Administrateur prennent fin à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires ayant statué sur les comptes de l'exercice écoulé et tenue dans l'année au cours de laquelle expire le mandat dudit Administrateur.

2°- Une personne morale peut être nommée Administrateur. Lors de sa nomination, elle est tenue de désigner un représentant permanent qui est soumis aux mêmes conditions et obligations et qui encourt les mêmes responsabilités civiles et pénales que s'il était Administrateur en son nom propre, sans préjudice de la responsabilité solidaire de la personne morale qu'il représente.

Le mandat du représentant permanent d'une personne morale lui est donné pour la durée du mandat de cette dernière. Il doit être confirmé lors de chaque renouvellement du mandat de la personne morale Administrateur.

Si la personne morale révoque le mandat de son représentant permanent, elle est tenue de notifier sans délai à la Société par lettre recommandée cette révocation, ainsi que l'identité de son nouveau représentant permanent. Il en est de même en cas de décès ou de démission du représentant permanent.

3°- Le nombre des Administrateurs ayant dépassé l'âge de 70 ans ne pourra être supérieur au tiers des Administrateurs en fonctions. La plus prochaine Assemblée Générale Ordinaire prendra toutes dispositions pour assurer le respect de ce pourcentage, s'il se trouve dépassé.

Le mandat de l'Administrateur assumant les fonctions de Président est limité, en tout état de cause, au temps restant à courir jusqu'à l'Assemblée Générale Ordinaire statuant sur les comptes de l'exercice au cours duquel le Président aura atteint l'âge de 70 ans. Toutefois, l'Assemblée Générale Ordinaire, à l'issue de laquelle ce mandat d'Administrateur prendra fin, pourra, sur proposition du Conseil d'Administration, le renouveler par période de deux ans décomptée conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article.

4°- Les Administrateurs sont indéfiniment rééligibles. Ils peuvent être révoqués à tout moment par décision de l'Assemblée Générale Ordinaire.

En cas de vacance par décès ou démission d'un ou plusieurs sièges d'Administrateur, le Conseil d'Administration peut, entre deux Assemblées Générales, procéder à des nominations à titre provisoire. Si ces nominations provisoires ne sont pas ratifiées par l'Assemblée, les délibérations prises et les actes accomplis antérieurement par le Conseil d'Administration n'en demeurent pas moins valables.

ARTICLE 16 ~ POUVOIRS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

1°- Le Conseil d'Administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la Société ; il les exerce dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux expressément attribués par la loi aux Assemblées d'actionnaires.

Relèvent notamment de la compétence du Conseil d'Administration, qui ne peut les déléguer, les pouvoirs suivants :

- Convocation des Assemblées Générales et fixation de leur ordre du jour ;
- Etablissement annuel de l'inventaire, du compte d'exploitation générale, du compte de pertes et profits et du bilan ainsi que du rapport à l'Assemblée des actionnaires ;
- Nomination, révocation et fixation des pouvoirs du Président-Directeur Général et, éventuellement, du Directeur Général, des Directeurs Généraux Délégués et de l'Administrateur délégué dans les fonctions de Président ;
- Autorisation des conventions réglementées ;
- Transfert du siège social dans les conditions prévues à l'article 4 ;
- Octroi des cautions, avals et garanties donnés par la Société, sous réserve des dispositions ci-après.

2°- Le Conseil d'Administration peut, dans la limite d'un montant total qu'il fixe, autoriser le Président ou le Directeur Général à donner des cautions, avals ou garanties au nom de la Société. Cette autorisation peut également fixer, par engagement, un montant au-delà duquel la caution, l'aval ou la garantie de la Société ne peut être donné.

Lorsqu'un engagement dépasse l'un ou l'autre des montants ainsi fixés, l'autorisation du Conseil d'Administration est requise dans chaque cas.

La durée des autorisations prévues à l'alinéa précédent ne peut être supérieure à un an, quelle que soit la durée des engagements cautionnés, avalisés ou garantis.

Toutefois, et par dérogation à ce qui précède, le Président du Conseil d'Administration ou le Directeur Général peut être autorisé à donner à l'égard des administrations fiscales et douanières des cautions, avals ou garanties au nom de la Société, sans limite de montant, ainsi que dans les autres cas prévus par la loi.

Le Président ou le Directeur Général peut déléguer le pouvoir qu'il a reçu en application des alinéas qui précèdent.

Si les cautions, avals ou garanties ont été donnés pour un montant total supérieur à la limite fixée pour la période en cours, le dépassement ne peut être opposé aux tiers qui n'en ont pas eu connaissance, à moins que le montant de l'engagement invoqué n'excède à lui seul l'une des limites fixées par la décision du Conseil d'Administration.

3°- Le Conseil peut conférer à un ou plusieurs de ses membres ou à des tiers, actionnaires ou non, tous mandats spéciaux pour un ou plusieurs objets déterminés, et avec ou sans faculté pour les mandataires de consentir eux-mêmes toutes substitutions totales ou partielles.

Il peut décider la création de Comités chargés d'étudier les questions que lui-même ou son Président soumet pour avis à leur examen.

Il fixe la composition et les attributions des Comités qui exercent leur activité sous sa responsabilité.

Le Conseil d'Administration détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité.

Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux Assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par ses délibérations les affaires qui le concernent. Il procède, en outre, aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

ARTICLE 20 ~ CENSEURS

Le Conseil d'Administration peut nommer un ou plusieurs Censeurs, personnes physiques ou morales sans que leur nombre soit supérieur à quatre. Les Censeurs sont nommés pour une durée de trois années. Par année on entend le temps s'écoulant entre deux Assemblées Générales Ordinaires.

Dans le cadre de leur mission, les Censeurs peuvent présenter des observations au Conseil d'Administration lorsqu'ils l'estiment nécessaire pour l'aider dans sa réflexion.

Ils sont convoqués aux séances du Conseil d'Administration. A cet effet, ils ont accès aux mêmes informations que les membres du Conseil d'Administration ou des Comités issus dudit Conseil d'Administration.

Le Conseil d'Administration est seul compétent pour décider d'allouer une rémunération aux Censeurs.

ARTICLE 22 ~ DIRECTION GENERALE

A- PRINCIPES D'ORGANISATION

Conformément aux dispositions légales, la direction générale de la Société est assumée sous sa responsabilité, soit par le Président du Conseil d'Administration, soit par une autre personne physique – choisie parmi les Administrateurs ou en dehors d'eux – nommée par le Conseil d'Administration et portant le titre de Directeur Général.

Le Conseil d'Administration choisit entre les deux modalités d'exercice de la direction générale de la Société et en informe les actionnaires et les tiers dans les conditions réglementaires.

La délibération du Conseil d'Administration relative au choix de la modalité d'exercice de la direction générale est prise à la majorité des Administrateurs présents ou représentés.

L'option retenue par le Conseil d'Administration est prise pour la durée du mandat du Président du Conseil d'Administration. A l'expiration de ce délai, le Conseil d'Administration doit délibérer sur les modalités d'exercice de la direction générale.

Le changement de modalité d'exercice de la direction générale n'entraîne pas une modification des statuts.

B – DIRECTEUR GENERAL

Lorsque le Conseil d'Administration choisit la dissociation des fonctions de Président et de Directeur Général, il procède à la nomination du Directeur Général, fixe la durée de son mandat, détermine sa rémunération et, le cas échéant, les limitations de son pouvoir.

Le Directeur Général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de la Société. Il exerce ces pouvoirs dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux que la loi attribue expressément aux Assemblées d'actionnaires et au Conseil d'Administration.

Le Directeur Général représente la Société dans ses rapports avec les tiers. La Société est engagée même par les actes du Directeur Général qui ne relèvent pas de l'objet social, à moins qu'elle ne prouve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait ignorer compte tenu des circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve.

Pour l'exercice de ses fonctions, le Directeur Général doit être âgé de moins de 70 ans.

La fin de son mandat intervenant à l'assemblée générale suivant la date à laquelle il aura atteint 70 ans.

Le Directeur Général est révocable à tout moment par le Conseil d'Administration. Lorsque le Directeur Général n'assume pas les fonctions de Président du Conseil d'Administration, sa révocation peut donner lieu à dommages intérêts, si elle est décidée sans juste motif.

C – DIRECTEURS GENERAUX DELEGUES

Sur proposition du Directeur Général, que cette fonction soit assumée par le Président du Conseil d'Administration ou par une autre personne, le Conseil d'Administration peut nommer une ou plusieurs personnes physiques – choisies parmi les Administrateurs ou en dehors d'eux – chargées d'assister le Directeur Général avec le titre de Directeur Général Délégué.

Le nombre maximum des Directeurs Généraux Délégués est fixé à cinq.

En accord avec le Directeur Général, le Conseil d'Administration détermine l'étendue et la durée de pouvoirs accordés aux Directeurs Généraux Délégués. A l'égard des tiers, le ou les Directeurs Généraux Délégués disposent des mêmes pouvoirs que le Directeur Général.

Le Conseil d'Administration détermine la rémunération des Directeurs Généraux Délégués.

Pour l'exercice de leurs fonctions, les Directeurs Généraux délégués doivent être âgés de moins de 70 ans.

La fin de leurs mandats intervenant à l'assemblée générale suivant la date à laquelle ils auront atteint 70 ans.

Les Directeurs Généraux Délégués sont révocables à tout moment, sur proposition du Directeur Général.

En cas de cessation des fonctions ou d'empêchement du Directeur Général, les Directeurs Généraux Délégués conservent, sauf décision contraire du Conseil d'Administration, leurs fonctions et leurs attributions jusqu'à la nomination d'un nouveau Directeur Général.

ARTICLE 23 ~ COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le contrôle de la Société est exercé, le cas échéant, par un ou plusieurs commissaires aux comptes nommés et exerçant leur mission conformément à la loi.

7.7.2.Assemblées générales d'actionnaires

ARTICLES 24 ET 32 ~ ASSEMBLEES GENERALES ORDINAIRES

L'Assemblée Générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires. Ses délibérations prises conformément à la loi et aux présents statuts obligent tous les actionnaires mêmes absents, incapables ou dissidents.

L'Assemblée Générale se compose de tous les actionnaires, sous réserve des dispositions prévues à l'article 32-A « QUORUM ET MAJORITE », pour la réunion des Assemblées Générales Ordinaires et à l'article 33-A « QUORUM ET MAJORITE » pour la réunion des Assemblée Générale Extraordinaires.

Les titulaires d'actions sur le montant desquelles les versements exigibles n'ont pas été effectués dans le délai de trente jours à compter de la mise en demeure effectuée par la Société ne peuvent être admis aux assemblées. Ces actions sont déduites pour le calcul du quorum.

Chaque année, il doit être réuni, dans les six mois de la clôture de l'exercice, une assemblée générale ordinaire ; ce délai de six mois peut être prolongé par décision de justice.

Des Assemblées Générales, soit ordinaires, dites « ordinaires réunies extraordinairement », soit extraordinaires, peuvent en outre être réunies à toute époque de l'année.

A - QUORUM ET MAJORITE.

Tout actionnaire a accès aux Assemblées Générales Ordinaires.

L'Assemblée réunie sur première convocation ne délibère valablement que si les actionnaires présents ou représentés possèdent au moins le cinquième des actions ayant le droit de vote.

Si cette condition n'est pas remplie, l'Assemblée Générale est convoquée à nouveau dans les formes et délais ci-dessus prévus ; cette convocation rappelle la date de la première réunion.

L'Assemblée Générale réunie sur deuxième convocation délibère valablement quel que soit le nombre d'actions représentées, mais ses délibérations ne peuvent porter que sur les questions à l'ordre du jour de la première réunion.

Les décisions de l'Assemblée Générale Ordinaire sont prises à la majorité des voix exprimées par les actionnaires présents ou représentés.

Les actionnaires pourront également, si l'auteur de la convocation le décide au moment de la convocation de l'Assemblée Générale, participer et voter à l'Assemblée Générale par visioconférence ou par tous moyens de télécommunications permettant leur identification, dans les conditions légales et réglementaire. Ils seront ainsi réputés présents à ladite Assemblée Générale pour le calcul du quorum et de la majorité.

B - COMPETENCE - ATTRIBUTIONS.

L'Assemblée Générale annuelle entend le rapport du Conseil d'Administration sur les affaires sociales, le rapport du ou des Commissaires aux Comptes sur la situation de la Société, sur le bilan et les comptes présentés par le Conseil d'Administration, ainsi que le rapport spécial du ou des Commissaires aux Comptes.

L'Assemblée Générale a notamment les pouvoirs suivants :

- approuver, modifier ou rejeter les comptes sociaux et consolidés qui lui sont soumis ;
- statuer sur la répartition, l'affectation des bénéfices conformément aux dispositions statutaires et légales ;
- donner ou refuser quitus de leur gestion aux Administrateurs ;
- nommer les Administrateurs et les Commissaires aux Comptes ;
- approuver ou rejeter les cooptations d'Administrateurs faites par le Conseil d'Administration ;
- fixer, le cas échéant, le montant des jetons de présence ;
- décider l'amortissement total ou partiel du capital, par prélèvements sur les bénéfices et sur les réserves, à l'exclusion de la réserve légale, et modifier les statuts en conséquence ;
- statuer sur le rapport spécial des Commissaires aux Comptes ;
- d'une manière générale, statuer sur tous objets n'emportant pas directement ou indirectement modification des statuts.

ARTICLE 33 ~ ASSEMBLEES GENERALES EXTRAORDINAIRES.

A - QUORUM ET MAJORITE.

Tout actionnaire a accès aux Assemblées Générales Extraordinaires.

L'Assemblée Générale Extraordinaire ne peut, sur première convocation, délibérer valablement que si les actionnaires présents ou représentés possèdent au moins le quart des actions ayant le droit de vote.

Si cette condition n'est pas remplie, l'Assemblée Générale est convoquée à nouveau selon les mêmes formes et dans le délai ci-dessus prévu. Sur cette deuxième convocation, l'Assemblée délibère valablement si les actionnaires présents ou représentés possèdent au moins le cinquième des actions ayant le droit de vote, mais seulement sur les questions à l'ordre du jour de la première Assemblée Générale.

A défaut de ce dernier quorum, la deuxième Assemblée Générale peut être prorogée selon les mêmes formes et délais de convocation à une date postérieure de deux mois au plus.

Les décisions sont prises à la majorité des deux tiers des voix exprimées par les actionnaires présents ou représentés.

L'Assemblée Générale Extraordinaire statuant sur une proposition tendant à augmenter le capital par incorporation de réserves, bénéfices ou primes d'émission, délibère valablement aux conditions de quorum et de majorité prévues pour les Assemblées Générales Ordinaires. Ses décisions sont prises à la majorité des voix dont disposent les actionnaires présents ou représentés.

L'Assemblée Générale Extraordinaire ne peut décider une augmentation de capital par majoration du montant nominal des actions qu'à l'unanimité des actionnaires réunissant la totalité des actions

composant le capital, à moins que cette augmentation de capital ne soit réalisée par incorporation de réserves, bénéfices ou primes d'émission.

Les actionnaires pourront également, si l'auteur de la convocation le décide au moment de la convocation de l'Assemblée Générale, participer et voter à l'Assemblée Générale par visioconférence ou par tous moyens de télécommunications permettant leur identification, dans les conditions légales et réglementaires. Ils seront ainsi réputés présents à ladite Assemblée Générale pour le quorum et de la majorité.

B - COMPETENCE - ATTRIBUTIONS.

L'Assemblée Générale Extraordinaire peut apporter aux statuts dans toutes leurs dispositions les modifications, quelles qu'elles soient, autorisées par la loi.

Elle peut notamment, et sans que l'énumération ci-après puisse être interprétée d'une façon limitative, décider :

- la modification ou l'extension de l'objet social ;
- le changement de dénomination de la Société ;
- le transfert du siège en dehors de Paris et des départements limitrophes ;
- la réduction du capital social ;
- le changement de la nationalité de la Société, sous réserve de l'application des conventions internationales ;
- la prorogation, la réduction de durée ou la dissolution anticipée de la Société ;
- sa fusion ou son absorption avec ou par toutes autres sociétés constituées ou à constituer ;
- sa transformation en Société de tout autre forme, sous réserve des prescriptions légales concernant la forme adoptée ;
- le regroupement des actions ou leur division en actions ayant une valeur nominale moindre.

Elle peut également décider l'augmentation du capital, de quelque manière que ce soit, sous réserve des conditions spéciales de quorum et de majorité précisées ci-dessus.

Elle ne peut, en aucun cas, si ce n'est à l'unanimité des actionnaires, augmenter les engagements de ceux-ci sous réserve des opérations résultant d'un regroupement d'actions régulièrement effectué.

ARTICLE 34 ~ ASSEMBLEES ASSIMILEES AUX ASSEMBLEES CONSTITUTIVES.

Les Assemblées Générales appelées à approuver l'évaluation d'apports en nature ou d'avantages particuliers, assimilées aux Assemblées Constitutives, sont convoquées dans les formes et délais ci-dessus prévus.

Elles délibèrent valablement dans les conditions de quorum et de majorité prévues pour les Assemblées Générales Extraordinaires à l'article 33-A des statuts.

Chaque souscripteur dispose d'un nombre de voix proportionnel à la quotité du capital représenté par les actions qu'il a souscrites.

Les actions de l'apporteur ou du bénéficiaire ne sont pas prises en compte pour le calcul de la majorité.

L'apporteur ou le bénéficiaire n'a voix délibérative ni pour lui-même, ni comme mandataire.

ARTICLE 35 ~ DROIT DE COMMUNICATION DES ACTIONNAIRES.

Tout actionnaire a le droit d'obtenir communication des documents nécessaires à son information ; la nature de ces documents et les conditions de leur envoi ou de leur mise à disposition sont déterminées par la loi.

ARTICLE 36 ~ ETABLISSEMENT DES COMPTES SOCIAUX ET CONSOLIDES.

L'année sociale commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre.

A la clôture de chaque exercice, il est établi par les soins du Conseil d'Administration un inventaire détaillé de tous les éléments d'actif et de passif de la Société, les comptes annuels et, le cas échéant, consolidés ainsi que tous documents prévus par la loi.

Ces documents sont tenus à la disposition du ou des Commissaires aux Comptes dans les conditions légales et réglementaires en vigueur.

En outre, le Conseil d'Administration établit en tenant compte des prescriptions de la loi un rapport écrit sur la situation de la Société et l'activité de celle-ci pendant l'exercice écoulé.

Ce rapport est tenu à la disposition du ou des Commissaires aux Comptes vingt jours au moins avant la réunion de l'Assemblée Générale Ordinaire.

ARTICLE 37 ~ BENEFICES - REPARTITION.

Le bénéfice net est constitué par le produit net de l'exercice, sous déduction des frais généraux et autres charges de la Société, y compris tous amortissements et provisions ainsi que, s'il y a lieu, toutes sommes revenant au personnel au titre de l'intéressement légal.

Sur le bénéfice net, diminué le cas échéant des pertes antérieures, il est opéré en premier lieu un prélèvement de 5 % au moins, affecté à la formation d'un fonds de réserve dit « réserve légale ». Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque le montant de la réserve légale atteint le dixième du capital social.

Le bénéfice distribuable est constitué par le bénéfice net de l'exercice, diminué éventuellement des pertes antérieures et du prélèvement prévu à l'alinéa précédent, et augmenté des reports bénéficiaires.

Sur ce bénéfice, l'Assemblée Générale peut prélever toutes sommes qu'elle jugera convenable de fixer, soit pour être reportées à nouveau sur l'exercice suivant, soit pour être affectées à un ou plusieurs fonds de réserves généraux ou spéciaux.

Le solde est réparti aux actionnaires à titre de dividende.

Après avoir constaté l'existence de réserves dont elle a la disposition, l'Assemblée Générale peut décider la distribution de sommes prélevées sur ces réserves. Dans ce cas, la décision indique expressément les postes de réserves sur lesquels les prélèvements sont effectués.

Les modalités de mise en paiement du dividende sont fixées par l'Assemblée Générale ou, à défaut, par le Conseil d'Administration. Toutefois, la mise en paiement des dividendes doit avoir lieu dans le délai maximum de neuf mois après la clôture de l'exercice, sauf prorogation de ce délai par décision de justice.

7.8. ORGANIGRAMME JURIDIQUE DE LA SOCIETE

Sans objet.

8. INFORMATIONS RELATIVES A L'OPERATION

8.1. MODALITES DE L'OPERATION

Procédure d'inscription :	Admission technique
Nombre de titres composant le capital :	11 700 000
Nombre de titres cédés à l'inscription :	non applicable
Valeur nominale des actions :	0,01 €
Prix d'admission des actions :	1,00 €
Valorisation retenue à l'inscription :	11 700 000 €
Date de première admission des actions :	23/12/2020
Code ISIN :	FR0014000U63
Code Mnémonique :	MLHPI
Service Financier :	Financière d'Uzès

Le prix d'admission issu de la valorisation présentée au chapitre 9 du présent Document d'Information est de 1,00 € par action.

L'opération est réalisée dans le cadre d'une procédure d'inscription sur le marché Euronext Access, par voie d'admission technique, des actions de la société HOPIUM. Elle ne nécessite pas de visa de l'Autorité des Marchés Financiers conformément aux dispositions de la Note d'Organisation du marché Euronext Access publiée le 17 août 2020.

8.1.1.Objectif de l'opération

L'opération a pour objectif de permettre à la société HOPIUM de gagner en notoriété et de renforcer sa présence sur son marché local avant d'envisager son expansion géographique.

A terme, la Société et ses actionnaires, sont engagés dans une dynamique d'élargissement du flottant. Cette admission sur le marché Euronext Access constitue une première étape avant un transfert éventuel des titres de la Société sur le compartiment Euronext Growth.

HOPIUM pourra faire appel aux investisseurs et au marché dans le cadre de l'exécution de sa stratégie, en étant ainsi susceptible de lever des fonds en fonction de ses besoins.

8.1.2.Etablissement service titres

Financière d'Uzès
10, rue d'Uzès
75002 PARIS

8.2. CALENDRIER DES PROCHAINES COMMUNICATIONS – AGENDA 2021

Publication des résultats annuels de l'exercice clos au 31 décembre 2020 : 30 avril 2021.
Publication de la situation semestrielle non auditée du 1^{er} semestre 2021 : 31 octobre 2021.

8.3. CAPITAL SOCIAL

Le capital social est fixé à CENT DIX-SEPT MILLE (117.000) euros.

Il est divisé en ONZE MILLIONS SEPT CENT MILLE (11.700.000) actions de un centime d'euro (0,01 €) de valeur nominale chacune, de même catégorie, intégralement libérées.

8.4. REPARTITION DU CAPITAL

A la date du présent document, le capital social de la Société est réparti comme suit :

Actionnaires	Nbr d'actions détenues	% du capital	Nbr de droits de vote	% de droits de vote
Olivier Lombard	6 450 000	55,13%	6 450 000	55,13%
Jean Lombard	100 000	0,85%	100 000	0,85%
CPI*	2 000 000	17,09%	2 000 000	17,09%
Rachid Bakhtaoui	2 200 000	18,80%	2 200 000	18,80%
Pascal Chevalier	200 000	1,71%	200 000	1,71%
Michel François Donadio	100 000	0,85%	100 000	0,85%
HL Finances	50 000	0,43%	50 000	0,43%
Gautier Normand	50 000	0,43%	50 000	0,43%
ENR Expansion	50 000	0,43%	50 000	0,43%
NMCI	50 000	0,43%	50 000	0,43%
Finatel Conseil	50 000	0,43%	50 000	0,43%
Serge Nadaud	50 000	0,43%	50 000	0,43%
Gilles Enguehard	50 000	0,43%	50 000	0,43%
Sylvain Laurent	100 000	0,85%	100 000	0,85%
Francisco Javier Gimeno Alcala	100 000	0,85%	100 000	0,85%
Annapurna Capital	100 000	0,85%	100 000	0,85%
Total	11 700 000	100%	11 700 000	100,00%

** CPI est une société par actions simplifiée, exerçant des activités de holding, elle est détenue par Pascal Chevalier*

Lors de la constitution de la Société, il a été fait apport de 10 000 euros représentant des apports en numéraire.

En novembre 2020, la Société a réalisé une augmentation de capital nominal de 1 700 euros par l'émission de 1 700 actions ordinaires nouvelles au prix de souscription unitaire de 1 000 euros par action, soit 1 euro de valeur nominale avec une prime d'émission de 999 euros, correspondant à un montant total de souscription de 1 700 000 euros (dont 1 698 300 euros de prime d'émission).

Immédiatement après cette opération, Hopium a réalisé une augmentation de capital d'un montant nominal de 105 300 euros par incorporation de réserves prélevées sur le compte « prime d'émission » et élevé de la valeur nominale unitaire des actions afin de la porter de 1 euro à 10 euros, puis décidé d'une division par 1 000 de la valeur nominale unitaire des actions de façon à la faire passer de 10 euros à 0,01 euro.

8.5. ENGAGEMENTS DE CONSERVATION

Les actionnaires de la Société se sont engagés à conserver la quote-part de leurs actions sur le compartiment Access d'Euronext Paris à hauteur de 90% de leur détention respective pour les 12 mois suivants le premier jour de cotation.

Il n'existe par ailleurs à ce jour aucun instrument financier émis ou à émettre donnant accès immédiatement ou à terme au capital (stock-option, BSA, actions gratuites...).

9. NOTE DE VALORISATION

9.1. RAPPEL HISTORIQUE ET DESCRIPTION DES ACTIVITES

9.1.1. Présentation de la société

Rappel historique

Fondée en 2020 par Olivier Lombard, le plus jeune vainqueur des 24h du Mans, Hopium est l'aboutissement d'une expérience acquise sur les circuits de course automobile. Né d'un père ingénieur puis devenu par la suite pilote de course, Olivier Lombard a couru pendant 7 ans dans des voitures de course propulsées à l'hydrogène, faisant de lui un expert dans le domaine. Véritable laboratoire à ciel ouvert, la course automobile a permis à son équipe de réfléchir sur de nouvelles solutions dans le but de modifier notre façon de conduire tout en répondant aux nouveaux défis environnementaux. Alors que le secteur du transport est responsable à lui seul de 20% des émissions de gaz à effet de serre, la société se positionne en tant qu'un acteur du changement climatique.

Olivier Lombard a rassemblé autour de lui une équipe d'experts sur les secteurs des piles à hydrogène et de l'ingénierie automobile dans l'objectif d'offrir une alternative aux combustibles fossiles ainsi qu'aux batteries électriques. La voiture à hydrogène Hopium est positionnée dans le milieu haut de gamme et offrira une puissance de plus de 500 chevaux pour une capacité de déplacement de 1 000 km avec un temps de rechargement de seulement 3 minutes. Les voitures seront également connectées et proposeront un large choix de services digitaux, dont une option de pilotage autonome sécurisée grâce à la technologie Blockchain.

Activités

Fort de son expérience dans ce secteur, Hopium se positionne comme étant le premier équipementier automobile entièrement dédié aux voitures roulant à l'hydrogène. La société compte déployer ses efforts dans le design des modèles ainsi que dans la fabrication des pièces destinées à être assemblées par un partenaire ou en interne. La production et l'assemblage des premiers modèles débiteront au deuxième semestre 2025 pour une commercialisation dès l'année suivante. Quant à la livraison des premiers SUV de la marque, celle-ci se fera entre 2030 et 2035. Grâce à l'effet d'expérience, le coût de production des systèmes de batterie à hydrogène devrait se voir diviser par trois pour une production atteignant les 20 000 unités.

Dans le but d'enraciner la marque au niveau local, Hopium réfléchit également à la mise en place d'une station destinée à ravitailler en hydrogène les automobilistes dans chacun des six pays ciblés (États-Unis, Allemagne, France, Chine, Japon, Corée du Sud). L'accès aux stations de la marque ne sera pas exclusivement réservé aux conducteurs d'une Hopium. Au contraire, ces stations seront ouvertes à tous les conducteurs d'une automobile roulant à l'hydrogène. Jouant le rôle de porte-étendard, ces « Hydrogen Refueling Station » renforceront l'image de marque auprès de ces pays et pourraient éventuellement proposer d'autres services comme la vente de voitures ou des tests de conduite.

9.1.2. Marché

✓ *L'hydrogène, un atout majeur de la décarbonation*

Principalement utilisé en chimie, en métallurgie, en pharmacie ou encore en pétrochimie, l'hydrogène est aujourd'hui un élément indispensable à bien des égards. Ne couvrant que 2% de la production énergétique mondiale, il paraît rapidement devenir un atout majeur de la décarbonation en se substituant aux combustibles fossiles dans de nombreux usages, à commencer par la mobilité. Élément stockable, il revêt un intérêt supplémentaire pour pallier les lacunes des énergies renouvelables.

Dans ce contexte, la Communauté Européenne a décidé d'investir massivement dans cette technologie et notamment pour développer un hydrogène propre. La France a par exemple débloqué une enveloppe de 7 Mds€ pour les 10 ans à venir.

✓ **Une élaboration verte possible**

Trois techniques existent aujourd'hui pour fabriquer de l'hydrogène en quantité suffisante pour une utilisation industrielle.

Le reformage

Cette première technique consiste à extraire de l'hydrogène par reformage d'un gaz naturel, par exemple du méthane CH_4 , par réaction avec de la vapeur d'eau. Cette réaction à haute température permet de récupérer de l'hydrogène H_2 mais aussi du CO_2 , induisant donc l'émission d'une quantité importante de gaz à effet de serre. Ce premier mode permet une production d'hydrogène dit « gris » et revêt peu d'intérêt dans le contexte actuel de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce procédé peut cependant être associé à un dispositif de capture et 1/ de valorisation de celui-ci comme matière première pour certaines industries (mousse par exemple) ou 2/ de stockage dans d'anciennes poches de gaz/pétrole vides, sous terre. Dans ce cas on parle d'hydrogène « bleu », mais cette seconde technique reste compliquée à mettre en œuvre d'un point de vue technologique et est surtout très couteuse, notamment en énergie.

L'électrolyse de l'eau

Cette seconde technique consiste à séparer l'hydrogène de l'oxygène de l'eau par électrolyse. Opération couteuse en énergie, elle ne représente aucun intérêt en cas d'utilisation d'énergie fossile car elle rejette massivement du CO_2 dans l'atmosphère. A contrario, l'hydrogène produit peut être « vert » en cas d'utilisation d'énergies renouvelables ou « low carbon » en cas de recours à l'énergie nucléaire. Technique encore coûteuse à mettre en place (3-6 €/kg d'hydrogène vert), elle devrait sensiblement baisser dans les années à venir grâce 1/ à la baisse du coût de l'électricité verte et 2/ à l'amélioration de l'efficacité des électrolyseurs et à la réduction du coût de ceux-ci.

Le reformage vert

La troisième technique consiste à utiliser de la biomasse renouvelable. Si celle-ci est encore au stade expérimental, plusieurs options sont actuellement à l'étude comme celle consistant à utiliser de la biomasse agricole ou du biogaz (gaz issu de la décomposition et de la fermentation des matières organiques que l'on trouve dans les décharges, dans les stations d'épuration ou encore dans les élevages). Le biométhane issu de l'épuration du biogaz est alors utilisé par reformage produisant ainsi de l'hydrogène plus propre.

Technologiquement viable, la production en masse d'hydrogène verte semble avoir le potentiel pour être l'une des solutions pour les défis énergétiques actuels. Stockable et, couplée à une pile à combustible, permettant de faire rouler une voiture, elle ouvre la porte à une nouvelle génération de véhicules zéro émission.

- ✓ **Un écosystème de startups et de PME innovantes**

Bien qu'encore jeune, l'écosystème français se développe actuellement rapidement à mesure que les financements de la filière hydrogène abondent.

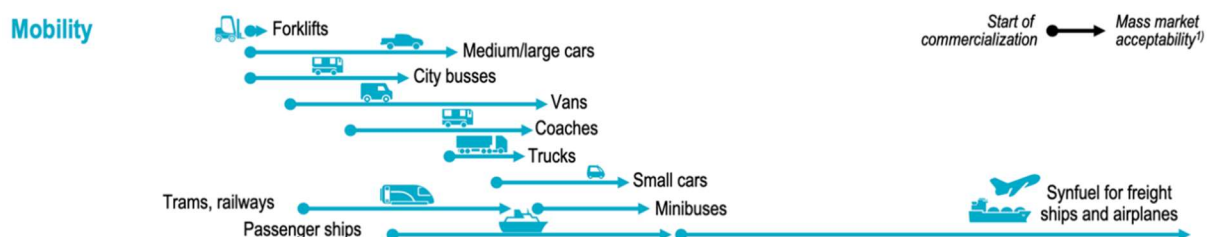
Mapping des startups de la filière hydrogène en 2020



Dans l'écosystème des acteurs de l'hydrogène français, Hopium fait figure de précurseur et est, à ce jour, la seule start-up de la mobilité développant un véhicule premium à destination des particuliers.

- ✓ **Un timing optimum**

L'intérêt du développement des véhicules zéro émission est que les principaux développements technologiques ont déjà été menés et que la viabilité de telles solutions a déjà été prouvée avec la mise sur le marché de véhicules à pile à combustible.

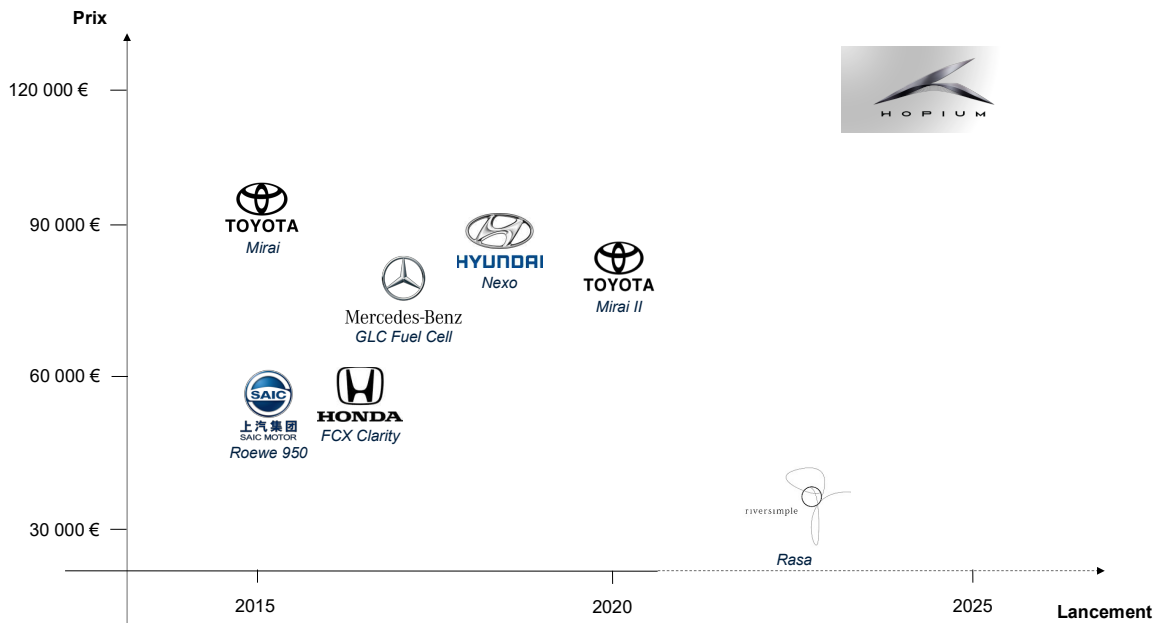


Sources : Hydrogene Council. Roland Berger.

9.1.3.Etat de la concurrence

L'écosystème d'Hopium compte assez peu de concurrents notamment chez les constructeurs historiques. En effet, les efforts d'investissement autour de l'hydrogène et notamment en lien avec la mobilité n'ayant été actés que récemment par les pouvoirs publics, peu d'acteurs se sont lancés dans la construction et la commercialisation de véhicules à pile à combustible.

On dénombre néanmoins quelques modèles, dont les principales différences sont le positionnement prix / autonomie. Parmi ces modèles nous retrouvons :



Clarity – Honda

- *Date lancement* : Nouvelle version lancée en 2016 au Japon et Europe ;
- *Cible* : Mass (<60 k€). Prix autour de 57,6 K€ ;
- *Technologie* : Moteur électrique de 130 kW et d'une pile à combustion de 100 kW. Deux réservoirs d'H2 à 700 bars de pression et d'une batterie lithium-ion. 480 km d'autonomie minimum. Rechargement en H2 autour de 3 minutes.

Roewe 950 – SAIC

- *Date lancement* : Prototype en Avril 2014 à Pékin. Production lancée en avril 2016 ;
- *Cible* : Mass (<60 k€) ;
- *Technologie* : Issue d'une collaboration avec General Motors. Moteur composé d'une batterie et d'une pile à combustion à Hydrogène. Réservoir d'H2 à 700 bars. 400 km d'autonomie. Spécificité : peut démarrer à -20°C.

Nexo – Hyundai

- *Date lancement* : Nouvelle version lancée début 2018 en remplacement de la Hyundai ix35 Fuel Cell (2015) ;
- *Cible* : Premium (60-90 k€). A partir de 75,0 K€ ;
- *Technologie* : Moteur électrique relié à une pile à combustible de 100 kW et à une batterie de 24 kW. 600 km d'autonomie. Rechargement en H2 autour de 5 minutes. Spécificité : 0 à 100 km/h en 9,5 secondes.

Mirai I – Toyota

- *Date lancement* : Commercialisé depuis Octobre 2018 en France. Depuis 2015 en Europe. Première voiture à hydrogène industrialisée à grande échelle ;
- *Cible* : Premium (60-90 k€). A partir de 79 K€ ;
- *Technologie* : Moteur électrique de 113 kW, pile à combustible de 114 kW et deux réservoirs à H2. Autonomie autour de 500 km. Spécificité : présence d'un système qui récupère l'énergie lors des phases de freinage et de décélération et apporte un supplément de puissance en phase d'accélération.

Mirai II – Toyota

- *Date lancement* : Fin 2020 en France, au Japon, puis en Europe et Amérique du Nord mi-2021 ;
- *Cible* : Premium (60-90 k€) ;
- *Technologie* : Amélioration du design et de l'espace disponible à l'intérieur du véhicule grâce à une optimisation des réservoirs à H2. Amélioration de l'autonomie, autour de 600 km.

GLC F-Cell – Mercedes

- *Date lancement* : Lancée en 2017 (annonce fin de commercialisation) ;

- *Cible* : Premium (60-90 k€). A partir de 70 K€ ;
- *Technologie* : 2 réservoirs stockant jusqu'à 4 L d'H2 à une pression de 700 bars, associés à une batterie lithium-ion récupérant l'énergie électrique lors du freinage et décélération. Spécificité : contrairement à la Toyota Mirai, la voiture peut se recharger sur une simple prise domestique. 500 km d'autonomie.

Riversimple – Electric Cars

- *Date lancement* : Production prévue pour 2022 ;
- *Cible* : Mass (<60 k€). Annoncé au prix d'une Golf (soit autour des 30 K€) ;
- *Technologie* : Autonomie prévue de 480 km avec 1,5 kg d'H2. 95 km/h en 9,5 secondes. Des tests avec une flotte de 20 véhicules ont débuté fin 2019.

Au global, aucun acteur ne s'est actuellement positionné sur le segment adressé par Hopium, à savoir celui des véhicules de type berline commercialisés à plus de 140 K€. La principale raison qui explique le fait que peu d'acteurs n'ont osé développer des véhicules à hydrogène dans les années passées provient du manque d'infrastructure. Les différents plans d'investissement annoncés par les gouvernements devraient permettre de changer la donne et d'inciter davantage de constructeurs à développer de nouveaux véhicules. La position de *first-mover* d'Hopium sur son segment constitue un véritable avantage concurrentiel.

A noter que plusieurs constructeurs orientent leurs développements sur les véhicules utilitaires nécessitant des investissements importants dans les infrastructures de recharge en hydrogène afin d'assurer une autonomie suffisante sur de long trajets et notamment sur de grands axes. Ces investissements devraient servir à Hopium en accélérant la constitution d'un maillage de stations de rechargement.

9.2. METHODES D'EVALUATION

9.2.1.Méthodes de valorisation écartées

Actuellement société early-stage, Hopium concentre ses efforts sur le développement de son premier prototype dont l'assemblage et les premiers tests devraient intervenir courant 2022. Avec un objectif de commercialisation de son premier modèle en 2025, le groupe ne devrait pas, à minima, réaliser de chiffre d'affaires dans les 3 prochaines années.

Dans ce cadre, plusieurs méthodes de valorisation ont été écartées de la présente étude.

Méthode des comparables boursiers

Etant donné l'absence de chiffre d'affaires pour les 3 prochaines années et de comparable coté en bourse évoluant dans le domaine de la conception de véhicules à hydrogène à destination des particuliers, cette méthode n'est pas applicable.

Méthode des DCF

La société étant actuellement en phase de développement et de prototypage, aucune commercialisation ne devrait intervenir à court terme. En conséquence, aucun business plan ne peut être établi et la méthode des DCF appliquée.

Méthode de l'actif net comptable consolidé

Le Groupe évolue actuellement dans sa première année d'existence et ne dispose que d'un arrêté comptable allant de la période du 01/10/2019 au 30/09/2020, nous avons donc écarté cette méthode.

Méthode de l'actualisation des dividendes futurs

La situation actuelle ne laisse pas présager un versement de dividendes dans le futur proche de la société. Cette méthode a donc également été écartée.

9.2.2.Méthode de valorisation retenue

Pour rappel, la valorisation post-money de la société Hopium lors de son précédent tour de table était de 11,7 M€. Cette valorisation définie par les investisseurs lors de la dernière opération d'augmentation de capital en novembre 2020 constitue l'estimation la plus proche de la date de rédaction du présent rapport.

9.2.3.Eléments d'appréciation de la valorisation

Plusieurs éléments nous confortent dans l'appréciation de cette valorisation de 11,7 M€.

L'expertise de l'équipe en place

Fondée par Olivier Lombard, plus jeune vainqueur des 24 heures du Mans en 2011, Hopium dispose d'ores et déjà d'une équipe de spécialistes. Impliqué avec Green GT (partenaire d'Hopium) dans le programme H24 qui vise à aligner la première voiture de course propulsée à l'hydrogène sur le circuit du Mans en 2024, Olivier Lombard est depuis 7 ans pilote principal des différents prototypes développés. Cette implication dans ce programme fait de lui un véritable expert autour des technologies hydrogène dédiées à la performance automobile.

Il a réuni autour de lui une équipe d'experts dans plusieurs domaines lui permettant de développer dès à présent le premier prototype Hopium. Parmi eux, nous retenons :

F. Godard – Head of Design

Designer chez Porsche, Tesla et Lucid Motors (marque véhicule électrique)

L. Bouillo – Head of Program Fuel Cell Modelization

Project manager chez Safran, System architect chez Zodiac et PSA

T. Joly – Head of Fuel Cell and Vehicule Control and Command

Command Director chez Symbio (équipementier dans les piles H2)

K. Jarry – Brand Director

Co-founder chez Atelier Domutiv (stratégie de marque et design)

M. McClure – Blockchain Developer

Senior Blockchain developer chez RNDR

F. Guimard – Head of Fuel Cell System

Head of Fuel Cell System R&D chez Symbio

En plus de cette équipe d'experts, le Groupe compte recruter 30 collaborateurs supplémentaires en 2021, complétant la solidité de l'équipe déjà en place.

De solides partenaires...

Hopium a déjà sécurisé plusieurs partenariats clés afin de l'accompagner dans le développement de son véhicule. GreenGT, spécialiste Suisse des technologies appliquées aux automobiles de compétition est l'un de ceux-là.

GreentGT a déjà prouvé ses compétences en développant deux voitures de course à hydrogène : H2 et le premier prototype de la LMPH2G qui devra s'aligner en 2024 pour les 24 heures du Mans. En outre, la société développe des moteurs électriques de 100 à 800 kW. Ce partenaire de premier plan accompagnera Hopium dans le développement de certains composants de la pile à combustible et du groupe motopropulseur.

En plus de ce partenariat avec GreenGT, Hopium entend conclure plusieurs partenariats sur toute la chaîne de valeur avec des acteurs spécialistes tels que Nvidia et ARM pour les puces dédiées à rendre autonome le véhicule, Plastic Omnium pour le stockage ou encore Air Liquide pour la logistique autour de l'hydrogène.

Ces partenariats de premier plan et notamment celui avec GreenGT, acteur ayant déjà prouvé ses capacités dans le développement de véhicules performants à hydrogène, renforce le sérieux du projet Hopium.

... intégrant des transferts de propriété

Si Hopium a recours à plusieurs partenaires tout au long du développement de son projet, la société reste néanmoins propriétaire des technologies associées. Déjà en possession des droits de propriété intellectuelle liés à la technologie de la pile à combustible, des transferts de propriété sont en cours entre Green GT et Hopium concernant certains composants de la pile à combustible ainsi que du groupe motopropulseur.

D'autres transferts auront lieu tout au long du développement du véhicule afin d'offrir l'entière propriété des technologies à Hopium. Ces éléments viennent selon nous renforcer le sérieux du projet et apporter de la valeur à la société dès à présent.

Des actionnaires à réelle valeur ajoutée

L'opération d'augmentation de capital de novembre 2020 a permis de faire entrer au capital plusieurs personnalités de l'univers financier et industriel, permettant à Hopium d'intégrer dès le début de solides réseaux. A ce titre nous notons la présence au capital de :

Rachid Bakhtaoui – Fondateur de Easy Bourse, du Club 50 et Managing partner de Real Madrid Resort

Pascal Chevalier – PDG de Reworld Media, président de Blockchain Group et de Tradedoubler

Business Angel 3 – Managing partner chez Idinvest Partners et Eurazeo Growth

Sylvain Laurent – Executive VP de Dassault Systèmes et Chairman de 3DS & City Board

Javier Gimeno – Senior VP et CEO Asia-Pacifique de Saint-Gobain

Business Angel 6 – Managing partner chez Entrepreneur Invest

Outre les apports de ces personnalités tant sur le plan financier qu'industriel, ces investisseurs chevronnés ont validé la valorisation de la société lors du précédent tour de table, confortant notre appréciation dans le projet Hopium.

10. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LA SOCIETE

10.1. COMPTES INTERMEDIAIRES ETABLIS AU 30 SEPTEMBRE 2020 (NORMES FRANÇAISES)

10.1.1. Bilan

1. Bilan Actif : (en €)

ACTIF		Exercice clos le 30/09/2020 (12 mois)			
		Brut	Amort. & Prov	Net	%
Capital souscrit non appelé	(0)				
Actif Immobilisé					
Frais d'établissement					
Recherche et développement					
Concessions, brevets, marques, logiciels et droits similaires		26 500	3 165	23 335	11,52
Fonds commercial					
Autres immobilisations incorporelles		11 003		11 003	5,43
Avances & acomptes sur immobilisations incorporelles					
Terrains					
Constructions					
Installations techniques, matériel & outillage industriels					
Autres immobilisations corporelles					
Immobilisations en cours		60 377		60 377	29,80
Avances & acomptes					
Participations évaluées selon mise en équivalence					
Autres Participations					
Créances rattachées à des participations					
Autres titres immobilisés					
Prêts					
Autres immobilisations financières					
TOTAL (I)		97 880	3 165	94 715	46,74
Actif circulant					
Matières premières, approvisionnements					
En cours de production de biens					
En cours de production de services					
Produits intermédiaires et finis					
Marchandises					
Avances & acomptes versés sur commandes					
Clients et comptes rattachés					
Autres créances					
. Fournisseurs débiteurs					
. Personnel					
. Organismes sociaux					
. Etat, impôts sur les bénéfices					
. Etat, taxes sur le chiffre d'affaires		60 639		60 639	29,93
. Autres					
Capital souscrit et appelé, non versé					
Valeurs mobilières de placement					
Instruments financiers à terme et jetons détenus					
Disponibilités		47 274		47 274	23,33
Charges constatées d'avance					
TOTAL (II)		107 913		107 913	53,26
Charges à répartir sur plusieurs exercices	(III)				
Primes de remboursement des obligations	(IV)				
Ecart de conversion et différences d'évaluation actif	(V)				
TOTAL ACTIF (0 à V)		205 793	3 165	202 628	100,00

2. Bilan Passif : (en €)

PASSIF		du 01/10/2019 au 30/09/2020 (12 mois)
Capitaux propres		
Capital social ou individuel (dont versé :)	10 000	4,94
Primes d'émission, de fusion, d'apport ...		
Ecart de réévaluation		
Réserve légale		
Réserves statutaires ou contractuelles		
Réserves réglementées		
Autres réserves		
Report à nouveau		
Résultat de l'exercice	-374 081	-184,60
Subventions d'investissement		
Provisions réglementées		
TOTAL(I)	-364 081	-179,67
Produits des émissions de titres participatifs		
Avances conditionnées		
TOTAL(II)		
Provisions pour risques et charges		
Provisions pour risques		
Provisions pour charges		
TOTAL (III)		
Emprunts et dettes		
Emprunts obligataires convertibles		
Autres Emprunts obligataires		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit		
. Emprunts		
. Découverts, concours bancaires		
Emprunts et dettes financières diverses		
. Divers		
. Associés		
Avances & acomptes reçus sur commandes en cours		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	13 077	6,45
Dettes fiscales et sociales		
. Personnel		
. Organismes sociaux		
. Etat, impôts sur les bénéfices		
. Etat, taxes sur le chiffre d'affaires	893	0,44
. Etat, obligations cautionnées		
. Autres impôts, taxes et assimilés		
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés		
Autres dettes	552 738	272,78
Instruments financiers à terme		
Produits constatés d'avance		
TOTAL(IV)	566 708	279,68
Ecart de conversion et différences d'évaluation passif (V)		
TOTAL PASSIF (I à V)	202 628	100,00

10.1.2. Compte de résultat (en €)

COMPTE DE RÉSULTAT		Exercice clos le 30/09/2020		
	France	Exportation	Total	%
Ventes de marchandises				
Production vendue biens				
Production vendue services				
Chiffres d'Affaires Nets				
Production stockée				
Production immobilisée				
Subventions d'exploitation				
Reprises sur amortis. et prov., transfert de charges				
Autres produits				
Total des produits d'exploitation (I)				
Achats de marchandises (y compris droits de douane)				
Variation de stock (marchandises)				
Achats de matières premières et autres approvisionnements				
Variation de stock (matières premières et autres approv.)				
Autres achats et charges externes			370 267	
Impôts, taxes et versements assimilés				
Salaires et traitements				
Charges sociales				
Dotations aux amortissements sur immobilisations			3 165	
Dotations aux provisions sur immobilisations				
Dotations aux provisions sur actif circulant				
Dotations aux provisions pour risques et charges				
Autres charges				
Total des charges d'exploitation (II)			373 433	
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I-II)			-373 433	
Quotes-parts de résultat sur opérations faites en commun				
Bénéfice attribué ou perte transférée (III)				
Perte supportée ou bénéfice transféré (IV)				
Produits financiers de participations				
Produits des autres valeurs mobilières et créances				
Autres intérêts et produits assimilés				
Reprises sur provisions et transferts de charges				
Différences positives de change			152	
Produits nets sur cessions valeurs mobilières placement				
Total des produits financiers (V)			152	
Dotations financières aux amortissements et provisions				
Intérêts et charges assimilées				
Différences négatives de change			800	
Charges nettes sur cessions valeurs mobilières placements				
Total des charges financières (VI)			800	
RÉSULTAT FINANCIER (V-VI)			-648	
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS (I-II+III-IV+V-VI)				
			-374 081	

➤ Compte de résultat (suite) :

COMPTE DE RÉSULTAT (suite)		Exercice clos le 30/09/2020
Produits exceptionnels sur opérations de gestion		
Produits exceptionnels sur opérations en capital		
Reprises sur provisions et transferts de charges		
Total des produits exceptionnels (VII)		
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		
Charges exceptionnelles sur opérations en capital		
Dotations exceptionnelles aux amortissements et provisions		
Total des charges exceptionnelles (VIII)		
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (VII-VIII)		
Participation des salariés (IX)		
Impôts sur les bénéfices (X)		
Total des Produits (I+III+V+VII)	152	
Total des Charges (II+IV+VI+VIII+IX+X)	374 233	
RÉSULTAT NET	-374 081	
	Perte	
Dont Crédit-bail mobilier		
Dont Crédit-bail immobilier		

10.1.3. Bilant actif détaillé :

ACTIF	Exercice clos le 30/09/2020 (12 mois)			
	Brut	Amort. & Prov	Net	%
Capital souscrit non appelé (0)				
Actif Immobilisé				
Frais d'établissement				
Recherche et développement				
Concessions, brevets, marques, logiciels et droits similaires	26 500	3 165	23 335	11,52
<i>CONCESS.BREVETS LICENCES</i>	26 500		26 500	13,08
<i>Concessions et droits similaires</i>		3 165	-3 165	-1,55
Fonds commercial				
Autres immobilisations incorporelles	11 003		11 003	5,43
<i>Immob. incorporelles en cours</i>	11 003		11 003	5,43
Avances & acomptes sur immobilisations incorporelles				
Terrains				
Constructions				
Installations techniques, matériel & outillage industriels				
Autres immobilisations corporelles				
Immobilisations en cours	60 377		60 377	29,80
<i>Immobilisat. corporelles en cours</i>	60 377		60 377	29,80
Avances & acomptes				
Participations évaluées selon mise en équivalence				
Autres Participations				
Créances rattachées à des participations				
Autres titres immobilisés				
Prêts				
Autres immobilisations financières				
TOTAL (I)	97 880	3 165	94 715	46,74
Actif circulant				
Matières premières, approvisionnements				
En cours de production de biens				
En cours de production de services				
Produits intermédiaires et finis				
Marchandises				
Avances & acomptes versés sur commandes				
Clients et comptes rattachés				
Autres créances				
. Fournisseurs débiteurs				
. Personnel				
. Organismes sociaux				
. Etat, impôts sur les bénéfices				
. Etat, taxes sur le chiffre d'affaires	60 639		60 639	29,93
<i>ETAT TVA SUR AUTRES BIENS ET SERVICES</i>	57 321		57 321	28,29
<i>TVA DED INTRACOMMUNAUTAIRE</i>	893		893	0,44
<i>CREDIT TVA A REPORTER</i>	2 424		2 424	1,20
. Autres				
Capital souscrit et appelé, non versé				
Valeurs mobilières de placement				
Instruments financiers à terme et jetons détenus				
Disponibilités	47 274		47 274	23,33
<i>CREDIT LYONNAIS</i>	47 274		47 274	23,33
Charges constatées d'avance				

➤ Bilant actif détaillé (suite) :

ACTIF		Exercice clos le 30/09/2020 (12 mois)			
		Brut	Amort. & Prov	Net	%
TOTAL (II)		107 913		107 913	53,26
Charges à répartir sur plusieurs exercices (III)					
Primes de remboursement des obligations (IV)					
Ecart de conversion et différences d'évaluation actif (V)					
TOTAL ACTIF (0 à V)		205 793	3 165	202 628	100,00

10.1.4. Bilant passif détaillé :

PASSIF		du 01/10/2019 au 30/09/2020 (12 mois)	
Capitaux propres			
Capital social ou individuel (dont versé :)		10 000	4,94
CAPITAL		10 000	4,94
Primes d'émission, de fusion, d'apport ...			
Ecart de réévaluation			
Réserve légale			
Réserves statutaires ou contractuelles			
Réserves réglementées			
Autres réserves			
Report à nouveau			
Résultat de l'exercice		-374 081	-184,60
Subventions d'investissement			
Provisions réglementées			
	TOTAL(I)	-364 081	-179,67
Produits des émissions de titres participatifs			
Avances conditionnées			
	TOTAL(II)		
Provisions pour risques et charges			
Provisions pour risques			
Provisions pour charges			
	TOTAL (III)		
Emprunts et dettes			
Emprunts obligataires convertibles			
Autres Emprunts obligataires			
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit			
. Emprunts			
. Découverts, concours bancaires			
Emprunts et dettes financières diverses			
. Divers			
. Associés			
Avances & acomptes reçus sur commandes en cours			
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		13 077	6,45
FOURNISSEURS		13 077	6,45
Dettes fiscales et sociales			
. Personnel			
. Organismes sociaux			
. Etat, impôts sur les bénéfices			
. Etat, taxes sur le chiffre d'affaires		893	0,44
ETAT TVA DUE INTRACOMMUNAUTAIRE		893	0,44
. Etat, obligations cautionnées			
. Autres impôts, taxes et assimilés			
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés			
Autres dettes		552 738	272,78
C/C M OLIVIER LOMBARD		552 738	272,78
Instruments financiers à terme			
Produits constatés d'avance			
	TOTAL(IV)	566 708	279,68
Ecart de conversion et différences d'évaluation passif (V)			
TOTAL PASSIF (I à V)		202 628	100,00

10.1.5. Compte de résultat détaillé :

COMPTE DE RÉSULTAT		Exercice clos le 30/09/2020		
	France	Exportation	Total	%
Ventes de marchandises				
Production vendue biens				
Production vendue services				
Chiffres d'Affaires Nets				
Production stockée				
Production immobilisée				
Subventions d'exploitation				
Reprises sur amortis. et prov., transfert de charges				
Autres produits				
Total des produits d'exploitation (I)				
Achats de marchandises (y compris droits de douane)				
Variation de stock (marchandises)				
Achats de matières premières et autres approvisionnements				
Variation de stock (matières premières et autres approv.)				
Autres achats et charges externes			370 267	
ACHATS ETUDES PRESTATIONS SERVICE			967	
FOURNITURES CARBURANT			114	
Fournit. entretien & petit equip.			274	
LOCATION ESPACE COWORKING			4 321	
FRAIS DE COLLOQUES - SEMINAIRES			1 800	
HONORAIRES			274 643	
HONORAIRES EXPERT COMPTABLE			1 200	
FRAIS ACTES & CONTENTIEUX			1 094	
PUBLICATIONS REL PUBLIQUES			71 221	
Annonces et insertions			1 065	
VOYAGES ET DEPLACEMENTS			2 688	
MISSIONS			338	
FRAIS DE TELECOMMUNICATION			680	
FRAIS WEB			9 693	
SERVICES BANCAIRES			171	
Impôts, taxes et versements assimilés				
Salaires et traitements				
Charges sociales				
Dotations aux amortissements sur immobilisations			3 165	
Immobilisations incorporelles			3 165	
Dotations aux provisions sur immobilisations				
Dotations aux provisions sur actif circulant				
Dotations aux provisions pour risques et charges				
Autres charges				
Total des charges d'exploitation (II)			373 433	
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I-II)			-373 433	
Quotes-parts de résultat sur opérations faites en commun				
Bénéfice attribué ou perte transférée (III)				
Perte supportée ou bénéfice transféré (IV)				
Produits financiers de participations				
Produits des autres valeurs mobilières et créances				
Autres intérêts et produits assimilés				
Reprises sur provisions et transferts de charges				
Différences positives de change				152

➤ Compte de résultat détaillé (suite) :

COMPTE DE RÉSULTAT (suite)		Exercice clos le 30/09/2020
GAINS DE CHANGES	152	
Produits nets sur cessions valeurs mobilières placement		
Total des produits financiers (V)	152	
Dotations financières aux amortissements et provisions		
Intérêts et charges assimilées		
Différences négatives de change	800	
PERTES DE CHANGE	800	
Charges nettes sur cessions valeurs mobilières placements		
Total des charges financières (VI)	800	
RÉSULTAT FINANCIER (V-VI)	-648	
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS (I-II+III-IV+V-VI)	-374 081	
Produits exceptionnels sur opérations de gestion		
Produits exceptionnels sur opérations en capital		
Reprises sur provisions et transferts de charges		
Total des produits exceptionnels (VII)		
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		
Charges exceptionnelles sur opérations en capital		
Dotations exceptionnelles aux amortissements et provisions		
Total des charges exceptionnelles (VIII)		
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (VII-VIII)		
Participation des salariés (IX)		
Impôts sur les bénéfices (X)		
Total des Produits (I+III+V+VII)	152	
Total des Charges (II+IV+VI+VIII+IX+X)	374 233	
RÉSULTAT NET	-374 081	
	Perte	
Dont Crédit-bail mobilier		
Dont Crédit-bail immobilier		

10.2. ATTESTATION DE PRESENTATION DES INFORMATIONS FINANCIERES

En notre qualité d'expert-comptable et conformément aux termes de notre lettre de mission, nous avons effectué une mission de présentation des comptes intermédiaires de l'entreprise HOPIUM relatifs au 30/09/2020, qui se caractérise par les données suivantes :

Total du bilan : 202 628 euros

Chiffre d'affaires : 0 euro

Résultat net comptable : - 374 081 euros

Nos diligences ont été réalisées conformément à la norme professionnelle de l'Ordre des experts-comptables applicable à la mission de présentation des comptes intermédiaires qui ne constitue ni un audit ni un examen limité.

Sur la base de nos travaux, nous n'avons pas relevé d'éléments remettant en cause la cohérence et la vraisemblance des comptes intermédiaires pris dans leur ensemble tels qu'ils sont joints à la présente attestation.

Fait à Paris,
Le 14 décembre 2020

Fiduciaire Yadan
Expert-comptable