



Société anonyme à conseil d'administration, au capital de 127 953,51 euros
Siège social : 4, rue de Penthièvre 75008 Paris
R.C.S. de Paris : 878 729 318

DOCUMENT D'INFORMATION

AVERTISSEMENT

EURONEXT GROWTH est un marché géré par EURONEXT. Les sociétés admises sur EURONEXT GROWTH 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 GROWTH 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.

Le présent Document d'Information a été établi sous la responsabilité de l'Emetteur. Il a fait l'objet d'une revue par le Listing Sponsor et d'un examen par Euronext de son caractère complet, cohérent et compréhensible.

Des exemplaires du présent Document d'Information sont disponibles sans frais au siège social de la Société, ainsi qu'en version électronique sur le site d'Euronext (www.euronext.com) et sur celui de la Société (<http://www.hopium.com>)

SOMMAIRE

1. PERSONNES RESPONSABLES	5
1.1. RESPONSABLE DU DOCUMENT D'INFORMATION	5
1.2. ATTESTATION DE LA PERSONNE RESPONSABLE.....	5
2. CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES.....	6
2.1. COMMISSAIRE AUX COMPTES TITULAIRE	6
2.2. COMMISSAIRE AUX COMPTES SUPPLEANT	6
2.3. INFORMATIONS SUR LES CONTROLEURS LEGAUX AYANT DEMISSIONNE, AYANT ETE ECARTES OU N'AYANT PAS ETE RENOUVELES.....	6
3. FACTEURS DE RISQUES.....	7
3.1. RISQUES LIES A L'ACTIVITE DE LA SOCIETE.....	8
3.2. RISQUES LIES A L'ORGANISATION DE LA SOCIETE ET AUX COLLABORATEURS CLES	12
3.3. RISQUES FINANCIERS	14
3.4. FAITS EXCEPTIONNELS ET LITIGES	15
3.5. ASSURANCES ET COUVERTURES DES RISQUES	15
4. INFORMATIONS CONCERNANT LA SOCIETE.....	17
4.1. HISTOIRE ET EVOLUTION DE LA SOCIETE.....	17
5. DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE HOPIUM.....	20
5.1. RAPPEL HISTORIQUE	20
5.2. LE PROJET D'HOPIUM.....	20
5.3. VEHICULE A HYDROGENE ET COMPOSANTS – PRINCIPES DE BASE	22
5.4. L'HOPIUM MACHINA	26
5.5. PRESENTATION DU MARCHÉ.....	32
5.6. STRATEGIE DE PENETRATION DU MARCHÉ PAR L'HOPIUM MACHINA	46
6. ORGANIGRAMME	51
7. EXAMEN DU RESULTAT ET DE LA SITUATION FINANCIERE	52
7.1. PRESENTATION GENERALE	52
7.2. DETERMINATION DU RESULTAT D'EXPLOITATION	52
7.3. FORMATION DU RESULTAT NET	53
7.4. COMMENTAIRES SUR LE BILAN.....	54
8. TRESORERIE ET CAPITAUX.....	56
8.1. FLUX DE TRESORERIE.....	56
8.2. RESTRICTION A L'UTILISATION DES CAPITAUX	56
8.3. SOURCES DE FINANCEMENT DE LA SOCIETE DEPUIS SA CREATION	56
8.4. SOURCES DE FINANCEMENT NECESSAIRES A L'AVENIR	56
9. BREVETS, LICENCES, MARQUES ET NOMS DE DOMAINE.....	57
10. PREVISIONS OU ESTIMATIONS DU BENEFICE	58
11. ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE	59
11.1. DIRIGEANTS ET ADMINISTRATEURS	59
11.2. DIRECTION DE LA SOCIETE.....	60
11.3. CONVENTIONS DE SERVICES.....	60
11.4. COMITES D'AUDIT ET DE REMUNERATION.....	60
11.5. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE.....	60
11.6. CONTROLE INTERNE.....	60
11.7. CONFLIT D'INTERETS AU NIVEAU DES ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE LA DIRECTION GENERALE	60

12. REMUNERATIONS ET AVANTAGES	62
12.1. REMUNERATIONS ET AVANTAGES VERSES AUX MANDATAIRES SOCIAUX	62
12.2. SOMMES PROVISIONNEES PAR LA SOCIETE AUX FINS DE VERSEMENT DE PENSIONS, RETRAITES ET AUTRES AVANTAGES AU PROFIT DES MANDATAIRES SOCIAUX	62
12.3. BSA OU BSPCE OU AUTRES TITRES DONNANT ACCES AU CAPITAL ATTRIBUES AUX MANDATAIRES SOCIAUX	62
13. SALARIES.....	63
13.1. NOMBRE DE SALARIES ET REPARTITION PAR FONCTION.....	63
13.2. PARTICIPATIONS DES SALARIES DANS LE CAPITAL DE LA SOCIETE	63
14. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES.....	64
14.1. REPARTITION DU CAPITAL ET DES DROITS DE VOTE A LA DATE DU DOCUMENT D'INFORMATION.....	64
14.2. DROITS DE VOTE DES PRINCIPAUX ACTIONNAIRES.....	64
14.3. CONTROLE DE LA SOCIETE.....	64
14.4. ACCORDS POUVANT ENTRAINDER UN CHANGEMENT DE CONTROLE	64
14.5. PACTE D'ACTIONNAIRES	64
14.6. ETAT DES NANTISSEMENTS.....	64
15. OPERATIONS AVEC DES APPARENTES.....	65
15.1. CONVENTIONS CONCLUES AVEC DES APPARENTES	65
15.2. RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES ETABLI AU TITRE DE L'EXERCICES CLOS LE 31 DECEMBRE 2020	65
16. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE L'EMETTEUR	66
16.1. COMPTES SEMESTRIELS AU 30 JUIN 2021 (NORMES FRANÇAISES)	66
16.2. COMPTES ANNUELS SOCIAUX AU 31 DECEMBRE 2020 (NORMES FRANÇAISES)	75
16.3. VERIFICATION DES INFORMATIONS FINANCIERES HISTORIQUES.....	84
16.4. POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES	88
16.5. PROCEDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE.....	88
16.6. CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIERE OU COMMERCIALE.....	88
17. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	89
17.1. CAPITAL SOCIAL	89
17.2. ACTE CONSTITUTIF ET STATUTS	91
18. CONTRATS IMPORTANTS.....	101
19. DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC	102
20. INFORMATIONS RELATIVES A L'OPERATION	103
20.1. MODALITES DE L'OPERATION	103
20.2. JUSTIFICATIF DU FLOTTANT AU 03/01/2022	104
20.3. SITUATION DE TRESORERIE	104
21. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	105
21.1. CONSEILLERS AYANT UN LIEN AVEC L'OPERATION.....	105
21.2. AUTRES INFORMATIONS VERIFIEES PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES	105
21.3. RAPPORT D'EXPERT	105
21.4. INFORMATIONS CONTENUES DANS LE DOCUMENT D'INFORMATION PROVENANT D'UNE TIERCE PARTIE	105

REMARQUES GENERALES

Définitions

Dans le présent Document d'Information (le « **Document d'Information** »), sauf indication contraire :

- Le terme « **Société** » désigne la société Hopium

Avertissement

Informations sur le marché et la concurrence

Le présent Document d'Information contient, notamment au chapitre 5 « Aperçu des activités », des informations relatives aux marchés sur lesquels la Société est présente, et à sa position concurrentielle, y compris des informations relatives à la taille des marchés et aux parts de marché.

Le présent Document d'Information contient des informations sur les marchés de la Société et ses positions concurrentielles, y compris des informations relatives à la taille des marchés. Outre les estimations réalisées par la Société, les éléments sur lesquels sont fondées les déclarations de la Société proviennent d'études et statistiques d'organismes tiers et d'organisations professionnelles ou encore de chiffres publiés par les concurrents, les fournisseurs et les clients de la Société. Certaines informations contenues dans le présent Document d'Information sont des informations publiquement disponibles que la Société considère comme fiables mais qui n'ont pas été vérifiées par un expert indépendant. La Société ne peut garantir qu'un tiers utilisant des méthodes différentes pour réunir, analyser ou calculer des données sur les segments d'activités obtiendrait les mêmes résultats.

Informations prospectives

Le présent Document d'Information contient des indications sur les perspectives et axes de développement de la Société. Ces indications sont parfois identifiées par l'utilisation du futur, du conditionnel et de termes à caractère prospectif tels que « penser », « avoir pour objectif de », « s'attendre à », « entendre », « estimer », « croire », « devoir », « pourrait », « souhaite » ou, le cas échéant, la forme négative de ces termes ou toute autre variante ou expression similaire. Ces informations ne sont pas des données historiques et ne doivent pas être interprétées comme des garanties que les faits et données énoncés se produiront. Ces informations sont fondées sur des données, des hypothèses et estimations considérées comme raisonnables par la Société. Elles sont susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées en raison des incertitudes liées notamment à l'environnement économique, financier, concurrentiel et réglementaire. Ces informations sont mentionnées dans différentes sections du Document d'Information et contiennent des données relatives aux intentions, estimations et objectifs de la Société concernant notamment, le marché, la stratégie, la croissance, les résultats, la situation financière et la trésorerie de la Société. Les informations prospectives mentionnées dans le présent Document d'Information sont données uniquement à la date du présent Document d'Information. La Société ne prend aucun engagement de publier des mises à jour des informations prospectives contenues dans le présent Document d'Information, excepté dans le cadre de toute obligation légale ou réglementaire qui lui serait applicable. La Société opère dans un environnement concurrentiel et en évolution rapide ; elle ne peut donc pas être en mesure d'anticiper tous les risques, incertitudes ou autres facteurs susceptibles d'affecter son activité, leur impact potentiel sur son activité ou encore dans quelle mesure la matérialisation d'un risque ou d'une combinaison de risques pourrait avoir des résultats significativement différents de ceux mentionnés dans toute information prospective, étant rappelé qu'aucune de ces informations prospectives ne constitue une garantie de résultats réels.

Facteurs de risques

Les investisseurs sont invités à lire attentivement les facteurs de risques décrits au chapitre 3 « Facteurs de risques » du présent Document d'Information avant de prendre leur décision d'investissement. La réalisation de tout ou partie de ces risques est susceptible d'avoir un effet défavorable sur les activités, l'image, les résultats, la situation financière ou les perspectives de la Société. En outre, d'autres risques, non encore identifiés ou considérés comme non significatifs par la Société à la date du présent Document d'Information, pourraient avoir un effet défavorable et les investisseurs pourraient perdre toute ou partie de leur investissement.

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 janvier 2021
Monsieur Olivier LOMBARD
Président Directeur Général

2. CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES

2.1. COMMISSAIRE AUX COMPTES TITULAIRE

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.

2.2. COMMISSAIRE AUX COMPTES SUPPLEANT

Il ne sera pas nommé de commissaire aux comptes suppléant conformément aux statuts et aux dispositions de l'article L.823-1 du Code de commerce.

2.3. INFORMATIONS SUR LES CONTROLEURS LEGAUX AYANT DEMISSIONNE, AYANT ETE ECARTES OU N'AYANT PAS ETE RENOUVELES

Néant.

3. FACTEURS DE RISQUES

La Société exerce ses activités dans un environnement évolutif comportant des risques dont certains échappent à son contrôle. Les investisseurs sont invités à prendre en considération l'ensemble des informations figurant dans le Document d'Information, y compris les facteurs de risques décrits dans le présent chapitre, avant de décider de souscrire ou d'acquérir des actions de l'Emetteur. La Société a procédé à une revue des risques qui pourraient avoir un effet défavorable significatif sur la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats, ses perspectives ou sa capacité à réaliser ses objectifs. A la date du Document d'Information, la Société n'a pas connaissance d'autres risques significatifs que ceux présentés dans le présent chapitre.

L'attention des investisseurs est toutefois attirée sur le fait que la liste des risques et incertitudes décrits ci-dessous n'est pas exhaustive. D'autres risques ou incertitudes inconnus ou dont la réalisation n'est pas considérée par la Société, à la date du Document d'Information, comme susceptible d'avoir un effet défavorable significatif sur la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats ou ses perspectives, peuvent exister ou pourraient devenir des facteurs importants susceptibles d'avoir un effet défavorable significatif sur la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats, son développement ou ses perspectives.

La Société a synthétisé ces risques en 3 catégories ci-dessous sans hiérarchisation entre elles. Toutefois, au sein de chaque catégorie, les risques les plus importants d'après l'évaluation effectuée par la Société sont présentés en premier lieu compte tenu de leur incidence négative sur la Société.

Pour chacun des risques exposés ci-dessous, la Société a procédé comme suit :

- présentation du risque brut, tel qu'il existe dans le cadre de l'activité de la Société ;
- présentation des mesures mises en œuvre par la Société aux fins de gestion dudit risque.

L'application de ces mesures au risque brut permet à la Société d'analyser un risque net. La Société a évalué le degré de criticité du risque net, lequel repose sur l'analyse conjointe de deux critères : (i) la probabilité de voir se réaliser le risque et (ii) l'ampleur estimée de son impact négatif.

La probabilité d'occurrence est évaluée sur 3 niveaux (« Très probable », « Probable » et « Peu probable »).

L'ampleur du risque représente l'impact de cet événement sur l'entreprise, s'il venait à advenir. Il est mesuré selon l'échelle qualitative suivante :

- faible ;
- moyen ;
- élevé.

Le degré de criticité de chaque risque est exposé ci-après, selon l'échelle qualitative suivante :

- faible ;
- moyen ;
- élevé.

Tableau synthétique :

Intitulé du risque	Probabilité d'occurrence du risque	Ampleur de l'impact du risque	Degré de criticité net du risque
Risques liés à l'activité de la Société			
Risques liés à l'environnement concurrentiel	probable	élevé	élevé
Risques liés à la maturité de la Société	peu probable	élevé	moyen
Risques liés à l'élaboration du premier prototype de l'Hopium Machina	peu probable	élevé	moyen
Risques liés à l'acceptation par le marché d'une nouvelle technologie	probable	moyen	moyen
Risques liés à la faiblesse actuelle du maillage de stations hydrogène	probable	moyen	moyen
Risques liés aux évolutions technologiques	peu probable	faible	faible

Risques liés à la dépendance au marché de la voiture/véhicule particulier	peu probable	moyen	faible
Risques liés à l'évolution de la réglementation environnementale	peu probable	moyen	faible
Risques liés à la réglementation des pays ciblés par la Société	peu probable	moyen	faible
Risques liés à l'organisation de la Société et aux collaborateurs clés			
Risques liés à la propriété intellectuelle	peu probable	élevé	moyen
Risques liés à l'évolution des tendances	peu probable	faible	faible
Risques financiers			
Risques de liquidité	probable	élevé	élevé
Risques liés à des besoins de financement complémentaires	probable	élevé	élevé
Risques liés aux pertes futures	très probable	élevé	élevé
Risques liés à l'accès au CIR	peu probable	moyen	faible

PREAMBULE : CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19

La crise sanitaire de la covid-19 a eu un impact global sur l'économie nationale et internationale. La mise en place de confinements, de couvre-feux, la fermeture des centres commerciaux et beaucoup d'autres mesures prises dans le but de juguler l'épidémie ont eu des conséquences sur les activités des entreprises françaises.

Cependant, les mesures prises par le gouvernement ont eu peu d'impact sur les activités de la Société, cette dernière en étant au stade du développement de son offre.

3.1. RISQUES LIES A L'ACTIVITE DE LA SOCIETE

3.1.1. 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 « décarbonée ». 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.

La Société fait également face à la notoriété croissante des véhicules électriques et notamment aux constructeurs comme Lucid et Tesla qui se placent également sur le sous-segment Mid Luxury. Même si la technologie utilisée n'est pas similaire, les véhicules se rejoignent sur de nombreuses caractéristiques à l'instar du respect de l'environnement, de la qualité et de l'innovation.

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.

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est élevé, étant considéré que la Société fait figure d'acteur encore jeune dans un écosystème immature au sein duquel sont présents de nombreux acteurs possédant la volonté d'obtenir une présence concurrentielle significative. Par ailleurs, ces acteurs, pour nombre d'entre eux, sont de taille beaucoup plus importante et ont déjà acquis l'expérience d'une mutation majeure de leur industrie.

3.1.2. Risques liés à la maturité de l'activité

Les projets de la Société sont à des stades de développement avancés et présentent une 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.

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est moyen, étant considéré que :

- Hopium a été créé en 2019 et évolue sur un marché en devenir laissant peu de visibilité sur l'aboutissement des projets de la Société,
- la Société est encore dans des phases de développement initiales, mais elle a passé les premières phases de son développement avec succès.

3.1.3. Risques liés à l'élaboration du second 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 second prototype de l'Hopium Māchīna, qui constituera la rampe de lancement de sa production dans le futur.

Depuis le début de l'année 2020 et jusqu'à juin 2021, la Société a élaboré son premier prototype en réalisant les phases préliminaires de validation des composants du véhicule ainsi que de sa technologie. A partir de cette étape, la Société doit intégrer dans un second prototype une logique de pré-industrialisation.

Ce prototype se fera en y associant les services de plusieurs fournisseurs de premier rang qui sont experts dans leurs domaines respectifs 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 second prototype qui devrait être présenté au cours du 4^{ème} trimestre 2022.

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

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est moyen, étant considéré que :

- la Société a réussi à présenter son premier prototype de l'Hopium Machina dans un temps record ex nihilo, elle ne devrait pas rencontrer de problématiques dans la poursuite de son projet de développement;
- néanmoins, Hopium développe une technologie innovante et ne peut assurer avec certitude la bonne réalisation et l'aboutissement de tous ses objectifs.

3.1.4. 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 Māchina, 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 Māchina 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.

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est moyen, étant considéré

- que la technologie retenue de la pile à combustible est plus complexe à développer que les technologies existantes et notamment les batteries électriques. Cependant, dans l'hypothèse de la maîtrise de cette technologie par la Société, les performances surpasseront largement les voitures électriques à tous niveaux ;
- par ailleurs, après une prise de conscience sur les bénéfices de cette technologie sur l'année 2020, un virage significatif dans l'acceptation de l'hydrogène a été enclenché en 2021 notamment avec les prises de position des autorités publiques. Cette technologie possède les caractéristiques pour devenir la solution la plus optimisée pour répondre aux problématiques de la mobilité et de l'industrie.

3.1.5. 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.

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est moyen, étant considéré que :

- bien que l'environnement soit favorable et les structures de financement (publiques ou privées) apparaissent en nombre, un délai de latence important entre les prises de décision de déploiement de l'infrastructure et leur réalisation pourrait ralentir de manière significative ce déploiement, notamment en raison de contraintes régionales ;
- Hopium envisage la possibilité de déployer son propre réseau de stations à hydrogène en parallèle du développement des infrastructures publiques.

3.1.6. 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.

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est élevé, étant considéré que l'environnement concurrentiel qui se structure est de nature à stimuler la recherche et les évolutions technologiques. Si Hopium n'affectait pas les moyens nécessaires à la recherche et au développement de son projet, les perspectives opérationnelles et commerciales de la Société pourraient s'en trouver impactée.

3.1.7. 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 conjointement 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 semble très favorable pour les années à venir avec l'annonce d'investissements massifs prévus pour déployer l'hydrogène à l'échelle mondiale dans l'industrie et la mobilité.

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est faible, étant considéré que les investissements dans le domaine de la mobilité hydrogène sont massifs et portés par des politiques publiques conséquentes. Par ailleurs, ce mouvement se constate en France, en Europe mais aussi dans le monde entier et notamment là où Hopium entend opérer ses premières commercialisations.

3.1.8. Risques liés à l'évolution de la réglementation environnementale

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 décarbonée (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 décarbonée et s'inscrit 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.

3.1.9. Risques liés à la réglementation des pays ciblés par la Société

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.

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est faible, étant considéré que :

- l'évolution de la réglementation internationale et nationale évolue en faveur de l'utilisation de la technologie que la Société va commercialiser,
- Hopium effectue une veille réglementaire régulière afin de suivre les évolutions qui s'opèrent en France et à l'étranger dans l'optique de pouvoir les anticiper dans la mise en place de sa stratégie ;

Hopium travaille avec des acteurs experts de l'homologation de véhicules à l'échelle mondiale et des acteurs qui sont au cœur de l'élaboration des futurs standards des véhicules à hydrogène.

3.2. RISQUES LIÉS A L'ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ ET AUX COLLABORATEURS CLÉS

3.2.1. Risques liés à propriété intellectuelle

Grâce aux travaux de recherches menés par Olivier Lombard et ses équipes, 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 voit pas accorder les brevets ou marques pour lesquels elle aurait déposé ou déposera des demandes ;
- la Société voit 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 Société estime que le degré de criticité net de ce risque est moyen, étant considéré que 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.

3.2.2. 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.

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est moyen, étant considéré que :

- le Président Directeur Général et certains des managers clés sont actionnaires et/ou administrateurs et donc motivés à rester dans la Société ;
- la Société réfléchit à la mise en place un système de rétention des hommes clés par l'intermédiaire d'instruments financiers donnant accès au capital ;
- l'impact négatif en cas d'impossibilité de recruter ou fidéliser ses collaborateurs serait limité.

3.3. RISQUES FINANCIERS

3.3.1. 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.

Au 31 décembre 2021, la trésorerie de la Société s'élève à 4,89 M€ alors que les dettes financières à moins d'un an s'élèvent à 3,765M€ au 30/11/2021 (données non audités).

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.

3.3.2. 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 Société a d'ores et déjà réalisé 3 levées de fonds par placement privé en 2021 pour un montant de 16,5 M€. Elle a par ailleurs initié une démarche auprès d'investisseurs institutionnels et privés ayant une envergure internationale pour lever près de 100 M€ qui permettra notamment de financer :

- la pré-industrialisation des premiers prototypes de l'Hopium Māchina 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 mise en place des différentes prochaines 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 800 à 900 M€ à horizon 2025 (et ce en incluant la construction de l'usine de fabrication des véhicules Hopium Māchina).

Les investissements qui seront à réaliser, sur la période 2022 – 2025, porteront sur le financement des CAPEX et des dépenses opérationnelles.

Ces montants permettraient, notamment, de financer le développement de l'Hopium Māchina, de l'usine, la finalisation de la pile à combustible, les logiciels nécessaires ainsi que le déploiement du réseau de stations à hydrogène en propre.

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 le degré de criticité net de 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.

3.3.3. Risques liés aux pertes futures

La Société présente dans sa situation au 30 juin 2021 des pertes nettes de 3 075 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 génèrera des revenus provenant de la vente de son véhicule et que ces ventes permettront d'atteindre la rentabilité.

La Société estime que le degré de criticité net de ce risque est élevé, étant considéré que la conception d'un véhicule automobile requiert des investissements R&D sur plusieurs années avant sa commercialisation.

3.4. FAITS EXCEPTIONNELS ET LITIGES

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

3.5. ASSURANCES ET COUVERTURES DES RISQUES

La Société a mis en place une politique de couverture de ses principaux risques assurables avec des montants de garantie qu'elle estime compatibles avec ses impératifs de consommation de trésorerie et ses activités.

La souscription de polices d'assurance est fondée sur la détermination du niveau de couverture nécessaire pour faire face à la survenance, raisonnablement estimée, de risques de responsabilité, de dommages ou autres. Les risques non assurés sont ceux pour lesquels il n'existe pas d'offre de couverture sur le marché de l'assurance ou ceux pour lesquels la Société considère que le risque ne requiert pas une couverture d'assurance.

La Société a notamment souscrit la police suivante :

Souscripteur	Nature de la police d'assurance	Assureur Courtier	Cotisation 2021
Hopium	Multi Pro	SwissLife	720,67 €
Hopium	RC	Marsh	2 620,00 €
Hopium	Auto (Flotte)	Marsh	6 447,00 €
Hopium	Domage aux biens	Marsh	4 400,00 €
Total cotisation			14 187,67 €

4. INFORMATIONS CONCERNANT LA SOCIETE

4.1. HISTOIRE ET EVOLUTION DE LA SOCIETE

4.1.1. Dénomination sociale et nom commercial de la Société

La Société a pour dénomination sociale : HOPIUM

4.1.2. 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.

4.1.3. 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.

4.1.4. Siège social, forme juridique, législation applicable

Le siège social de la Société est situé : 4, rue de Penthièvre 75008 Paris.

Téléphone : +33 1 85 73 67 67

Adresse électronique : contact@hopium.com

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

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.

4.1.5. Cotation sur Euronext Access

La Société a été admise aux négociations sur Euronext Access le 23 décembre 2020 dans le cadre d'une admission directe selon les modalités suivantes :

Procédure d'inscription :	Admission technique
Nombre de titres composant le capital :	11 700 000
Nombre de titres cédés à l'inscription :	non applicable
Prix d'admission des actions :	1,00 €
Valorisation retenue à l'inscription :	11 700 000 €
Code ISIN :	FR0014000U63
Code Mnémonique :	MLHPI

Evolution du cours de bourse de la Société depuis son admission sur Euronext Access



1. 22/01/2021 Hopium annonce le lancement d'une augmentation de capital par placement privé pour un montant de 5 M€.
2. 04/02/2021 Annonce du succès de l'augmentation de capital
3. 11/02/2021 Hopium nomme son directeur des programmes et son directeur financier.
4. 13/04/2021 Annonce de la création de UNA, une filiale californienne dédiée à la technologie blockchain.
5. 30/04/2021 Publication des comptes annuels 2020
6. 12/05/2021 Plastic Omnium signe un partenariat avec Hopium pour développer le système de stockage d'hydrogène de la Machina
7. 17/06/2021 Dévoilement du prototype roulant de berline à hydrogène et ouverture des 1000 premières précommandes.
8. 02/08/2021 Annonce du lancement d'une augmentation de capital par placement privé pour un montant de 6M€.
9. 24/08/2021 Annonce du succès de l'augmentation de capital par placement privé pour un montant de 6 M€.
10. 21/09/2021 Hopium accueille le Ministre délégué aux Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, à l'autodrome de Linas-Monthléry.
11. 21/10/2021 Hopium et Saint-Gobain Sekurit signent un partenariat pour développer les vitrages de la Machina
12. 30/11/2021 Hopium obtient le statut de Jeune Entreprise Innovante.
13. 14/12/2021 Annonce du lancement d'une augmentation de capital par placement privé pour un montant de 5M€.
14. 23/12/2021 Annonce du succès de l'augmentation de capital par placement privé pour un montant de 5,5M€.

Le cours et la liquidité du titre Hopium ont significativement augmenté en janvier 2021, l'action passant de 3,15€ à 23,5€ entre le 5 janvier 2021 et le 19 janvier 2021. Cette hausse s'explique notamment par :

- la rareté du titre, peu de flottant étant à la disposition des investisseurs ;
- la thématique porteuse du projet de la Société
- la cession de titres par le premier actionnaire de Hopium Olivier Lombard.
- Les annonces liées à l'activité de la société ont également eu des effets sur le cours et la liquidité, notamment le dévoilement, le 17 juin 2021, du premier prototype de la berline à hydrogène, en même temps que l'ouverture des mille premières précommandes. Ces événements ont fait passer le titre de 22€ le 17 juin à 40,7€ douze jours plus tard.

Calendrier des communications au titre des 12 derniers mois

Date	Document
23/12/2021	Hopium annonce le succès de son augmentation de capital par placement privé pour un montant de 5,5 millions d'euros
14/12/2021	Hopium annonce le lancement d'une augmentation de capital par placement privé pour un montant de l'ordre de 5 millions d'euros

30/11/2021	Hopium obtient le statut de Jeune Entreprise Innovante
24/08/2021	Hopium annonce le succès de son augmentation de capital par placement privé pour un montant de 6 millions d'euros
2/08/2021	Hopium annonce le lancement d'une augmentation de capital par placement privé pour un montant de l'ordre de 6 millions d'euros
22/06/2021	Complément d'information relatif aux modalités de participation à l'assemblée générale ordinaire annuelle du 22 juin 2021 à huis clos
4/02/2021	Hopium annonce le succès de son augmentation de capital par placement privé pour un montant de 5 millions d'euros
22/01/2021	Hopium annonce le lancement d'une augmentation de capital par placement privé pour un montant de l'ordre de 5 millions d'euros

5. DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE HOPIUM

5.1. 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 rechargement 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.

5.2. 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.



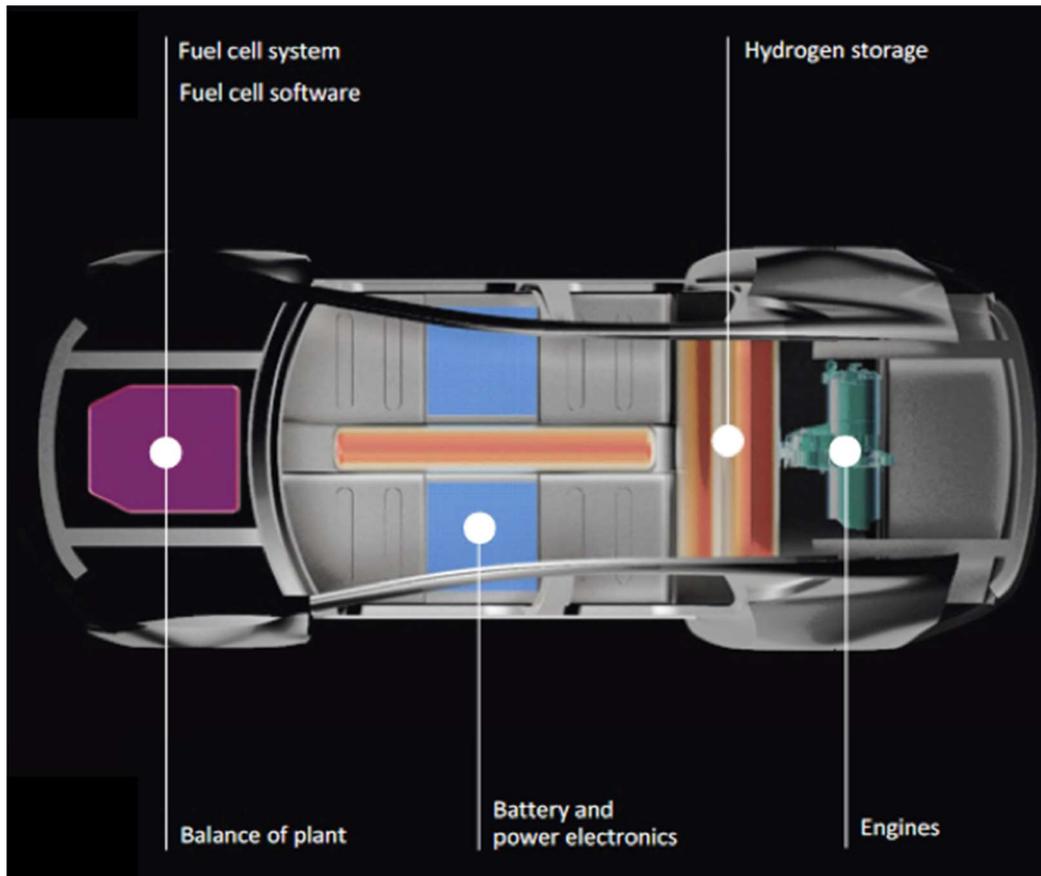
Dans le but d'enraciner la marque au niveau local, Hopium réfléchit également à la mise en place d'une station destinée à ravitailler en hydrogène les automobilistes dans chacun de ses six pays cibles (Etats-Unis, Allemagne, France, Chine, Japon, Corée du Sud). L'accès aux stations de la marque ne sera 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. Le premier prototype de berline haut de gamme à pile à combustible Hopium Māchina a été dévoilé au mois de juin 2021.

5.3. VEHICULE A HYDROGENE ET COMPOSANTS – PRINCIPES DE BASE

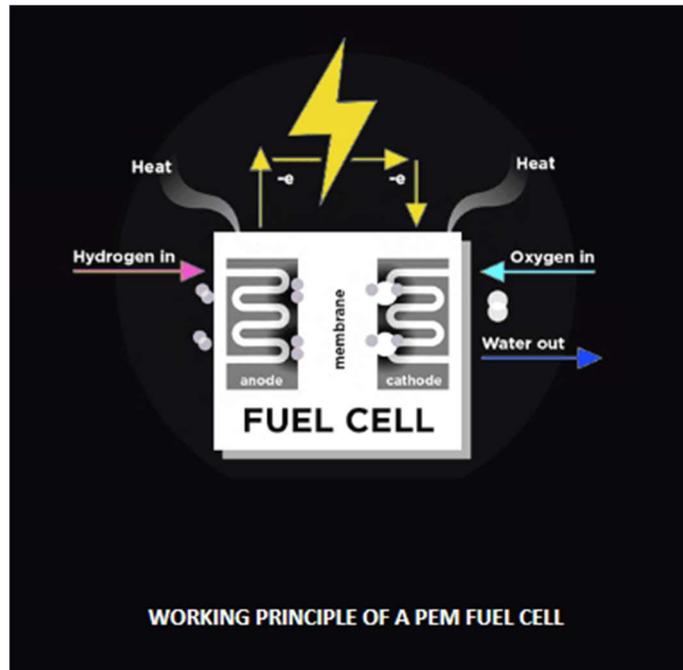
5.3.1. Fonctionnement de la pile à combustible



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 épanchant 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.

5.3.2. 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.

5.3.3. 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. L'atelier d'essai et de développement d'Hopium est d'ailleurs basé sur site depuis mars 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.

5.4. L'HOPIUM MACHINA

5.4.1. 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 novembre 2020 à décembre 2022, la Société ambitionne d'élaborer 2 prototypes qui n'auront pas les mêmes objectifs.

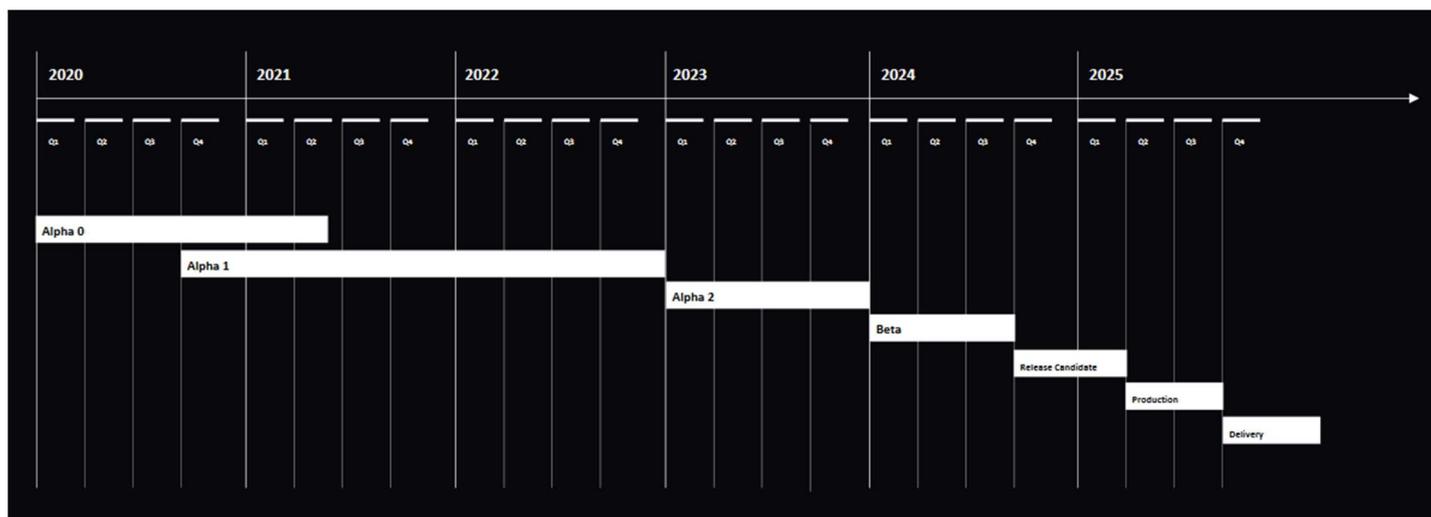
Le premier prototype Alpha 0 (1 exemplaire), dont la période d'élaboration s'est étalée entre novembre 2020 et juin 2021, a eu pour but de valider l'architecture du système de la pile à combustible Hopium. Ce prototype a été finalisé dans les temps et présenté en juin 2021 à la presse spécialisée et aux investisseurs. Ce démonstrateur technique a mis l'accent sur la fiabilité du système de pile à combustible et les performances déjà avancées du véhicule qui a pu atteindre une vitesse de 200 km/h. Après les phases de design et d'architecture, puis l'implémentation de ses différentes composantes au sein du véhicule, le prototype a pu être évalué et perfectionné au travers d'essais sur banc et sur piste.

Le deuxième prototype, Alpha 1 (4 exemplaires), qui intégrera une logique de pré-industrialisation, débutera à partir de fin 2020 et jusqu'à fin 2022. A la date du présent document d'information, Hopium est dans la phase « Detailed Design » présentée à la section 5.3.3.

De 2023 à 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. L'ambition d'Hopium est de réaliser plus de 10 exemplaires du prototype Alpha 2 et plus de 30 exemplaires du prototype Beta.

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.

5.4.2. Conception, développement, production et commercialisation de l'Hopium Mächina



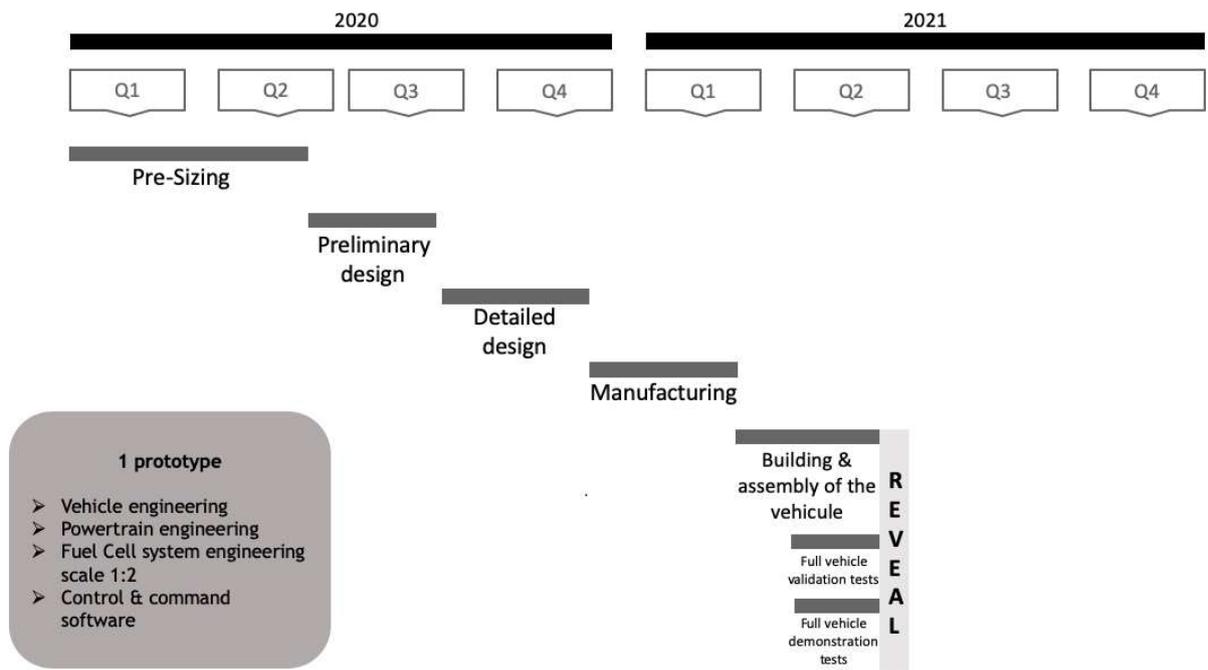
Roadmap d'Hopium

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 (terminée) : 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-industrialisation de la voiture. Cette phase se concentrera sur le développement de la plateforme technologique dont la pile à combustible haute puissance intégrée dans le véhicule, le stockage hydrogène, la chaîne de traction ainsi que le software de contrôle.
- 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 début 2025.
 - Alpha 2 : Cette phase supportera la consolidation des concepts et la validation des équipements de la voiture. Un plus grand nombre de prototypes permettra également de supporter la mise en place des concepts de production.
 - Beta : Cette phase a pour objet principal de supporter l'homologation du véhicule, via la mise en production d'un nombre important de prototypes permettant de réaliser les tests et d'accumuler les kilomètres nécessaires.
 - Release Candidate : Lors de cette phase, les procédés de production seront finalisés et les derniers tests réalisés.

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) qui sont les phases réalisées ou en-cours.

5.4.2.1. Phase 1 – ALPHA 0 : Q1 2020 à fin Q2 2021 (terminée)



Phasage d'élaboration du prototype de l'Alpha 0

L'objectif de cette phase consistait en la conception d'un premier prototype, l'Alpha 0, à travers lequel Hopium a testé et mis en place sa technologie. La stratégie de la Société, à travers cet Alpha 0, consistait 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 a permis 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 ont permis 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, a fourni le stack (qui désigne un empilement de piles) de la pile à combustible.

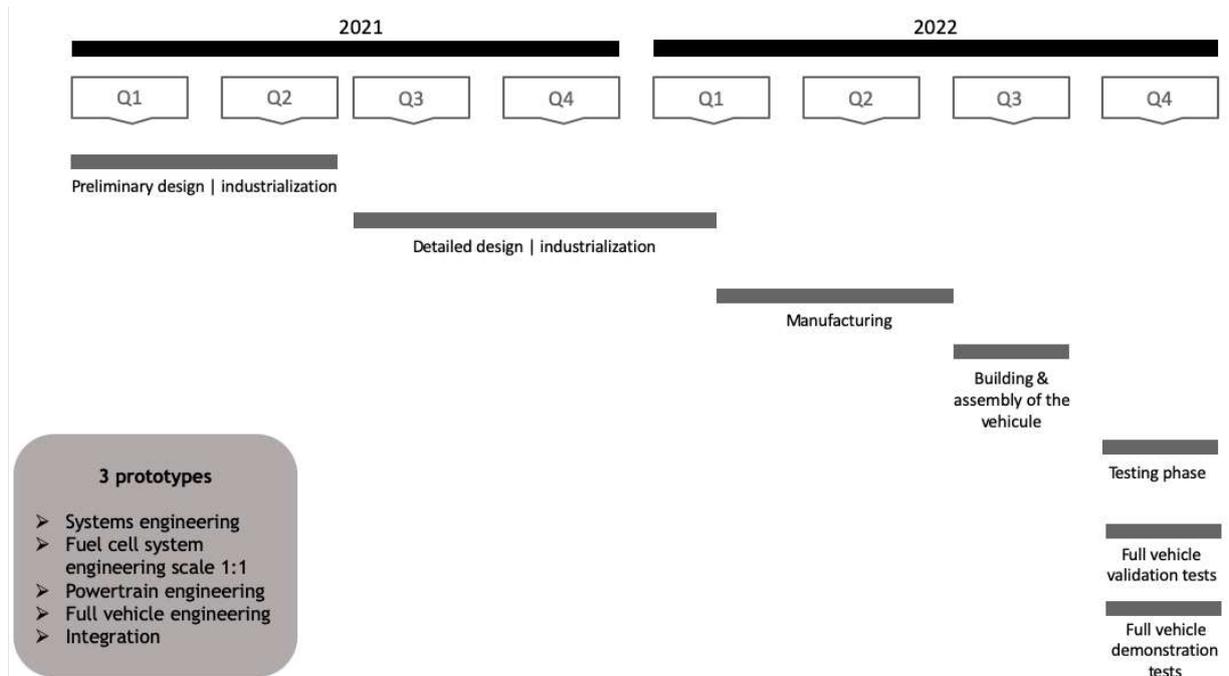
D'autres fournisseurs ont apporté leur expertise pour les différents composants du système :

- Rotrex, société axée sur la technologie des systèmes à induction forcée, a fourni le compresseur ;
- Plastic Omnium, le plus grand fabricant au monde de bouteilles en composite haute pression, s'est chargé de la partie stockage hydrogène ;
- Brusa a apporté des solutions en termes d'électronique de puissance.

La chaîne de traction (batterie, moteurs) a été développée par le fournisseur Spark Technologies.

L'enveloppe budgétaire nécessaire à la bonne réalisation de cette phase a été de 3,7M€ contre 4,5M€ évalué en décembre 2020 (la différence de 800K€ consistant en du reste à faire). Elle a permis 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.

5.4.2.2. 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 Māchina, l'objectif de la 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-industrialisation.

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 est passée à la phase 2 de son projet c'est à dire l'élaboration de l'Alpha 1.

Contrairement à la phase 1, la Société concentre désormais ses efforts, jusqu'à fin 2022, sur le développement de la plateforme technologique et l'intégration de la pile à combustible haute puissance ainsi que du stockage à hydrogène.

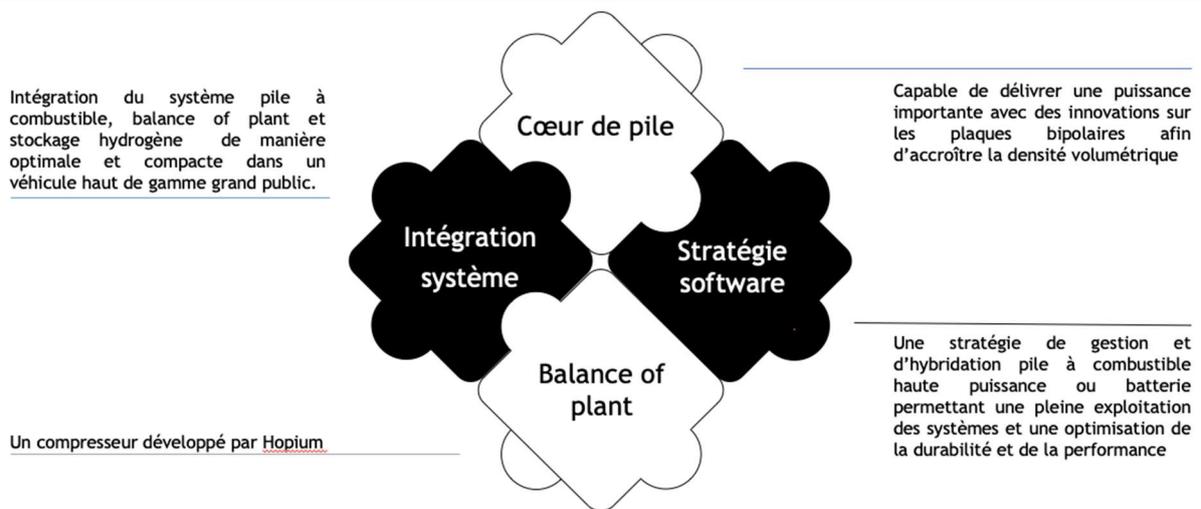
La technologie de la pile embarquée sera, elle, à échelle 1:1 (la technologie à échelle 1:1 induit une utilisation de pile à combustible de 150 kW).

Pour tester des versions technologiques différentes de façon simultanée, la Société a choisi d'élaborer 4 prototypes différents pour cette phase 2 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 :

- La plateforme technologique :
 - o Pile à combustible et BoP
 - o Stockage à hydrogène et intégration
 - o Chaîne de traction et optimisation de la performance
 - o Software de contrôle
- Le véhicule :
 - o Structure et matériaux
 - o Chassis et dynamique véhicule
- Un pôle Studio Engineering, faisant le pont entre la partie design et la partie engineering, est en place. Le développement conceptuel et technique de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture y sera une priorité.

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



Dans le but de répartir de façon optimale les ressources humaines sur chaque programme/projet, dès fin décembre 2021, la Société Hopium est passée d'une organisation fonctionnelle à une organisation matricielle. Les compétences sont ainsi regroupées sous un axe de services spécialisés et les programmes/projets sont regroupés sous un autre axe.

Une phase de recrutement initiée en 2021 a permis d'amener le total de l'équipe à 64 personnes au 31/12/2021. Certaines compétences ont été 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 :

- Capex à concurrence de **49M€**
- Opex à concurrence de **51M€**
 - o pour la R&D sur les postes suivants :
 - Vehicule
 - Design
 - Testing
 - FCS
 - Studio Eng.
 - Powertrain
 - o et pour les services généraux de la Société ; notamment pour les dépenses suivantes :
 - Marketing et communication ;

- Administratives.

Au cours du dernier trimestre 2021, Hopium a mandaté la banque d'affaires Rothschild & Co afin de l'accompagner dans cette opération de levée de fonds structurante qui pourrait être comprise entre 80 et 100 millions d'euros. Elle aura notamment vocation à adresser des fonds d'investissements institutionnels (dont les fonds souverains) ainsi que des fonds d'investissement industriels.

En complément de cette stratégie, Hopium pourrait faire appel au marché dans le cadre d'une opération de taille moins significative au cours du 1^{er} semestre 2022.

Enfin, Hopium s'est rapproché de la BPI pour le financement partiel de son programme. A ce jour, un dossier à l'innovation de l'ordre de 3M€ est en cours d'instruction.

Pour atteindre ces objectifs, Hopium a mis en place 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 ont évolué, pour cette phase Alpha 1, au sein d'une organisation fonctionnelle agile qui a permis d'effectuer des tâches spécifiques de développement de manière simple, rapide et efficace.

L'équipe est composée comme suit :

Félix Godard –Chief Design Officer

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

Loïc Bouillo – Programs Director

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

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

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

Kerian Jarry – VP Brands & Ecosystems

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

Matthew McClure – Blockchain Developer

Anciennement Senior Blockchain developer chez RNDR

Fabien Guimard – Chief of of Fuel Cell System

Anciennement Head of Fuel Cell System R&D chez Symbio

Grégory Gatard – Head of Vehicle Engineering

Anciennement Directeur du Département Métier Body System chez BERDRANDT, acteur international de l'ingénierie Automobile et Aerospace.

Franck Masset – Hydrogen Infrastructure Director

Anciennement Purchasing Director chez SAFRAN au sein de la BU Oxygen System Europe.

Alexandra Karsenty – Chief Human Resources Officer

Anciennement Group Talent & Culture Director chez ALGECO et précédemment Global Senior Manager RH au sein de General Electric.

5.4.3. 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. Sur l'année 2021, Hopium a noué un partenariat avec Saint-Gobain Sekurit, acteur français et référence mondiale dans la fabrication de verre automobile, dans l'optique de co-développer les vitres de l'Hopium Māchina. La Société a également signé un partenariat avec Plastic Omnium visant à développer le stockage d'hydrogène de l'Hopium Māchina.

En plus de ces partenariats avec Saint-Gobain Sekurit et Plastic Omnium, Hopium entend nouer plusieurs partenariats sur toute la chaîne de valeur avec des acteurs spécialistes des technologies électroniques, softwares et informatiques pour les puces dédiées à rendre autonome le véhicule. Ces partenariats de premier plan et notamment celui avec Plastic Omnium, acteur ayant déjà prouvé ses capacités dans le développement de systèmes de stockage à hydrogène performants, renforce la crédibilité du projet Hopium.

De nouveaux partenariats stratégiques devraient être établis au cours de l'exercice 2022. Ces partenariats concerneront l'approvisionnement et la distribution en hydrogène avec des acteurs parmi les plus importants acteurs mondiaux, 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.

Si Hopium a recours à plusieurs partenaires tout au long du développement de son projet, la Société reste néanmoins propriétaire ou co-propriétaire des résultats liés au développement des technologies associées. Déjà en possession des droits de propriété intellectuelle liés à la technologie de la pile à combustible en développement, d'autres transferts auront lieu tout au long du développement du véhicule afin d'offrir l'entière propriété des technologies à Hopium.

5.5. PRESENTATION DU MARCHE

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

Élément 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 :

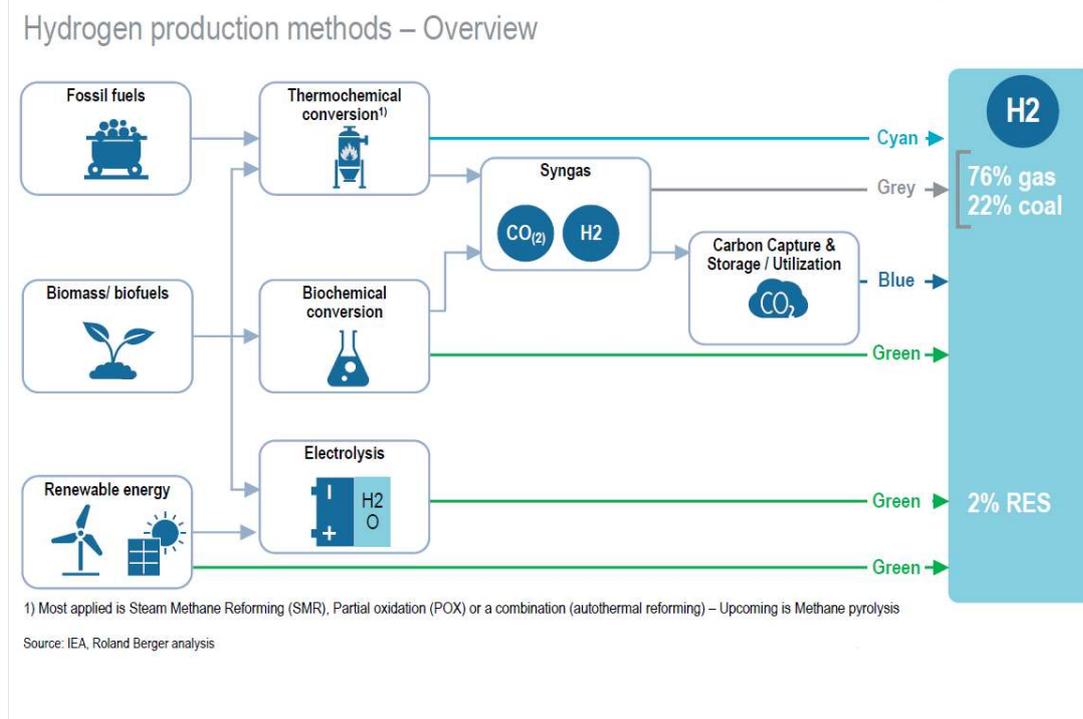


Figure 1 : Les méthodes d'extraction d'hydrogène (Sources : IEA, Roland Berger).

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 :

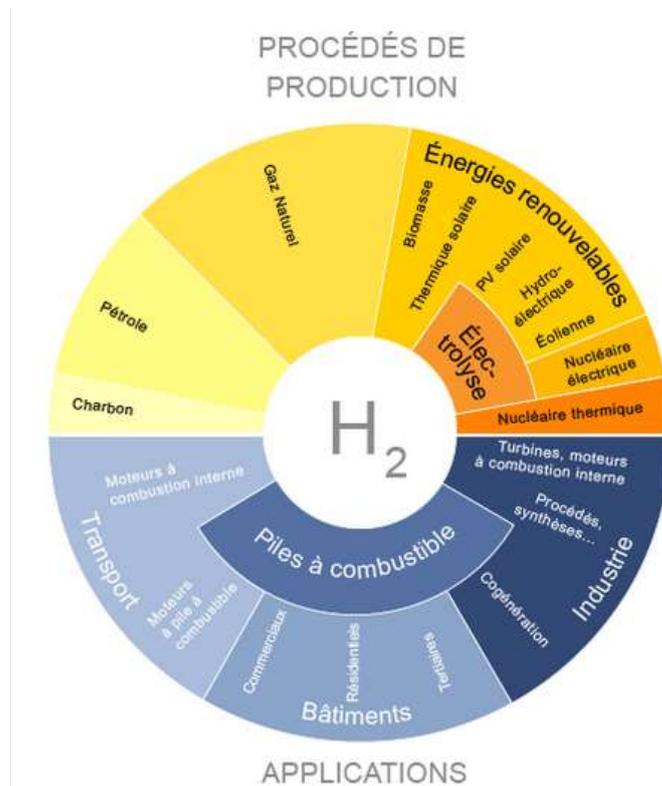


Figure 2 : Les procédés de production de l'hydrogène et ses applications (Source : Hydrogen to system website).

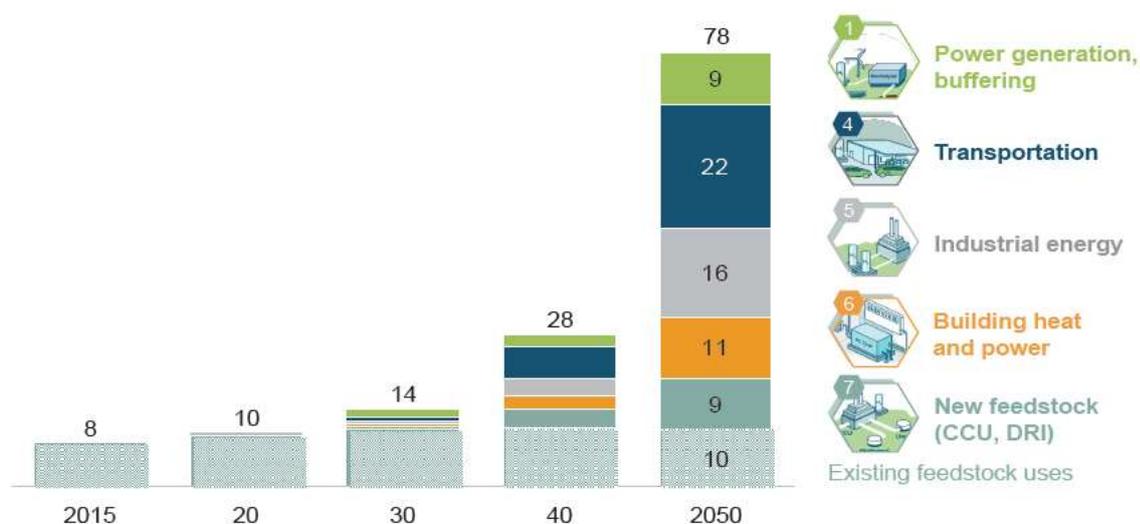
Bien que l'hydrogène ne soit pas une énergie en tant que telle, il constitue un vecteur énergétique conditionnant le stockage de celle-ci qui peut être convertie et exploitée par la suite. La part des sources des énergies renouvelables dans la production énergétique mondiale devant croître de 35% en 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. Depuis janvier 2021, les producteurs automobiles en Europe sont 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).

5.5.1. Tendances 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).

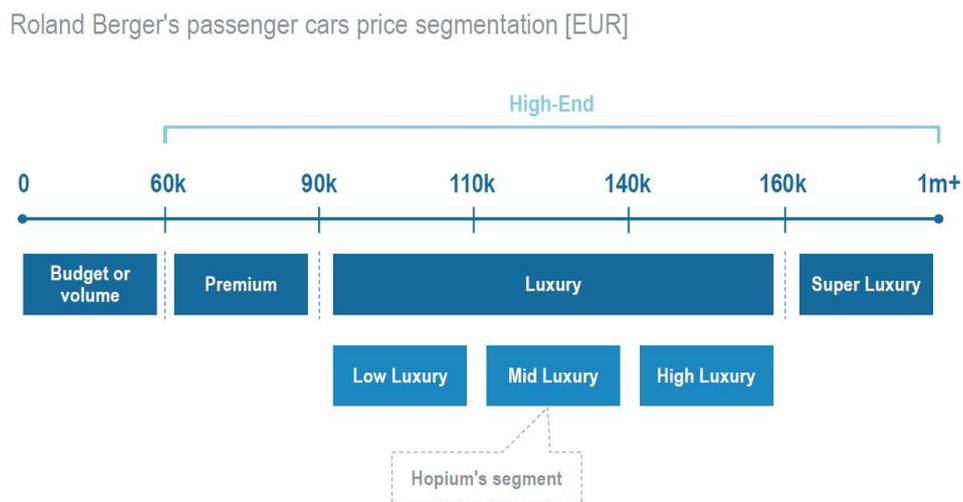


Figure 4 : Les différents segments du secteur automobile (Source : Rapport Roland Berger février 2020).

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.

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

5.5.1.1.1. 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 :

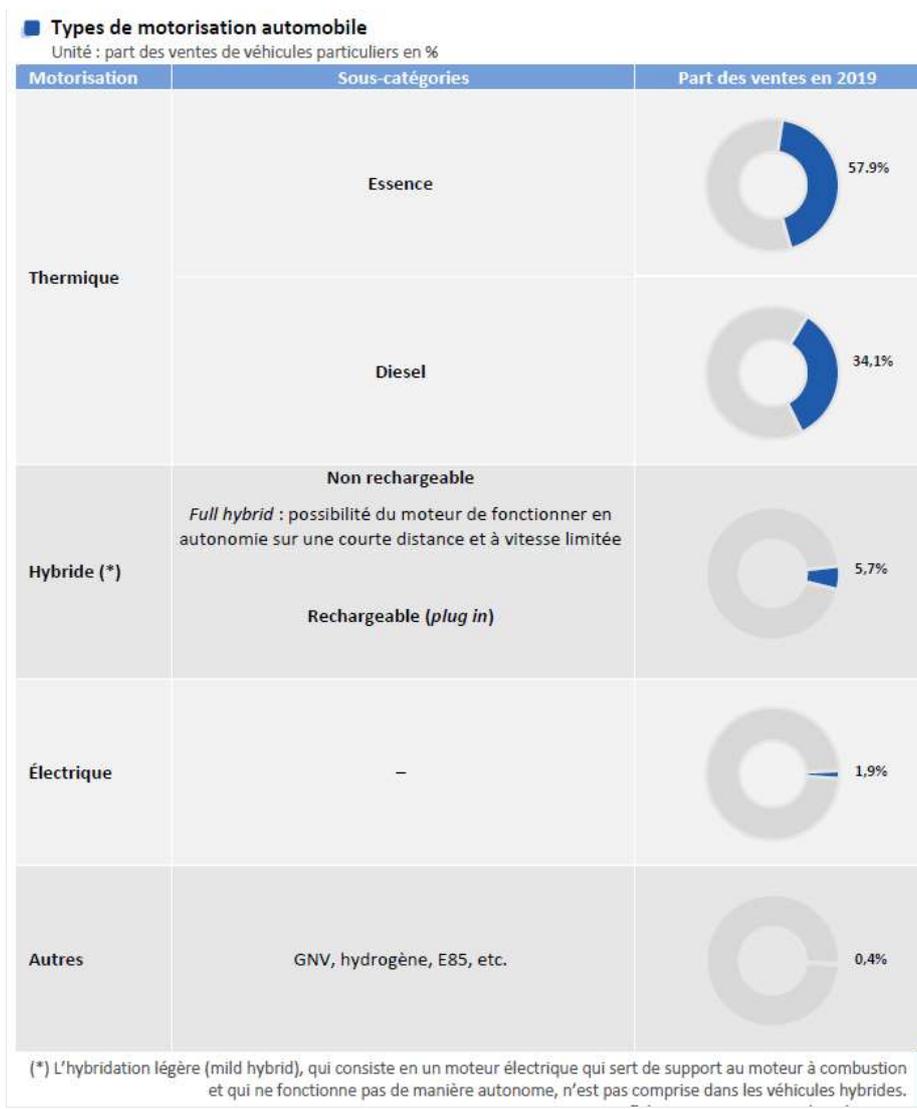


Figure 5 : Les ventes de voitures par rapport à leur motorisation en France (Source : Xerfi).

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).

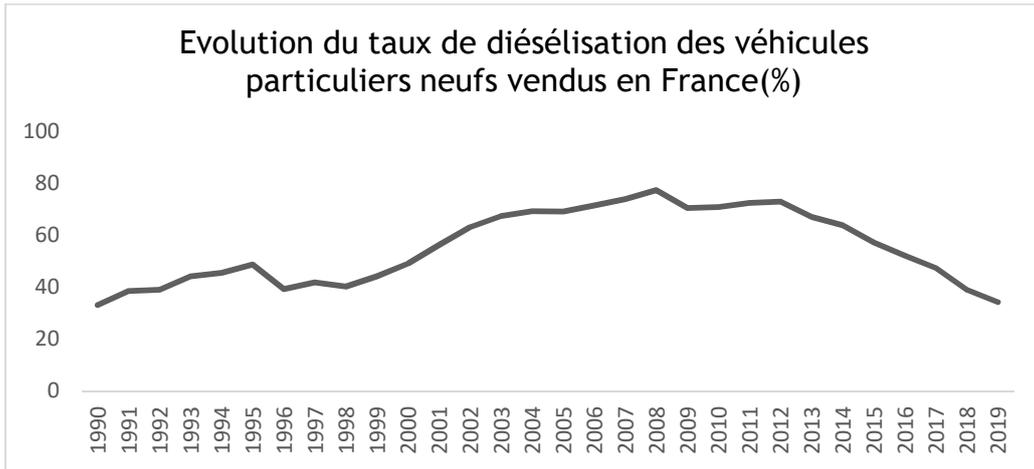
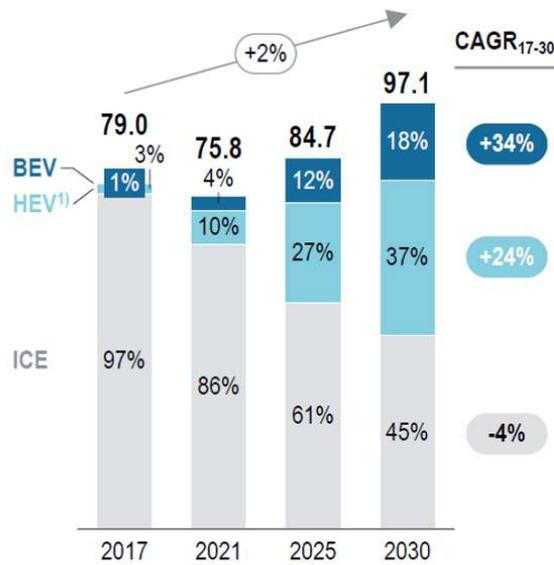


Figure 6 : Evolution du taux de diésélisation des véhicules particuliers neufs vendus en France (Source : [carlabelling.ademe.fr/chiffres clés 2020](http://carlabelling.ademe.fr/chiffres-clés-2020)).

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]

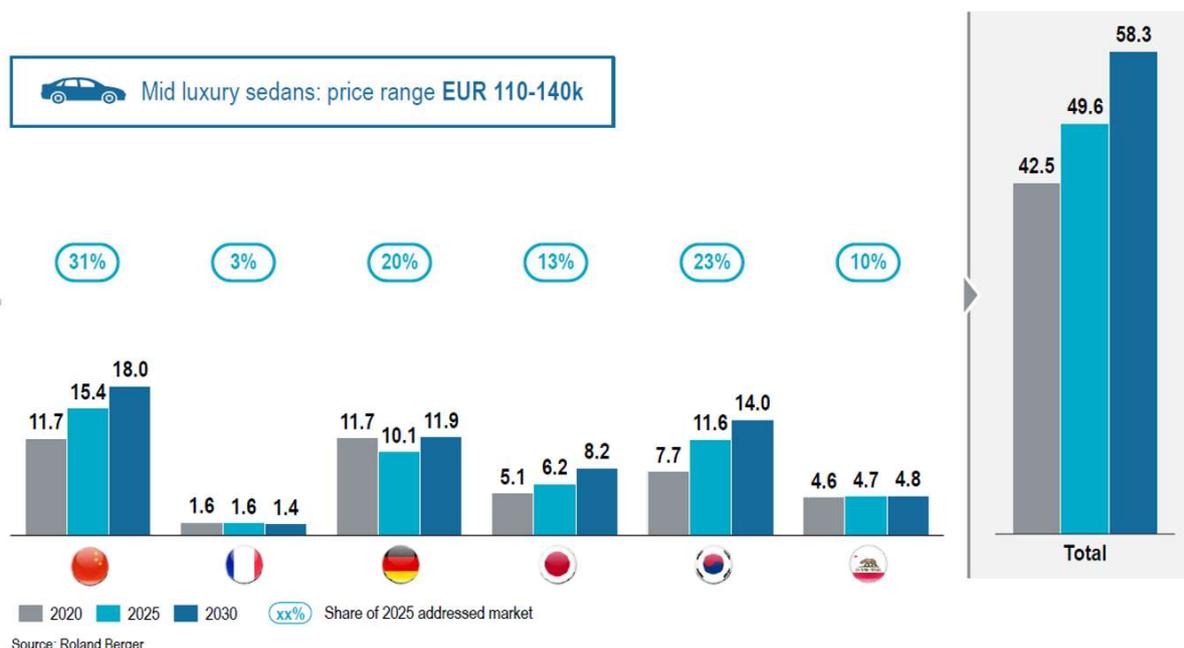


Figure 8 : Part de marché des berlines mid luxury entre 2020 et 2030 (Source : Roland berger – février 2020).

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.

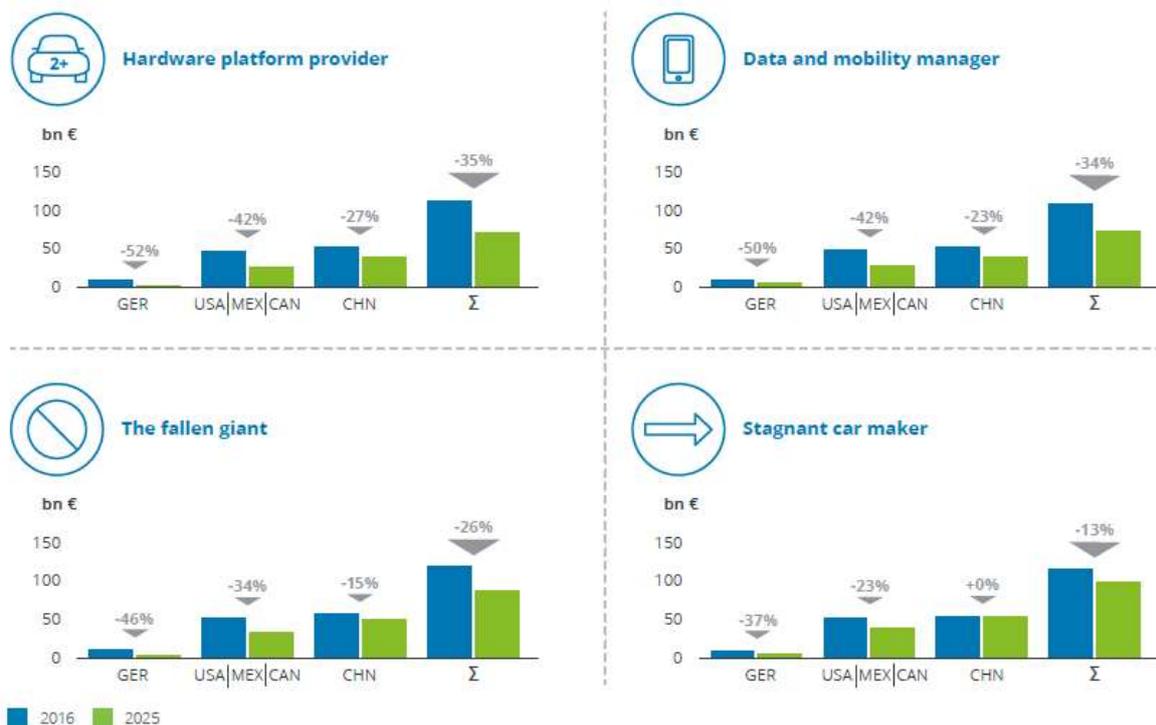


Figure 9 : Prévisions des Investissements dans la technologie des moteurs thermiques (Source : Deloitte dans son rapport *The Future of the Automotive Value Chain Supplier industry outlook 2025*).

5.5.1.1.2. 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 « diésélification » 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 concernent 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*).

5.5.1.1.3. 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).

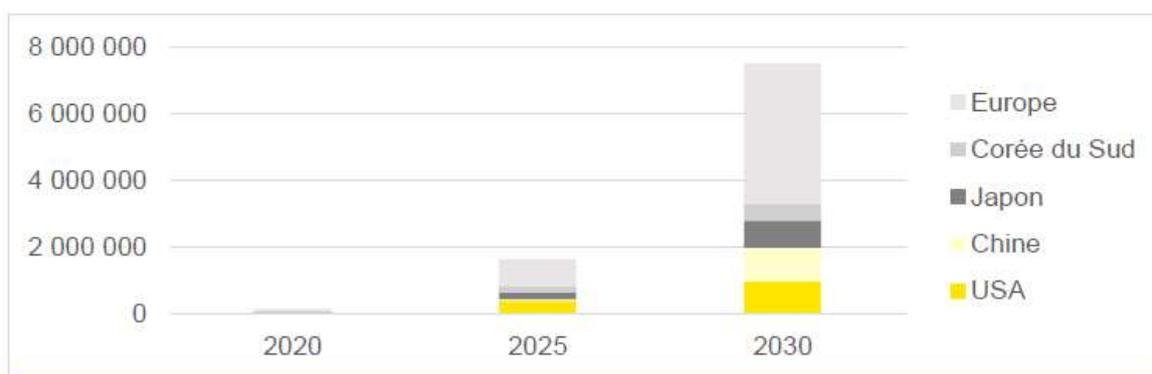
Malgré l'hégémonie de la Chine et des Etats-Unis dans le secteur des véhicules électriques et hybrides, l'Europe, et notamment la France, ont affiché des objectifs ambitieux quant à la décarbonisation de la mobilité. Le ministère français de l'écologie affiche une volonté d'atteindre 1 million de véhicules 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 donnait comme but la mise en place de 100 000 points de charge ouverts au public d'ici fin 2021 avec 100 millions d'euros du plan de relance dédiés 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*).

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

5.5.1.2.1. 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.

5.5.1.2.2. *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).

5.5.1.2.3. *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).

5.5.1.2.4. *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 :

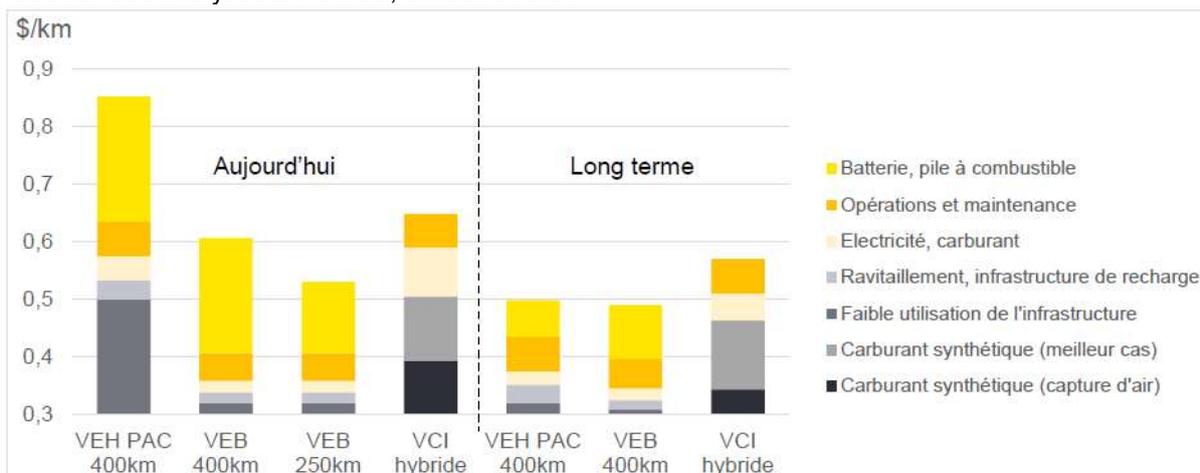


Figure 11 : TCO global selon le type de motorisation et l'autonomie du véhicule

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).

5.5.2. 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.

5.5.2.1. Les concurrents du marché électrique

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

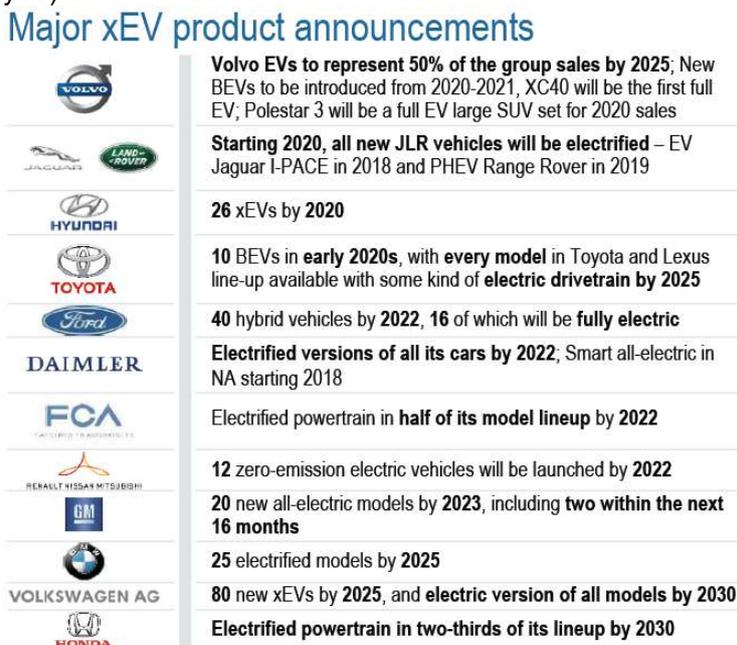


Figure 12 : les prochaines sorties pouvant concurrencer Hopium

- **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 commencera 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.

5.5.2.2. 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. 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 a comme objectif de produire 2 000 camions XCient par an et de se développer en Allemagne, en Autriche, aux Pays-Bas et en Norvège 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 ?*).

5.6. STRATEGIE DE PENETRATION DU MARCHÉ PAR L'HOPIUM MACHINA

5.6.1. 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 motopulseur 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 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.

5.6.2. 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.

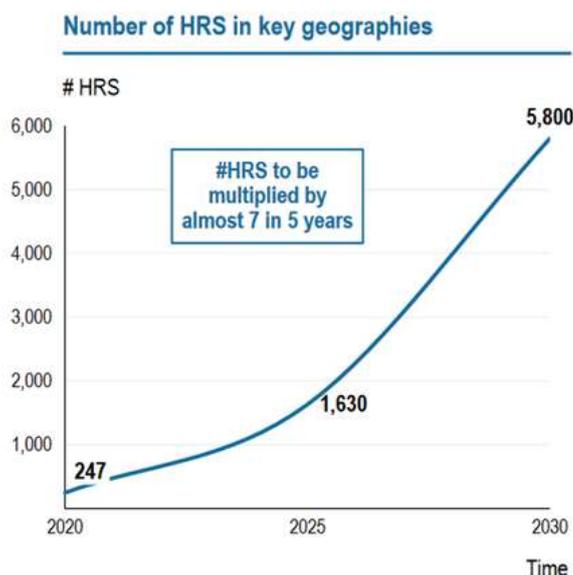
Hopium proposera également un service support à l'achat pour les clients afin d'accompagner ces derniers dans toutes les étapes de leur expérience d'achat.

Pour entamer sa stratégie de pénétration du marché, Hopium a ouvert une campagne de pré-réservation des Hopium Māchina le 17 juin 2021 avec un tarif de réservation de 410 euros, en référence au spectre lumineux de l'hydrogène. Le 28 septembre 2021, la Société a annoncé la réservation de 1.000 véhicules pour un chiffre d'affaires embarqué de 120 M€ à l'horizon 2025.

5.6.3. 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.

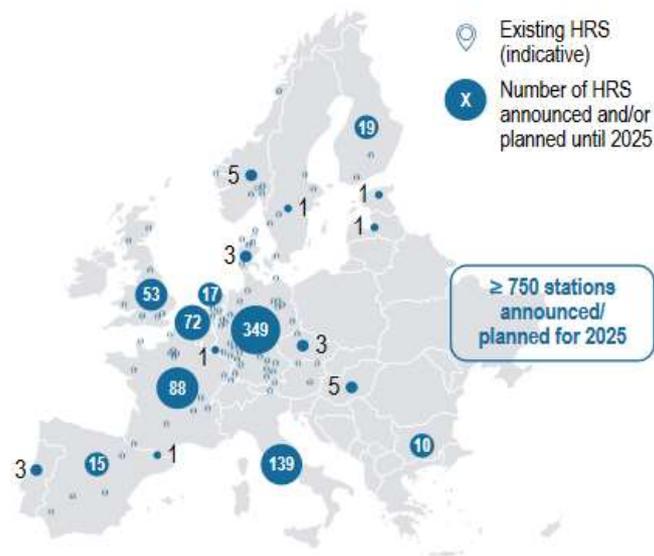
En Europe, la mise en place de plus de 750 stations hydrogène a déjà été planifiée par les autorités publiques d'ici 2025, représentant un investissement cumulé de 3,5 Mds€.

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).

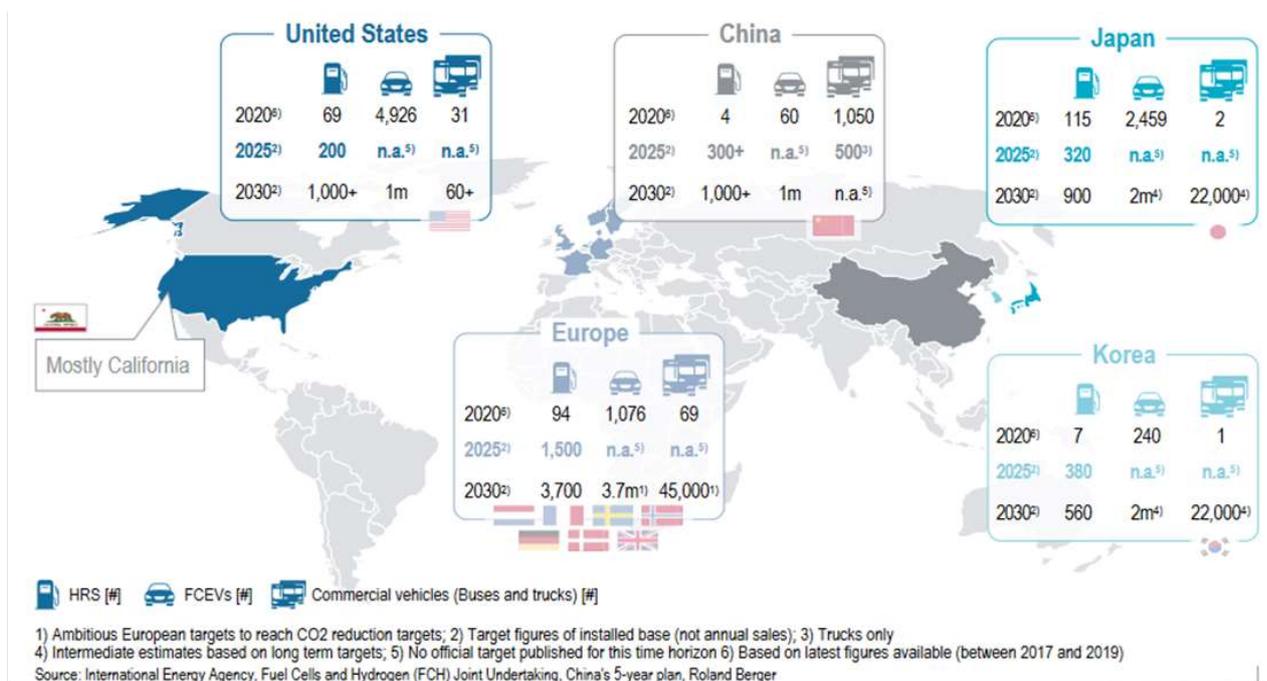
Le déploiement de stations hydrogène s'effectuera dans les grandes zones urbaines en s'intégrant directement aux autoroutes et aux grands axes.

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).

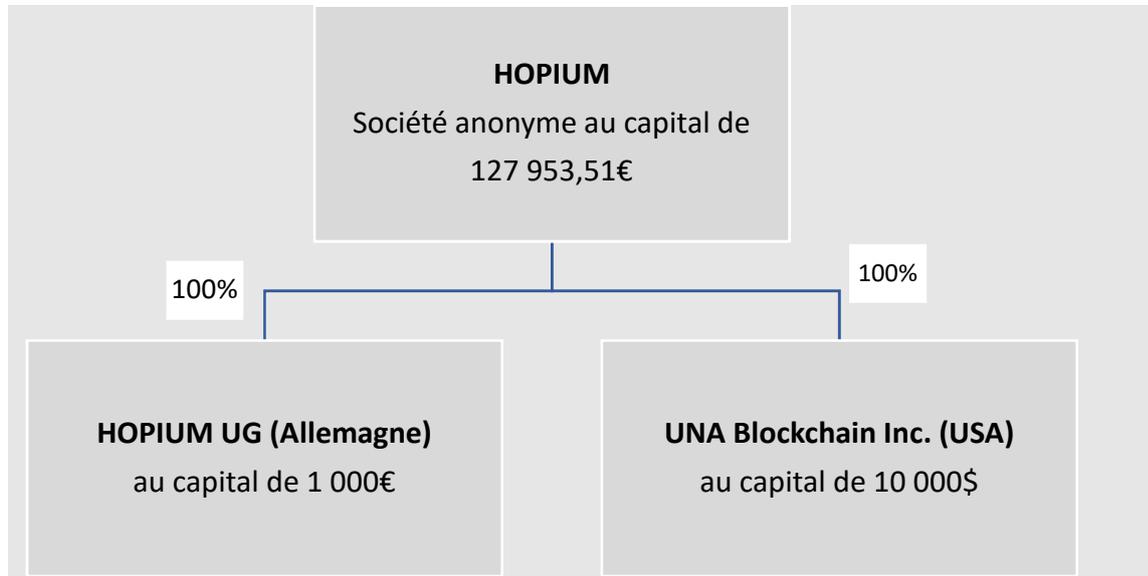
La France prévoit qu'à l'horizon 2030, grâce notamment aux économies d'échelle agrégées aux progrès espérés en termes de coût de l'électrolyse évoqués auparavant, l'hydrogène distribué en station devrait être à un niveau de prix comparable au coût de l'énergie pour un véhicule diesel (Source : Plan de 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 > Consumption: 7L/100km	> Electricity price: USD 0.22/kWh > Consumption: 18 kWh/100km	> H2 price: USD 8.00/kg > Consumption: 1 Kg/100km
Source: expert interviews, DOE, Hydrogen Council, Roland Berger analysis				

6. ORGANIGRAMME

A la date du présent Document d'Information, la Société détient deux filiales :



Hopium UG est une filiale, détenue à 100%, basée en Allemagne (Munich). Elle a pour rôle de regrouper les compétences et expertises reconnues en matière de design engineering au plus près d'un berceau historique de l'automobile européenne.

UNA Blockchain, filiale américaine détenue à 100% et installée au cœur de la « Silicon Beach » en Californie, a pour vocation d'intégrer la technologie blockchain, un système de données cryptées ultra sécurisé et décentralisé, au développement de son véhicule hydrogène.

7. EXAMEN DU RESULTAT ET DE LA SITUATION FINANCIERE

Les éléments financiers présentés dans ce chapitre sont issus des comptes sociaux audités établis par la Société.

7.1. PRESENTATION GENERALE

Données sociales normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Chiffre d'affaires	0,0	0,0
EBE	(3 043,5)	(786,2)
% du CA HT	<i>ns</i>	<i>ns</i>
Résultat d'exploitation	(3 072,7)	(791,6)
% du CA HT	<i>ns</i>	<i>ns</i>
Résultat net	(3 075,3)	(792,4)
Actif immobilisé	2 990,2	536,4
Capitaux propres	2 842,2	917,6
Emprunt et dettes financières	8,3	0,0
Trésorerie	227,1	292,7
Trésorerie nette ⁽¹⁾	218,9	292,7
Gearing (%) ⁽³⁾	0,3%	0,0%

(1) L'EBE ou Excédent Brut d'Exploitation est un retraitement du Résultat d'Exploitation auquel on a ajouté les dotations aux amortissements et les autres charges puis retiré les reprises sur amortissements et les autres produits.

(2) La trésorerie nette correspond aux dettes financières auxquelles se soustrait la trésorerie brute.

(3) Le Gearing est le Rapport entre les emprunts, dettes financières et les capitaux propres.

La Société n'ayant pas encore initié la commercialisation de ses produits, ces derniers étant en cours de développement, elle n'a pas encore réalisé de chiffre d'affaires.

Il est néanmoins rappelé que Hopium a ouvert une campagne de pré-réservation des Hopium Mâchina le 17 juin 2021 avec un tarif de réservation de 410 euros, en référence au spectre lumineux de l'hydrogène et a annoncé le 28 septembre 2021 la réservation de 1.000 véhicules pour un chiffre d'affaires embarqué de 120 M€ à l'horizon 2025.

7.2. DETERMINATION DU RESULTAT D'EXPLOITATION

7.2.1. Excédent Brut d'Exploitation

Données sociales normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Chiffre d'affaires	0,0	0,0
EBE	(3 043,5)	(786,2)
% du CA HT	<i>ns</i>	<i>ns</i>

Au titre de l'exercice 2021 sur 6 mois, l'EBE de la Société s'est fortement creusé du fait de l'accélération du développement du premier prototype d'Hopium ayant nécessité plus des moyens significatifs, notamment humains.

7.2.2. 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 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Chiffre d'affaires	0,00	0,00
Autres produits d'exploitation	0,13	0,00
Achats consommés	0,00	0,00
Variations de stock	0,00	0,00
Autres achats et charges externes	1 569,89	659,43
Impôts et taxes	36,82	0,98
Charges de personnel	1 412,97	125,78
Dotations aux amortissements et dépréciations	29,23	5,46
Autres charges	23,96	0,00
TOTAL Charges d'exploitation	3 072,87	791,65

Au titre de l'exercice 2020, les charges d'exploitation sont composées principalement des autres achats et charges externes. Au cours de cette année, Hopium a été conseillée dans la conception de son prototype et dans l'élaboration de sa stratégie financière, juridique et comptable.

Les charges d'exploitation de Hopium ont atteint 3,07 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2021 suite à la mise en oeuvre de sa politique de recrutement comme le montre la part des charges de personnel qui s'établit à plus de 45% du total des charges d'exploitation en 2021.

Les autres achats et charges externes se sont établis à 1,57 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2021 suite à la forte accélération du développement du premier prototype de l'Hopium Machina. La Société a également augmenté significativement ses dépenses marketing et communication (280K€) immobilière (136 K€), logiciel (55 K€) et mobilière (12 K€). Enfin, la Société a réalisé l'achat de petits équipements pour son atelier (131 K€) et ses bureaux (36 K€).

7.3. FORMATION DU RESULTAT NET

7.3.1. Résultat financier

Le résultat financier est la différence entre les recettes et les dépenses financières d'une société, il se décompose comme suit :

Données sociales normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Gains de change	0,28	0,33
Autres intérêts et produits assimilés		0,00
Rep. sur Provisions & Amts. Financiers		0,00
Total produits financiers	0,28	0,33
Intérêts et Charges financières		0,00
Pertes de change	0,70	1,11
Dot. aux Provisions & Amts. Financiers		0,00
Autres charges financières		0,00
Total charges financières	0,70	1,11
Résultat financier	(0,42)	(0,78)

7.3.2. Impôt sur les sociétés

Néant, la Société ne réalisant pas encore de résultat.

7.3.3.Résultat net

La décomposition du résultat net à partir de l'EBITDA est détaillée ci-après :

Données sociales normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
EBE	(3 043,50)	(786,19)
Résultat d'exploitation	(3 072,74)	(791,65)
Résultat courant	(3 043,93)	(792,43)
Résultat net	(3 075,34)	(792,43)

7.4. COMMENTAIRES SUR LE BILAN

7.4.1.Eléments d'actifs

- Actif immobilisé :

Données sociales normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Immobilisations incorporelles	115,66	104,94
Immobilisations corporelles	2 798,37	431,51
Immobilisations financières	76,19	0,00
Total Actifs immobilisés	2 990,22	536,44

Au 30 juin 2021, le montant total des actifs immobilisés s'élève à 2 990,2 K€, constitués principalement par des immobilisations corporelles et notamment de son prototype Alpha 0 d'une valeur de 2,47 millions d'euros.

- Actif circulant :

Données sociales normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Avances et acomptes versés sur commandes	0,00	47,68
Clients et comptes rattachés	0,00	0,00
Impôts différés - actif	0,00	0,00
Autres créances et comptes de régulation VMP	1 289,18	146,26
Disponibilités	227,15	292,65
Charges constatées d'avance	206,44	38,77
Total Actifs circulants	1 722,76	525,36

Les autres créances et comptes de régulations au 30 juin 2021 sont en majeure partie composée du poste « état, taxes sur le chiffre d'affaires » d'un montant de 948 K€.

7.4.2. Eléments de passifs

Données sociales normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Capitaux propres	2 842,23	917,58
Autres fonds propres	0,00	0,00
Provisions pour risques et charges	0,00	0,00
Dettes	1 870,75	144,23
Avances et acomptes perçues sur commandes		54,73
Emprunts et dettes financières	8,26	0,00
Fournisseurs et comptes rattachés	1 289,30	0,00
Dettes fiscales et sociales	505,46	37,06
Autres dettes	67,73	52,44

Produits constatés d'avance		0,00
TOTAL PASSIF	4 712,98	1 061,80

- Capitaux propres :

Données sociales normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Capital	122,85	117,00
Primes	6 587,15	1 593,00
Réserves	0,00	0,00
Report à nouveau	(792,43)	0,00
Résultat	(3 075,34)	(792,43)
Subventions d'investissement	0,00	0,00
Capitaux propres	2 842,23	917,58

Au titre de l'exercice 2020, la Société a réalisé 1,7 M€ d'augmentation de capital primes d'émission incluses. Elle a également réalisé une opération d'augmentation de capital d'un montant de 5 M€ en février 2021.

- Passifs courants :

Données sociales normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Emprunts obligataires convertibles	0,00	0,00
Autres emprunts obligataires	0,00	0,00
Emprunts et dettes auprès étab. de crédit	0,00	0,00
Emprunts et dettes financières divers	8,26	0,00
Concours bancaires courants	0,00	0,00
Fournisseurs et comptes rattachés	1 289,30	0,00
Avances et acomptes reçues sur commandes en cours	0,00	54,73
Dettes fiscales et sociales	505,46	37,06
Autres dettes et comptes de régul.	67,73	52,44
Produits Constatés d'avance		0,00
Total autres passifs	1 870,75	144,23

Au 30 juin 2021, les dettes fournisseurs concernent à concurrence de 800K€ le développement du prototype, à concurrence de 161K€ pour des dépenses marketing et le reste concerne les coûts de fonctionnement à concurrence de 328K€

7.4.3.Trésorerie

En K€	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (12 mois)
Dettes financières	8,26	0,00
Disponibilités et valeurs mobilières de placement	227,15	292,65
Trésorerie nette	218,89	292,65

A travers les opérations d'augmentation de capital réalisées en 2020 et en février 2021, Hopium a pu afficher une trésorerie nette positive d'un montant de 218,9 K€ au titre de l'exercice clôturé au 30 juin 2021.

8. TRESORERIE ET CAPITAUX

8.1. FLUX DE TRESORERIE

La variation nette de trésorerie sur l'exercice clos le 31 décembre 2020 s'analyse comme suit :

Données sociales, normes françaises (en K€)	30 juin 2021 (6 mois)	31 décembre 2020 (15 mois)
Flux de trésorerie liés à l'activité		
Résultat d'exploitation	(3 072,74)	(791,65)
Dotations/reprises aux amort. et dépréciations	29,23	5,46
Variation des stocks		
Variation des créances d'exploitation	(1 262,85)	(232,71)
Variation des dettes d'exploitation	1 711,23	91,09
Frais financiers	(0,70)	(1,11)
Produits financiers	0,28	0,33
Impôts sur les sociétés		
Charges exceptionnelles	(2,18)	0,00
Produits exceptionnels		
Flux net de trésorerie généré par l'activité	(2 597,73)	(928,59)
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(2 483,51)	(541,20)
Cessions d'immobilisations		
Réduction des autres immobilisations financières		
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	(2 483,51)	(541,20)
Emissions d'emprunts		
Remboursements d'emprunts		
Augmentations/réduction de capital	5 015,79	1 762,44
Variation nette des concours bancaires		
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement	5 015,79	1 762,44
VARIATION DE TRESORERIE	(65,45)	292,65
Trésorerie d'ouverture	292,65	
Trésorerie de clôture	227,20	292,65

Le flux net de trésorerie généré par l'activité sur l'exercice clos au 30 juin 2021 est surtout impacté par le résultat d'exploitation. Il a également été affecté par la variation des créances d'exploitation et la variation des dettes d'exploitation.

Le prototype Alpha 0 constitue l'ensemble des opérations d'investissement de Hopium et représente un montant de 2,48 millions d'euros au premier semestre 2021.

Le flux net de trésorerie lié aux opérations de financement atteint 5 M€ avec la réalisation d'une augmentation de capital par placement privée réalisé en février 2021.

8.2. RESTRICTION A L'UTILISATION DES CAPITAUX

Néant.

8.3. SOURCES DE FINANCEMENT DE LA SOCIETE DEPUIS SA CREATION

Au cours de son existence, la Société a été financée par augmentation de capital auprès de ses actionnaires et d'investisseurs qualifiés pour un montant global de 12,8M€.

8.4. SOURCES DE FINANCEMENT NECESSAIRES A L'AVENIR

Le déploiement de l'activité de la Société nécessitera des financements importants (cf. paragraphe 3.3.2 du présent Document d'Information).

9. BREVETS, LICENCES, MARQUES ET NOMS DE DOMAINE

La Société dispose des marques listées ci-dessous :

Marque	N° de la marque	Type de la marque	Date de dépôt/ enregistrement	Nom du déposant	Statut	Origine
	4638454	Marque figurative	10/04/2020	HOPIUM	Marque enregistrée	France
HMC HYDROGEN MOTIVE COMPANY	4645263	Marque figurative	06/05/2020	HOPIUM	Marque enregistrée	France
UNA BLOCKCHAIN	018511392	Marque figurative	09/07/2021	HOPIUM	Demande publiée	Marque Europe
HYMAGINE	018511400	Marque verbale	09/07/2021	HOPIUM	Demande publiée	Marque Europe
Una Token	018511457	Marque verbale	12/07/2021	HOPIUM	Demande publiée	Marque Europe
Hopium	018358294	Marque verbale	18/12/2020	HOPIUM	Marque enregistrée	Marque Europe
HOPIUM	4638453	Marque verbale	10/04/2020	HOPIUM	Marque enregistrée	France
Hy Road	4719051	Marque verbale	07/01/2021	HOPIUM	Marque enregistrée	France
	018358295	Marque figurative	18/12/2020	HOPIUM	Marque enregistrée	Marque Europe

Elle détient également les noms de domaines suivants :

hopium.com
hymagine.com
unablockchain.com.

10. PREVISIONS OU ESTIMATIONS DU BENEFICE

La Société n'entend pas faire, au jour du présent Document d'Information, de prévisions pour l'exercice en cours.

11. ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

La Société est constituée sous forme de société anonyme. Elle est régie par les lois et règlements en vigueur ainsi que par ses statuts.

Un résumé des principales dispositions contenues dans les statuts concernant les membres du Conseil d'administration et des organes de direction figure au chapitre 11 et à la section 17.2 du présent Document d'Information.

11.1. DIRIGEANTS ET ADMINISTRATEURS

11.1.1. Composition du Conseil d'administration

La composition du conseil d'administration est la suivante :

Membres du Conseil d'Administration	Fonction	Date de 1ère nomination	Date d'échéance du mandat	Fonctions principales exercées en dehors de la Société	Autres mandats et fonctions exercés dans toute société au cours de 5 dernières années
Olivier LOMBARD	PDG	15/12/2020	Assemblée Générale Ordinaire Annuelle statuant sur les comptes au 31/12/2023	Néant	Membre du CS Bal du Moulin Rouge Vice-Président du Conseil de Surveillance Bal du Moulin Rouge Président de Tera
Hervé LENGART	Administrateur	10/06/2021	Assemblée Générale Ordinaire Annuelle statuant sur les comptes au 31/12/2023	DG Netmedia group	Président d'Etielis, d'Etiabis, d'Etiyls Media, de HL Finances, Directeur Général de NetMedia Group et d'Ekova
Sylvain LAURENT*	Administrateur	29/12/2021	Assemblée Générale Ordinaire Annuelle statuant sur les comptes au 31/12/2023	Executive Vice President - Chairman 3DS Infrastructure & City Board chez Dassault Systèmes	Néant

* Monsieur Sylvain Laurent a été coopté par le Conseil d'administration en date du 29 décembre 2021 en remplacement de M. Rachid Bakthaoui appelé à exercer d'autres fonctions. La ratification de sa nomination interviendra à la prochaine assemblée générale ordinaire.

Les administrateurs ont pour adresse professionnelle le siège social.

La Société ne suit pas de code relatif à la gouvernance d'entreprise et à la rémunération des dirigeants. Elle ne remplit donc pas les recommandations en la matière établies par le code Middlenext mais a engagé une réflexion sur ce sujet.

Considérant la taille de sa structure à ce stade, la Société ne mettra pas en œuvre de politique spécifique de gouvernance après son transfert sur le marché Euronext Growth Paris.

11.1.2. Liens familiaux

A la connaissance de la Société, il n'existe aucun lien familial entre les mandataires sociaux de la Société.

11.1.3. Informations judiciaires

A la date du présent Document d'Information, à la connaissance de la Société, aucun membre du Conseil d'administration et de la direction n'a fait l'objet, au cours des cinq dernières années :

- d'une condamnation pour fraude ;
- d'une faillite, mise sous séquestre ou liquidation.

A la connaissance de la Société, aucun mandataire social n'a été mis en cause et/ou n'a vu prononcée à son encontre une sanction publique officielle par des autorités statutaires ou réglementaires (y compris des organismes professionnels désignés, n'a été empêché par un tribunal d'agir en qualité de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance d'un émetteur ou d'intervenir dans la gestion ou la conduite des affaires d'un émetteur au cours des cinq dernières années.

11.2. DIRECTION DE LA SOCIETE

Exercice de la Direction Générale de la Société : la Société est représentée à l'égard des tiers par Olivier LOMBARD, Président-Directeur-Général.

Mandat des administrateurs : Cf. section 11.1 du présent Document d'Information.

11.3. CONVENTIONS DE SERVICES

A la date du présent Document d'Information, la Société n'a connaissance d'aucun contrat de service liant les membres des organes d'administration à la Société et prévoyant l'octroi d'avantages au terme d'un tel contrat à l'exception de la convention mentionnée au 15.2 du présent Document d'Information.

11.4. COMITES D'AUDIT ET DE REMUNERATION

Le Conseil d'Administration n'a pas prévu la création de tels comités. Il estime en effet que la taille de sa structure ne requiert pas, pour le moment, la mise en place de ces comités.

11.5. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

La Société n'a pas adopté un code de place relatif aux pratiques de gouvernement d'entreprise. Compte tenu de sa taille et de son organisation actuelle, la Société n'envisage pas à ce stade de se référer à un code de gouvernance.

La Société ne dispose, à ce jour, d'aucun comité spécialisé, ni de procédure permettant de mesurer la performance du Conseil d'Administration.

Il est signalé qu'aucun administrateur n'a été nommé par les salariés, ni qu'aucun des administrateurs actuels n'est soumis à ratification d'une prochaine assemblée générale en application de l'article L-225-24 du Code de commerce.

La Société respecte les exigences de gouvernance d'entreprise requises par la loi et n'a, à ce jour, pas mis en place de règles en complément de ces exigences légales. Bien consciente qu'il est de son intérêt de parvenir à une gouvernance raisonnable, le conseil d'administration réfléchit sur les modalités nécessaires à la mise en œuvre d'une application volontaire de tout ou partie des recommandations du Code de Gouvernance Middledent, ainsi qu'à la pertinence de l'applicabilité de ces recommandations au regard de sa taille et de ses moyens actuels. A date, la Société a décidé de ne pas appliquer de code de gouvernement d'entreprise autres que les règles prescrites par la loi.

11.6. CONTROLE INTERNE

A la date du présent Document d'Information, la Société ne dispose pas de procédures de contrôle interne.

11.7. CONFLIT D'INTERETS AU NIVEAU DES ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE LA DIRECTION GENERALE

A la connaissance de la Société, il n'existe aucun élément susceptible de générer un conflit d'intérêt potentiel entre les devoirs des mandataires sociaux à l'égard de la Société et leurs intérêts privés, ni

aucune restriction acceptée par les mandataires sociaux concernant la cession de leur participation dans le capital de la Société.

12. REMUNERATIONS ET AVANTAGES

12.1. REMUNERATIONS ET AVANTAGES VERSES AUX MANDATAIRES SOCIAUX

Les mandataires sociaux et administrateurs ne perçoivent aucune rémunération de la part de la Société au titre de leur mandat.

Rachid BAKHTAOUI, administrateur de la Société jusqu'au 29 décembre 2021, bénéficie d'une rémunération au titre d'une convention réglementée présentée à la section 15.2 du présent Document d'Information.

12.2. SOMMES PROVISIONNEES PAR LA SOCIETE AUX FINS DE VERSEMENT DE PENSIONS, RETRAITES ET AUTRES AVANTAGES AU PROFIT DES MANDATAIRES SOCIAUX

La Société n'a pas provisionné de sommes aux fins de versement de pensions, retraites et autres avantages au profit de ses mandataires sociaux. Elle n'a pas non plus versé de primes d'arrivée ou de départ à ces personnes.

12.3. BSA OU BSPCE OU AUTRES TITRES DONNANT ACCES AU CAPITAL ATTRIBUES AUX MANDATAIRES SOCIAUX

À la date du présent Document d'Information, il n'existe aucun titre donnant accès au capital attribué aux mandataires sociaux.

13. SALARIES

13.1. NOMBRE DE SALARIES ET REPARTITION PAR FONCTION

Les effectifs moyens au sein de la Société au cours du dernier exercice sont présentés dans le tableau ci-après :

Répartition des effectifs moyens	30-juin-21	31-déc-20
CADRES ET EQUIVALENTS	28	6
AGENTS DE MAITRISE		
EMPLOYES		
OUVRIERS ET APPRENTIS		
TOTAL	28	6

13.2. PARTICIPATIONS DES SALARIES DANS LE CAPITAL DE LA SOCIETE

La participation des salariés non mandataires sociaux ou dirigeants est non significative.

14. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

14.1. REPARTITION DU CAPITAL ET DES DROITS DE VOTE A LA DATE DU DOCUMENT D'INFORMATION

Le tableau ci-après présente la répartition du capital et des droits de vote de la Société à la date du présent Document d'Information :

A la date du Document d'Information	Situation en capital		Situation en droits de vote théoriques et exerçables	
	Actionnaires	Nombre de titres	% de détention	Nombre de droits de vote
Olivier Lombard	6 285 607	49,12%	6 285 607	49,12%
Rachid Bakhtaoui	2 100 465	16,42%	2 100 465	16,42%
CPI*	1 755 590	13,72%	1 755 590	13,72%
Pascal Chevalier	200 000	1,56%	200 000	1,56%
Flottant	2 453 689	19,18%	2 453 689	19,18%
TOTAL	12 795 351	100,00%	12 795 351	100,00%

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

Au 31/12/2020	Situation en capital		Situation en droits de vote théoriques et exerçables	
	Actionnaires	Nbr d'actions détenues	% du capital	Nbr de droits de vote
Olivier Lombard	6 450 000	55,13%	6 450 000	55,13%
Rachid Bakhtaoui	2 200 000	18,80%	2 200 000	18,80%
CPI*	2 000 000	17,09%	2 000 000	17,09%
Pascal Chevalier	200 000	1,71%	200 000	1,71%
Flottant	850 000	7,26%	850 000	7,26%
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 Monsieur Pascal Chevalier

14.2. DROITS DE VOTE DES PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

L'assemblée générale des actionnaires de la Société en date du 15 décembre 2020 a décidé d'instaurer un droit de vote double attaché à toutes les actions entièrement libérées pour lesquelles il sera justifié d'une inscription nominative, depuis quatre ans au moins, au nom du même actionnaire.

14.3. CONTROLE DE LA SOCIETE

La Société est contrôlée par Olivier LOMBARD, PDG d'Hopium et premier actionnaire de Hopium. La Société est gérée conformément à l'intérêt de l'ensemble des actionnaires.

14.4. ACCORDS POUVANT ENTRAINER UN CHANGEMENT DE CONTROLE

Il n'existe, à la connaissance de la Société, aucun accord en vigueur dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de contrôle de la Société.

14.5. PACTE D'ACTIONNAIRES

Néant.

14.6. ETAT DES NANTISSEMENTS

Néant.

15. OPERATIONS AVEC DES APPARENTES

15.1. CONVENTIONS CONCLUES AVEC DES APPARENTES

A l'exclusion de la convention présentée dans le rapport spécial du commissaire aux comptes figurant à la section 15.2 du Document d'Information ci-dessous il n'existe aucune autre convention conclue avec des apparentés).

15.2. RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS REGLEMENTEES ETABLI AU TITRE DE L'EXERCICES CLOS LE 31 DECEMBRE 2020

A l'assemblée générale de la société HOPIUM,

En notre qualité de commissaire aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

Il nous appartient de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles ainsi que les motifs justifiant de l'intérêt pour la société des conventions dont nous avons été avisés ou que nous aurions découvertes à l'occasion de notre mission, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé ni à rechercher l'existence d'autres conventions. Il vous appartient, selon les termes de l'article R.225-31 du code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions en vue de leur approbation.

Par ailleurs, il nous appartient, le cas échéant, de vous communiquer les informations prévues à l'article R.225-31 du code de commerce relatives à l'exécution, au cours de l'exercice écoulé, des conventions déjà approuvées par l'assemblée générale.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont consisté à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

CONVENTION SOUMISE À L'APPROBATION DE L'ASSEMBLEE GENERALE

Conventions et engagements non autorisés préalablement

En application de l'article L.225-40 du code de commerce, nous avons été avisés de la convention suivante conclue au cours de l'exercice écoulé qui n'a pas fait l'objet de l'autorisation préalable de votre conseil d'administration car à la date de conclusion de cette convention votre société était sous la forme juridique de la SAS.

Pour cette même raison aucune justification de l'intérêt pour la société de conclure cette convention n'était requise au moment de sa signature.

1. Prestations facturées par RB & Corp

Personne intéressée : Rachid BAKHTAOUI, administrateur de votre société et gérant de RB & corp.

Nature et objet : Conseil et mise en relation avec des investisseurs internationaux

Modalités : Convention signée en date du 21 novembre 2019 prévoyant une rémunération forfaitaire

A ce titre, la société HOPIUM a comptabilisé une charge d'exploitation pour un montant de 20.000,00 euros hors taxes pour l'exercice clos au 31 décembre 2020.

Paris, le 7 juin 2021

Le commissaire aux comptes

Exelmans Audit & Conseil

Stéphane DAHAN

16. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE L'EMETTEUR

16.1. COMPTES SEMESTRIELS AU 30 JUIN 2021 (NORMES FRANÇAISES)

16.1.1. Bilan

ACTIF <i>En milliers d'euros</i>	30/06/2021 6 mois			31/12/2020 15 mois
	Brut	Amort, & prov	Net	Net
concessions, brevets, marques, logiciels et drts similaires	130,11	14,44	115,67	37,55
Autres immobilisations incorporelles				67,39
Constructions	10,77	0,35	10,43	
Installations techniques, matériel & outillage industriels	122,88	9,42	113,46	
Autres immobilisations corporelles	110,16	10,28	99,88	9,26
Immobilisations en cours	2 574,61		2 574,61	422,25
Autres participations	9,76		9,76	
Autres immobilisations financières	66,43		66,43	
TOTAL ACTIF NON COURANT	3 024,71	34,49	2 990,22	536,44
Avances & acomptes versés sur commandes				47,68
Fournisseurs débiteurs	43,57		43,57	1,04
Etat, taxes sur le chiffre d'affaires	948,55		948,55	145,22
Autres	297,06		297,06	
Disponibilités	227,15		227,15	292,65
Charges constatées d'avance	206,44		206,44	38,77
TOTAL ACTIF COURANT	1 722,76		1 722,76	525,36
TOTAL GENERAL	4 747,47	34,49	4 712,98	1 061,80

PASSIF <i>En milliers d'euros</i>	30/06/2021 6 mois	31/12/2020 15 mois
Capital (dont versé: 122 848)	122,85	117,00
Primes d'émission, de fusion, d'apport ...	6 587,15	1 593,00
Réserve légale		
Réserves réglementées		
Autres réserves		
Report à nouveau	(792,43)	
Résultat de l'exercice	(3 075,34)	(792,43)
Capitaux propres	2 842,23	917,58
Provisions pour risques		
Dettes		
Emprunts et dettes financières diverses (associés)	8,26	
Dettes fournisseurs, comptes rattachés	1 289,30	54,73
Dettes fiscales et sociales		
	Personnel	111,77
	Organismes sociaux	202,62
	Etat, impôts sur les bénéfices	15,80
	Etat, taxes sur le chiffre d'affaires	161,99
	Autres impôts, taxes et assimilés	13,28
Autres dettes	67,73	52,44
TOTAL GENERAL	4 712,98	1 061,80

16.1.2. Compte de résultat (en €)

COMPTE DE RESULTAT	30/06/2021 6 mois	31/12/2020 15 mois
<i>En milliers d'euros</i>		
Chiffre d'affaires		
Autres produits	0,14	
Autres achats et charges externes	(1 569,89)	(659,43)
Impôts, taxes et versements assimilés	(36,82)	(0,98)
Salaires et traitements	(969,81)	(87,58)
Charges sociales	(443,16)	(38,20)
Amortissements sur immobilisations	(29,23)	(5,46)
Variation des provisions et des dépréciations		
Autres produits, autres charges d'exploitation		
Autres charges	(23,96)	
Résultat d'exploitation	(3 072,73)	(791,65)
Différence de change	(0,42)	(0,78)
Résultat courant avant impôts	(3 073,15)	(792,42)
Charges exceptionnelles sur opérations en capital	(2,18)	
Impôt sur les bénéfices		
Résultat net de l'exercice	(3 075,34)	(792,42)

16.1.3. Notes annexes aux comptes sociaux (en euros)

Au bilan avant répartition des comptes intermédiaires au 30/06/2021 dont le total est de 4 722 444,61 € et au compte de résultat dégagant un résultat de -3 078 096,04 €, présenté sous forme de liste.

Les comptes intermédiaires ont une durée de 06 mois, recouvrant la période du 01/01/2021 au 30/06/2021.

Les notes et tableaux ci-après font partie intégrante des comptes annuels.

L'exercice précédent avait une durée de 15 mois recouvrant la période du 01/10/2019 au 31/12/2020.

REGLES ET METHODES COMPTABLES

- Règles et méthodes comptables
- Changements de méthode
- Informations complémentaires pour donner une image fidèle

COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RESULTAT

- Etat des immobilisations
- Etat des amortissements
- Etat des échéances des créances et des dettes

Informations et commentaires sur :

- Charges à payer et avoirs à établir
- Charges et produits constatés d'avance
- Charges à répartir sur plusieurs exercices
- Composition du capital social

ENGAGEMENTS FINANCIERS ET AUTRES INFORMATIONS

- Rémunérations des dirigeants
- Honoraires des Commissaires Aux Comptes
- Effectif
- Liste des filiales et participations

Règles et méthodes comptables

Les conventions générales comptables ont été appliquées dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de base :

- continuité de l'exploitation,
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre,
- indépendance des exercices,

et conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.

Les principales méthodes utilisées sont les suivantes :

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou de production, compte tenu des frais nécessaires à la mise en état d'utilisation de ces biens, et après déduction des rabais commerciaux, remises, escomptes de règlements obtenus.

Les décisions suivantes ont été prises au niveau de la présentation des comptes annuels :

- immobilisations décomposables : l'entreprise n'a pas été en mesure de définir les immobilisations décomposables ou la décomposition de celles-ci ne présente pas d'impact significatif,
- immobilisations non décomposables : bénéficiant des mesures de tolérance, l'entreprise a opté pour le maintien des durées d'usage pour l'amortissement des biens non décomposés.

Les intérêts des emprunts spécifiques à la production d'immobilisations ne sont pas inclus dans le coût de production de ces immobilisations.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant les modes linéaire ou dégressif en fonction de la durée de vie prévue :

Logiciels informatiques	03 ans
Brevets	05 ans
Site internet	de 03 à 05 ans
Installations générales	10 ans
Banc d'essais	03 ans
Matériel et outillage industriels	de 02 à 05 ans
Matériel de bureau et informatique	03 ans
Mobilier	05 ans

IMMOBILISATIONS FINANCIERES ET VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT

La valeur brute est constituée par le coût d'achat hors frais accessoires. Lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur brute, une dépréciation est constatée pour le montant de la différence.

CREANCES ET DETTES

Les créances et les dettes sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

Changements de méthode

Les méthodes d'évaluation et de présentation des comptes annuels retenues pour cet exercice n'ont pas été modifiées par rapport à l'exercice précédent.

Informations complémentaires pour donner une image fidèle

1 - Acquisitions titres HOPIUM UG et UNA BLOCKCHAIN INC

La société HOPIUM SA a fait l'acquisition de l'intégralité des titres (100%) de la société Tuchsén DV-technik & Design UG pour un montant de 1500 € (1000€ de nominal) par un acte notarié en date 24 juin 2021.

La société HOPIUM SA a créé en Californie, UNA BLOCKCHAIN INC, une filiale au capital de 10000\$, détenue à 100%.

2 - Pandémie et Coronavirus.

L'émergence et l'expansion de l'épidémie de COVID-19 début 2020 ont affecté l'environnement économique mondial. Depuis 2020 et l'entrée en vigueur des dispositions gouvernementales strictes en France, la société se conforme en tout points aux obligations ou recommandations.

Les états financiers de l'entité ont été préparés sur la base de la continuité de l'activité.

A la date d'arrêté des comptes, la direction n'a pas connaissance d'incertitudes significatives qui remettent en cause la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation.

3 - CIR

Nous vous informons que sur la période, des honoraires ont été engagés afin de faire le montage et la rédaction d'un rescrit fiscal portant sur le JEI.

Au 30/06/21, aucune estimation des impacts CIR n'a pu être réalisé, compte tenu de l'incertitude sur les projets éligibles.

L'impact CIR sera normalement estimé et comptabilisé à la clôture 31/12/21.

Etat des immobilisations

	Valeur brute des immobilisations au début d'exercice	Augmentations	
		Réévaluation en cours d'exercice	Acquisitions, créations, virements pst à pst
Frais d'établissement, recherche et développement			
Autres immobilisations incorporelles	109 812		76 183
Terrains			
Constructions sur sol propre			
Constructions sur sol d'autrui			10 772
Installations générales, agencements, constructions			124 959
Installations techniques, matériel et outillages industriels			
Autres installations, agencements, aménagements			
Matériel de transport			
Matériel de bureau, informatique, mobilier	9 847		146 433
Emballages récupérables et divers			
Immobilisations corporelles en cours	422 245		
Avances et acomptes			
TOTAL	432 092		282 165
Participations évaluées par équivalence			
Autres participations			
Autres titres immobilisés			
Prêts et autres immobilisations financières			
TOTAL			
TOTAL GENERAL	541 904		358 348

	Diminutions		Valeur brute immob. à fin exercice	Réév. Lég. Val. Origine à fin exercice
	Par virement de pst à pst	Par cession ou mise HS		
Frais d'établissement, recherche et développement				
Autres immobilisations incorporelles		2 380	132 486	116 226
Terrains				
Constructions sur sol propre				
Constructions sur sol d'autrui				
Installations générales, agencements, constructions			10 772	10 772
Installations techniques, matériel et outillages industriels			122 876	124 959
Autres installations, agencements, aménagements				
Matériel de transport				
Matériel de bureau, informatique, mobilier			107 713	156 281
Emballages récupérables et divers				
Immobilisations corporelles en cours			2 574 606	
Avances et acomptes				
TOTAL			2 815 968	292 012
Participations évaluées par équivalence				
Autres participations			9 764	
Autres titres immobilisés				
Prêts et autres immobilisations financières			66 425	
TOTAL			76 189	
TOTAL GENERAL		2 380	3 024 643	408 238

Etat des immobilisations

	Situations et mouvements de l'exercice			
	Début exercice	Dotations exercice	Eléments sortis reprises	Fin exercice
Frais d'établissement, recherche				
Autres immobilisations incorporelles	4 876	10 349		14 640
Terrains				
Constructions sur sol propre				
Constructions sur sol d'autrui				347
Installations générales, agencements constructions				9 421
Installations techniques, matériel et outillages industriels				
Installations générales, agencements divers				
Matériel de transport				
Matériel de bureau, informatique, mobilier	583	3 282		10 283
Emballages récupérables et divers				
TOTAL	583	3 282		20 050
TOTAL GENERAL	5 459	13 631		34 690

	Ventilation des dotations aux amortissements de l'exercice			Mouvements affectant la provision pour amort. dérog.	
	Linéaire	Dégressif	Exception.	Dotations	Reprises
Frais d'établissement, recherche					
Autres immobilisations incorporelles	10 349				
Terrains					
Constructions sur sol propre					
Constructions sur sol d'autrui					
Installations générales, agencements constructions					
Installations techniques, matériel et outillage industriels					
Installations générales, agencements divers					
Matériel de transport					
Matériel de bureau, informatique, mobilier	3 282				
Emballages récupérables et divers					
TOTAL	3 282				
TOTAL GENERAL	13 631				

Mouvements de l'exercice affectant les charges réparties sur plusieurs exercices	Montant net début	Augmentation	Dotations aux amort.	Montant net à la fin
Charges à répartir sur plusieurs exercices				
Primes de remboursement obligations				

Etat des échéances des créances et des dettes

ETAT DES CREANCES	Montant brut	Un an au plus	Plus d'un an
Créances rattachées à des participations			
Autres immobilisations financières	66 425		66 425
Autres créances clients			
Personnel et comptes rattachés			
Sécurité sociale, autres organismes sociaux			
Etat et autres collectivités publiques :			
- Impôts sur les bénéfices			
- T.V.A	948 679	948 679	
- Autres impôts, taxes, versements et assimilés			
- Divers			
Groupe et associés			
Débiteurs divers	350 228	350 228	
Charges constatées d'avance	206 436	206 436	
TOTAL GENERAL	1 571 768	1 505 343	66 425
Montant des prêts accordés dans l'exercice			
Remboursements des prêts dans l'exercice			
Prêts et avances consentis aux associés			

ETAT DES DETTES	Montant brut	A un an au plus	Plus 1 an 5 ans au plus	A plus de 5 ans
Autres emprunts obligataires				
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits :				
- à 1 an maximum				
- plus d'un an				
Fournisseurs et comptes rattachés	1 300 961	1 300 961		
Personnel et comptes rattachés	111 766	111 766		
Sécurité sociale et autres organismes sociaux	202 826	202 826		
Etat et autres collectivités publiques :				
- Impôts sur les bénéfices	15 799	15 799		
- T.V.A	162 394	162 394		
- Obligations cautionnées				
- Autres impôts et taxes	13 276	13 276		
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés				
Groupe et associés	8 264	8 264		
Autres dettes	67 681	67 681		
Produits constatés d'avance				
TOTAL GENERAL	1 882 968	1 882 968		

Emprunts souscrits en cours d'exercice	
Emprunts remboursés en cours d'exercice	
Emprunts et dettes contractés auprès des associés	

Charges à payer et avoirs à établir

Montant des charges à payer et avoirs à établir inclus dans les postes suivants du bilan	Montant TTC
Emprunts obligataires convertibles	
Autres emprunts obligataires	
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	
Emprunts et dettes financières divers	
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	24 000
Dettes fiscales et sociales	159 115
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	
Autres dettes (dont avoirs à établir :)	
TOTAL	183 115

Charges et produits constatés d'avance

	Charges	Produits
Charges / Produits d'exploitation	206 436	
Charges / Produits financiers		
Charges / Produits exceptionnels		
TOTAL	206 436	

Composition du capital social

	Nombre	Valeur nominale
Actions / parts sociales composant le capital social au début de l'exercice	11 700 000	0.01
Actions / parts sociales émises pendant l'exercice	584 795	0.01
Actions / parts sociales remboursées pendant l'exercice		
Actions / parts sociales composant le capital social en fin d'exercice	12 284 795	0.01

Rémunérations des dirigeants

	Montant
REMUNERATIONS ALLOUEES AUX MEMBRES : - des organes d'administration - des organes de direction - des organes de surveillance	

La rémunération des organes de direction n'est pas communiquée cela conduirait indirectement à donner une rémunération individuelle.

Honoraires des commissaires aux comptes

	Montant
- Honoraires facturés au titre du contrôle légal des comptes	4 000
- Honoraires facturés au titre des conseils et prestations de services	
TOTAL	4 000

Effectifs

	Personnel salarié	Personnel mis à disposition de l'entreprise
Cadres	25	
Agents de maîtrise et techniciens	3	
Employés		
Ouvriers		
TOTAL	28	

Tableau des filiales et participations

Filiales et participations	Capital social	Réserves et report à nouveau	Quote-part du capital détenu en %	Valeur brute des titres détenus	Valeur nette des titres détenus	Prêts et avances consenties par la Sté	Cautions et avals donnés par la Sté	C.A. H.T. du dernier exercice clos	Résultat du dernier exercice clos	Dividendes encaissés par la Sté dans l'ex
A – Renseignements détaillés concernant les filiales & participations										
<i>- Filiales (plus de 50% du capital détenu)</i>										
UNA BLOCKCHAIN	10000\$	0	100%	10000\$	8000€		0	0	0	0
HOPIUM UG										
<i>Participations (10 à 50 % du capital détenu)</i>										
B – Renseignements globaux concernant les autres filiales & participations										
<i>- Filiales non reprises en A:</i>										
a) Françaises	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
b) Etrangères	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
<i>- Participations non reprises en A:</i>										
a) Françaises	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
b) Etrangères	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

16.2. COMPTES ANNUELS SOCIAUX AU 31 DECEMBRE 2020 (NORMES FRANÇAISES)

16.2.1. Bilan

ACTIF <i>En milliers d'euros</i>	31/12/2020 15 mois		
	Brut	Amort, & prov	Net
concessions, brevets, marques, logiciels et drts similaires	42,42	4,88	37,55
Autres immobilisations incorporelles	67,39		67,39
Autres immobilisations corporelles	9,85	0,58	9,26
Immobilisations en cours	422,25		422,25
TOTAL ACTIF NON COURANT	541,90	5,46	536,44
Avances & acomptes versés sur commandes	47,68		47,68
Fournisseurs débiteurs	1,04		1,04
Etat, taxes sur le chiffre d'affaires	145,22		145,22
Disponibilités	292,65		292,65
Charges constatées d'avance	38,77		38,77
TOTAL ACTIF COURANT	525,36		525,36
TOTAL GENERAL	1 067,26	5,46	1 061,80

PASSIF <i>En milliers d'euros</i>	31/12/2020 15 mois
Capital (dont versé: 117 000)	117,00
Primes d'émission, de fusion, d'apport ...	1 593,00
Réserve légale	
Réserves réglementées	
Autres réserves	
Report à nouveau	
Résultat de l'exercice	(792,43)
Capitaux propres	917,58
Provisions pour risques	
Dettes	
Dettes fournisseurs, comptes rattachés	54,73
Dettes fiscales et sociales	
	Personnel 7,95
	Organismes sociaux 25,02
	Etat, impôts sur les bénéfices 3,11
	Autres impôts, taxes et assimilés 0,98
Autres dettes	52,44
TOTAL GENERAL	1 061,80

16.2.2. Compte de résultat (en €)

COMPTE DE RESULTAT	31/12/2020 15 mois
<i>En milliers d'euros</i>	
Chiffre d'affaires	
Autres achats et charges externes	(659,43)
Impôts, taxes et versements assimilés	(0,98)
Salaires et traitements	(87,58)
Charges sociales	(38,20)
Amortissements sur immobilisations	(5,46)
Variation des provisions et des dépréciations	
Autres produits, autres charges d'exploitation	
Résultat d'exploitation	(791,65)
Différence de change	(0,78)
Résultat courant avant impôts	(792,42)
Impôt sur les bénéfices	
Résultat net de l'exercice	(792,42)

16.2.3. Notes annexes aux comptes sociaux

Le total du bilan avant répartition de l'exercice clos le 31/12/2020 est de 1 061 801 € et le compte de résultat de l'exercice dégage une perte de -792 426 €.

L'exercice a une durée de 15 mois, recouvrant la période du 01/10/2019 au 31/12/2020.

Les notes et tableaux ci-après font partie intégrante des comptes annuels.

Les états financiers ont été établis en conformité avec :

- le règlement de l'Autorité des Normes Comptables N°2018-07 du 26 décembre 2018.
- les articles L123-12 à L123-28 du Code du Commerce et mis à jour des différents règlements complémentaires à la date d'établissement des comptes annuels.

SOMMAIRE

RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

- Règles et méthodes comptables
- Informations complémentaires pour donner une image fidèle

COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT

- État des immobilisations
- État des amortissements
- État des échéances des créances et des dettes
- Note sur les postes du compte de résultat

Informations et commentaires sur :

- Frais d'établissement
- Charges à payer et avoirs à établir
- Charges et produits constatés d'avance
- Composition du capital social
- Ventilation de l'impôt sur les bénéfices

ENGAGEMENTS FINANCIERS ET AUTRES INFORMATIONS

- Engagements financiers
- Accroissements et allègements de la dette future d'impôts
- Rémunérations des dirigeants
- Honoraires des Commissaires Aux Comptes
- Effectif moyen
- Liste des filiales et participations

ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS A LA CLÔTURE

Faits caractéristiques de l'exercice

L'exercice 2020 est le premier exercice social réalisé par la société et a une durée de 15 mois.

Les titres de la société ont été admis le 23 décembre 2020 sur le marché non réglementé EURONEXT Access, et ont donné lieu à cotation pour la première fois le 5 Janvier 2021.

L'émergence et l'expansion de l'épidémie de COVID-19 début 2020 ont affecté l'environnement économique mondial. Le 16 mars 2020, le gouvernement Français a ainsi édicté des dispositions strictes relatives à l'épidémie de Covid-19 en cours.

Les états financiers de l'entité ont été préparés sur la base de la continuité de l'activité. Compte tenu des mesures annoncées par le gouvernement pour aider les entreprises, la société n'est toutefois pas en capacité d'en apprécier l'impact chiffré éventuel. La volonté première de la direction de notre société est de préserver la santé de ses collaborateurs et des mesures ont été prises en ce sens et évolueront avec la situation.

A la date d'arrêté des comptes, la direction n'a pas connaissance d'incertitudes significatives qui remettent en cause la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation.

Des mesures de télétravail ont été mises en place au sein de la société, qui n'a pas eu recours au chômage partiel.

Règles et méthodes comptables

Les conventions générales comptables ont été appliquées dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de base :

- continuité de l'exploitation,
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre,
- indépendance des exercices,

et, conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques. Les principales méthodes utilisées sont les suivantes:

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou de production, compte tenu des frais nécessaires à la mise en état d'utilisation de ces biens, et après déduction des rabais commerciaux, remises, escomptes de règlements obtenus.

Les prototypes de véhicule en cours de réalisation sont portés au débit du compte immobilisation en cours, et sont amortis sur la durée de vie du prototype.

La date de mise en service du prototype est sa première exposition et sa durée de vie peut être variable (entre 12 et 24 mois), jusqu'à l'exposition de la génération suivante de prototype. Le premier prototype développé par la société -Alpha 0- devrait être dévoilé en juin 2021.

Les intérêts des emprunts spécifiques à la production d'immobilisations ne sont pas inclus dans le coût de production de ces immobilisations. Les dotations aux amortissements sont calculées sur le mode linéaire en fonction de la durée de vie prévue :

Concessions, brevets, licences :	5 ans
Matériel de bureau et informatiques :	3 ans
Prototype :	suivant la durée du prototype.

CRÉANCES ET DETTES

Les créances et les dettes sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

PIDR

Les indemnités de retraite ne sont pas calculées étant donné le peu d'ancienneté des salariés.

Compléments d'informations relatifs au bilan et au compte de résultat

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS

	Valeur brute des immob. au début de l'exercice	Augmentat°	Diminut°	Valeur brute des immob. à la fin de l'exercice	Réévaluation légale valeur d'origine des immob. en fin d'exercice
Fonds commercial, autres		109 811		109 811	
Terrains					
Constructions					
Installations techniques, matériel et outillages industriels					
Installations générales, agencements divers					
Matériel de transport					
Autre immobilisations corporelles		432 092		432 092	
Immobilisations financières					
TOTAL		541 903		541 903	

ETATS DES AMORTISSEMENTS

	Montant des amort. au début de l'exercice	Augmentations : Dotations de l'exercice	Diminutions : amort. afférents aux éléments sortis et reprises	Montant des amort. à la fin de l'exercice
Immobilisations incorporelles			4 876	4 876
Terrains				
Constructions				
Installations techniques, matériel et outillages industriels				
Installations générales, agencements, aménagements divers				
Matériel de transport				
Autres immobilisations corporelles			583	583
TOTAL			5 459	5 459

NOTE SUR LES POSTES DU COMPTE DE RÉSULTAT

Le poste du compte de résultat « Autre achats et Charges externes » s'élève à 659 432 € et contient notamment des honoraires juridiques et de cabinet conseil en études stratégiques, liés à la constitution de la société, pour un montant de 317 880 €.

Ces dépenses n'ont pas donné lieu à une activation au bilan.

ETATS DES CREANCES

État des créances	Montant brut	Un an au plus	Plus d'un an
Créances rattachées à des participations			
Prêts			
Autres immobilisations financières			
Autres créances clients			
Créances représentatives de titres prêtés			
Personnel et comptes rattachés			
Sécurité sociale, autres organismes sociaux			
Etat et autres collectivités publiques :			
- Impôts sur les bénéfices			
- T.V.A	145 218	145 218	
- Autres impôts, taxes, versements et assimilés			
- Divers			
Groupe et associés			
Débiteurs divers	1 044	1 044	
Charges constatées d'avance	38 767	38 767	
TOTAL GÉNÉRAL	185 029	185 029	

ETATS DES DETTES

État des dettes	Montant brut	À un an au plus	Plus 1 an 5 an au plus	À plus de 5 ans
Emprunts obligataires convertibles				
Autres emprunts obligataires				
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits :				
- à 1 an maximum				
- plus d'un an				
Emprunts et dettes financières divers				
Fournisseurs et comptes rattachés	54 729	54 729		
Personnel et comptes rattachés	7 950	7 950		
Sécurité sociale et autres organismes sociaux	25 020	25 020		
Etat et autres collectivités publiques :				
- Impôts sur les bénéfices	3 111	3 111		
- T.V.A				
- Obligations cautionnées				
- Autres impôts et taxes	978	978		
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés				
Groupe et associés	52 439	52 439		
Autres dettes				
Dette représentative de titres empruntés				
Produits constatés d'avance				
TOTAL GÉNÉRAL	144 227	144 227		

CHARGES A PAYER ET AVOIRS A ETABLIR

Montant des charges à payer et avoirs à établir inclus dans les postes suivants du bilan	Montant
Emprunts obligataires convertibles	
Autres emprunts obligataires	
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	
Emprunts et dettes financières divers	
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	13 800
Dettes fiscales et sociales	12 267
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	
Autres dettes (dont avoirs à établir :)	
TOTAL	26 067

CHARGES ET PRODUITS CONSTATES D'AVANCE

	Charges	Produits
Charges / Produits d'exploitation	38 767	
Charges / Produits financiers		
Charges / Produits exceptionnels		
TOTAL	38 767	

Engagements financiers et autres informations

COMPOSITION DU CAPITAL SOCIAL

	Nombre	Valeur nominale
Actions / parts sociales composant le capital social au début de l'exercice	10 000	0,01z €
Actions / parts sociales émises pendant l'exercice	107 000	1 €
Actions / parts sociales remboursées pendant l'exercice		
Actions / parts sociales composant le capital social en fin d'exercice	117 000	1 €

• Aux termes d'un acte sous seing privé en date du 16/11/2020, le capital social a été augmenté d'un montant nominal de 1,7 K€ pour être porté de 10 K€ à 11,7 K€, par l'émission de 1 700 actions ordinaires nouvelles d'une valeur nominale de 1 € chacune avec maintien du DPS. Le prix de souscription unitaire a été fixée à 1 000 € par action soit 1 € de valeur nominale et 999 € de prime d'émission (1 698,3 K€ de prime d'émission).

• Aux termes d'un acte sous seing privé en date du 30/11/2020, le capital social a été augmenté d'un montant nominal de 105,3 K€ pour être porté de 11,7 K€ à 117 K€, par voie d'incorporation au capital de réserves prélevées sur le compte « prime d'émission » à hauteur de 105,3 K€ et élévation de la valeur nominale unitaire des actions qui a ainsi été portée de 1 € à 10 €. Suite à cette opération, le compte « prime d'émission » s'établit à 1 593 K€.

• Aux termes de ce même acte, il a été constaté la réalisation de la division par 1000 de la valeur nominale unitaire des actions, faisant passer la valeur nominale de 1 000 € à 0,01 €. A fin 2020, le capital social s'établit ainsi à 117 K€ et la prime d'émission à 1 593 K€.

VENTILATION DE L'IMPÔT SUR LES BÉNÉFICES

	Résultat avant impôts	Impôts
Résultat courant	-792 426	
Résultat exceptionnel (et participation)		
Résultat comptable		

ENGAGEMENTS FINANCIERS

Il n'existe à la clôture de l'exercice aucun engagement financier reçu ou donné.

RÉMUNÉRATIONS DES DIRIGEANTS

	Montant
REMUNERATIONS ALLOUEES AUX MEMBRES :	
- des organes d'administration	
- des organes de direction	
- des organes de surveillance	

Aucune rémunération n'a été versée au cours de l'exercice aux organes de Direction ou aux membres du conseil d'Administration.

HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

	Montant
- Honoraires facturés au titre du contrôle légal des comptes	8 000
- Honoraires facturés au titre d'opérations exceptionnelles	6 500
TOTAL	14 500

EFFECTIF MOYEN

	Personnel salarié
Cadres	6
Agents de maîtrise et techniciens	
Employés	
Ouvriers	
TOTAL	6

ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE :

La société a procédé à une augmentation de capital par placement privé en Février 2021. Le montant de la levée de fonds s'élève à cinq millions d'euros.

TABLEAU DES FILIALES ET PARTICIPATIONS

La société ne possède à la clôture aucune participation dans le capital d'autres sociétés, françaises ou étrangères.

16.3. VERIFICATION DES INFORMATIONS FINANCIERES HISTORIQUES

16.3.1. Rapport d'examen limité du commissaire aux comptes sur les comptes de la période du 1er janvier 2021 au 30 juin 2021

Au Conseil d'Administration de la société HOPIUM,

En notre qualité de commissaire aux comptes de la société HOPIUM et en réponse à votre demande, nous avons effectué un examen limité des comptes de la société HOPIUM relatifs à la période du 1^{er} janvier 2021 au 30 juin 2021, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous précisons que la société HOPIUM établissant pour la première fois des comptes au 30 juin, les informations relatives à la période du 1^{er} janvier 2020 au 30 juin 2020 ne sont pas présentées.

Les comptes de la société HOPIUM relatifs à la période du 1^{er} janvier 2021 au 30 juin 2021 ont été établis sous la responsabilité du Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces états comptables.

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France et la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention. Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalie significatives, obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes de la société HOPIUM relatifs à la période du 1^{er} janvier 2021 au 30 juin 2021 avec les principes d'évaluation et de comptabilisation tels que décrits dans l'annexe des comptes relatifs à la période du 1^{er} janvier 2021 au 30 juin 2021.

Ce rapport est établi à votre attention dans le contexte décrit ci-avant et ne doit pas être utilisé, diffusé ou cité à d'autres fins.

Ce rapport est régi par la loi française. Les juridictions françaises ont compétence exclusive pour connaître de tout litige, réclamation ou différend pouvant résulter de notre lettre de mission ou du présent rapport, ou de toute question s'y rapportant. Chaque partie renonce irrévocablement à ses droits de s'opposer à une action portée auprès de ces tribunaux, de prétendre que l'action a été intentée auprès d'un tribunal incompétent, ou que ces tribunaux n'ont pas compétence.

Paris, le 22 novembre 2021

Le commissaire aux comptes

Exelmans Audit & Conseil

Stéphane DAHAN

16.3.2. Rapport d'audit du commissaire aux comptes sur les comptes sociaux établis au 31 décembre 2020

A l'assemblée générale de la société HOPIUM,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société HOPIUM relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la partie « Responsabilité du Commissaire aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes, sur la période du 1er octobre 2019 à la date d'émission de notre rapport.

Observation

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur le point suivant exposé dans la note de l'annexe des comptes annuels concernant les événements postérieurs à la clôture relatif à une levée de fonds de cinq millions d'euros intervenue en février 2021.

Justification des appréciations

La crise mondiale liée à la pandémie de COVID-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en oeuvre des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, en application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous vous informons que les appréciations les plus importantes auxquelles nous avons procédé, selon notre jugement professionnel, ont porté sur le caractère approprié des principes comptables appliqués et sur le caractère raisonnable des estimations significatives retenues et sur la présentation d'ensemble des comptes.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D. 441-4 du code de commerce.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par l'article L.225-37-4 du code de commerce à l'exception de celle relative aux mandats détenus par les administrateurs dans d'autres entités qui ne sont pas mentionnés.

Autres informations

En application de la loi et en l'absence d'information donnée dans le rapport de gestion, nous portons à votre connaissance les informations suivantes :

Les mentions concernant les détenteurs du capital, visées par l'article L.233-13 du code de commerce sont les suivantes :

- Monsieur Olivier LOMBARD : Plus de la moitié
- Monsieur Rachid BAKHTAOUI : Plus du dixième
- Société CPI : Plus du dixième

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ses comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'Administration.

Responsabilités du commissaire aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnelle permet de systématiquement détecter toutes anomalies significatives. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prise individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- ❖ il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en oeuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- ❖ il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- ❖ il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que des informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- ❖ il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- ❖ il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Paris, le 7 juin 2021

Le commissaire aux comptes

Exelmans Audit & Conseil

Stéphane DAHAN

16.4. POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES

16.4.1. Dividendes versés au cours des trois derniers exercices

La Société n'a jamais versé de dividende au cours des trois derniers exercices.

16.4.2. Politique de distribution de dividendes

En fonction de ses résultats futurs et de ses besoins de financement, la Société pourra décider de procéder au versement d'un dividende, sous réserve de l'autorisation de l'assemblée générale. Néanmoins, la Société n'étant pas amenée à dégager de résultat net avant plusieurs années, cette dernière n'est pas en mesure de pouvoir déterminer de façon fiable une politique de distribution de dividendes.

16.5. PROCEDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

A la date du présent Document d'Information, il n'existe pas de procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage, y compris toute procédure dont la Société a connaissance, qui est en suspens ou dont elle est menacée, susceptible d'avoir ou ayant eu au cours des 12 derniers mois des effets significatifs sur la situation financière, l'activité ou les résultats de la Société.

16.6. CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIERE OU COMMERCIALE

Il n'y a pas eu, à la connaissance de la Société, de changement significatif de la situation financière ou commerciale de la Société depuis le 30 juin 2021.

17. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

17.1. CAPITAL SOCIAL

17.1.1. Montant du capital social

Le capital social est fixé à 127 953,51euros.

Il est divisé en 12 795 351 actions de 0,01 euro de valeur nominale chacune, de même catégorie, intégralement libérées.

17.1.2. Titres non représentatifs du capital

A la date du présent du Document d'Information, il n'existe aucun titre non représentatif du capital.

17.1.3. Actions détenues par la Société ou pour son compte propre

Néant.

17.1.4. Autres titres donnant accès au capital

Néant.

17.1.5. Capital social autorisé

L'Assemblée Générale Extraordinaire du 10 janvier 2022 a conféré les délégations de compétence et autorisations suivantes au Conseil d'administration :

N° de la résolution	Délégations données au Conseil d'Administration par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 10/01/2022	Montant nominal maximum autorisé	Durée de la délégation
1	Délégation de compétence à consentir au conseil d'administration, à l'effet d'augmenter le capital social par incorporation de réserves ou de primes.	10.000.000 €	26 mois
2	Délégation de compétence à consentir au conseil d'administration à l'effet d'émettre des actions ordinaires, et/ou des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital ou donnant droit à l'attribution de titres de créance, et/ou des valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre de la Société et/ou ou d'une de ses filiales, avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires.	15.000.000 € de capital 15.000.000 € de créances	26 mois
3	Délégation de compétence à consentir au conseil d'administration à l'effet d'émettre des actions ordinaires, et/ou des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital ou donnant droit à l'attribution de titres de créance, et/ou des valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre de la Société et/ou d'une de ses filiales, à un prix fixé selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur au jour de l'émission, avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, dans le cadre d'une offre au public.	15.000.000 € de capital 15.000.000 € de créances	26 mois
4	Délégation de compétence à consentir au conseil d'administration à l'effet d'émettre des actions ordinaires, et/ou des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital ou donnant droit à l'attribution de titres de créance, et/ou des valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre de la Société et/ou d'une de ses filiales, à un prix fixé selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur au jour de l'émission avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, au profit d'investisseurs qualifiés ou d'un cercle restreint d'investisseurs.	15.000.000 € de capital limité à 20% du capital 15.000.000 € de créances	26 mois

5	Délégation de compétence à consentir au conseil d'administration à l'effet d'émettre des actions ordinaires, et/ou des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital ou donnant droit à l'attribution de titres de créance, et/ou des valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires au profit de certaines catégories de personnes, à un prix fixé selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur au jour de l'émission (sociétés de gestion agissant pour le compte de fonds communs de placement investissant dans le capital de sociétés de taille moyenne, cotée ou non sur un marché réglementé ; holdings d'investissement investissant dans le capital de sociétés de taille moyenne, cotée ou non sur un marché réglementé ; et fonds d'investissement type Private Equity Funds ou Hedge Funds).	15.000.000 € de capital 15.000.000 € de créances	18 mois
6	Délégation de compétence à consentir au conseil d'administration à l'effet d'augmenter le nombre de titres à émettre en cas d'augmentation de capital avec maintien ou avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires dans le cadre d'options de surallocation.	15%	26 mois
7	Délégation de compétence à consentir au conseil d'administration à l'effet d'émettre des actions ordinaires et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès à des titres de capital à émettre de la Société avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, réservée au profit de personnes faisant partie des salariés et/ou mandataires sociaux de la Société et de l'une de ses filiales, à un prix fixé selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur au jour de l'émission.	15.000.000 € de capital 15.000.000 € de créances	12 mois
8	Délégation de compétence à consentir au conseil d'administration, pour une durée de vingt-six (26) mois, à l'effet d'émettre des actions, des titres de capital donnant accès à d'autres titres de capital ou à l'attribution de titres de créance, et/ou des titres de capital donnant accès à des titres de capital de la Société avec suppression du droit préférentiel de souscription des actionnaires, au profit des adhérents de Plan(s) d'Epargne d'Entreprise du groupe qui devraient alors être mis en place, à un prix fixé selon les dispositions du Code du travail.	10.000 actions	26 mois
8	Fixation des plafonds généraux des délégations de compétence ci-avant.	15.000.000 € de capital 15.000.000 € de créances	

Au cours de l'exercice 2021, la Société a réalisé trois opérations d'augmentation de capital sous forme de placement privé conformément à la 4^{ème} résolution présentée ci-dessus :

- par l'émission de 584 795 actions pour un montant nominal de 5 847,95 € en février 2021 ;
- l'émission de 272 728 actions pour un montant nominal de 2 727,28 € en août 2021,
- et l'émission de 237 828 actions pour un montant nominal de 2 378,28 € en décembre 2021.

Par conséquent, à la date du présent document d'information, la Société ne dispose plus que d'une enveloppe de 2 989 046,49 € dans le cadre de la 4^{ème} résolution.

17.1.6. Information sur le capital de tout membre de la Société faisant l'objet d'une option

Néant.

17.1.7. Historique du capital social

Le tableau ci-après présente l'évolution du capital de la Société au cours sa constitution :

Date de l'opération	Augmentation	Nombre d'actions créées ou annulées	Valeur nominale	Montant opération	Montant de la prime d'émission	Nouveau capital social	Nombre d'actions après augmentation	Prix de souscription
28-oct.-19	Constitution de la société	10 000	1,00 €	10 000,00 €	0,00 €	10 000,00 €	10 000	1,00 €
16-nov.-20	Augmentation de capital en numéraire	1 700	1,00 €	1 700 000,00 €	1 698 300,00 €	11 700,00 €	11 700	1 000,00 €

16-nov.-20	Elévation de la valeur nominale par incorporation de primes		10,00 €	105 300,00 €	0,00 €	117 000,00 €	11 700	10,00 €
16-nov.-20	Réduction de la valeur nominale	11 688 300	0,01 €	0,00 €	0,00 €	117 000,00 €	11 700 000	
26-févr.-21	Augmentation de capital en numéraire	584 795	0,01 €	4 999 997,25 €	4 994 149,30 €	122 847,95 €	12 284 795	8,55 €
31-août-21	Augmentation de capital en numéraire	272 728	0,01 €	6 000 016,00 €	5 997 288,72 €	125 575,23 €	12 557 523	22,00 €
23-déc.-21	Augmentation de capital en numéraire	237 828	0,01 €	5 470 044,00 €	5 467 665,72 €	127 953,51 €	12 795 351	23,00 €

17.1.8. Nantissements, garanties et suretés

Néant.

17.2. ACTE CONSTITUTIF ET STATUTS

17.2.1. Objet Social / forme et droits des actions

Article 1 - FORME.

La société (la « **Société** ») a été constituée sous la forme de société par actions simplifiée aux termes d'un acte sous seing privé en date du 28 octobre 2019.

Elle a été transformée en société anonyme par décisions de l'assemblée générale des associés en date du [15] décembre 2020.

Elle existe entre les propriétaires des actions existantes et de celles qui seraient créées ultérieurement.

Elle est régie par les dispositions légales et réglementaires en vigueur applicables aux sociétés anonymes, ainsi que par les présents statuts.

Article 3 - OBJET.

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.

Article 7 - MODIFICATION DU CAPITAL SOCIAL.

A - AUGMENTATION DU CAPITAL

Le capital social peut être augmenté par tous modes et de toutes manières autorisés par la loi, en vertu d'une décision de l'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires ; toutefois lorsque

l'augmentation de capital est réalisée par incorporation de réserves, bénéfiques ou primes d'émission, l'Assemblée Générale statue aux conditions de quorum et de majorité des Assemblées Ordinaires.

En cas d'augmentation de capital en numéraire, les actionnaires jouissent du droit préférentiel de souscription qui leur est reconnu par la loi - sauf suppression de ce droit par l'Assemblée sur le vu du rapport du Conseil d'Administration et de celui des Commissaires aux Comptes.

En cas d'apports en nature ou de stipulations d'avantages particuliers, un ou plusieurs Commissaires aux Apports sont désignés conformément à la loi pour présenter un rapport à l'Assemblée des actionnaires.

B - REDUCTION DU CAPITAL

L'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires peut aussi, sous réserve des droits des créanciers, autoriser ou décider la réduction du capital pour telles causes et de telles manières autorisées par la loi, sans qu'il puisse être porté atteinte à l'égalité des actionnaires.

Article 8 - LIBERATION DES ACTIONS.

Les actions émises en numéraire à titre d'augmentation du capital social doivent être obligatoirement libérées d'un quart au moins de leur valeur nominale lors de leur souscription et, le cas échéant, de la totalité de la prime d'émission.

La libération du surplus doit intervenir en une ou plusieurs fois sur appel du Conseil d'Administration dans le délai de cinq ans à compter du jour où l'augmentation de capital est devenue définitive.

Les appels de fonds sont portés à la connaissance des souscripteurs un mois avant l'époque fixée pour chaque versement, soit par lettre recommandée, soit par un avis inséré dans un journal d'annonces légales du lieu du siège social.

A défaut de paiement à l'échéance des sommes appelées sur les actions, l'intérêt est dû par chaque jour de retard, à raison de 8 % l'an, sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure ni d'une demande en justice.

En outre, un mois au moins après mise en demeure faite par lettre recommandée avec accusé de réception et demeurée sans effet, la Société peut poursuivre, sans aucune autorisation de justice, la vente des actions dont les titulaires n'ont pas répondu aux appels de fonds ; cette vente est opérée dans les conditions fixées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur, sans préjudice de l'exercice par la Société de son action personnelle.

Article 9 - FORME DES ACTIONS.

Les actions sont nominatives ou au porteur.

En vertu de l'article L. 211-3 du Code monétaire et financier, les titres sont inscrits en un compte au nom de leur propriétaire tenu par l'émetteur ou par un intermédiaire habilité.

Article 10 - TRANSMISSION DES ACTIONS.

La transmission des titres s'opère par virement de compte à compte, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

L'acceptation du cessionnaire serait exigée pour le transfert d'actions non entièrement libérées.

La Société peut exiger la justification de la capacité des parties et la certification de leur signature.

Article 11 - INDIVISIBILITE DES ACTIONS.

Les actions sont indivisibles à l'égard de la Société.

Les propriétaires indivis d'actions sont tenus de se faire représenter auprès de la Société et aux Assemblées Générales par un seul d'entre eux ou par un mandataire unique, lequel sera désigné par justice en cas de désaccord.

En cas d'usufruit, le droit de vote attaché aux actions appartient à l'usufruitier dans les Assemblées Générales Ordinaires d'actionnaires et au nu-propiétaire dans les Assemblées Générales Extraordinaires.

Article 12 - DROITS ET OBLIGATIONS ATTACHES AUX ACTIONS.

Outre le droit de vote qu'il lui est attribué par la loi, chaque action donne droit dans les bénéfices et dans l'actif social à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

Toutes les actions qui composent le capital social sont assimilées en ce qui concerne les charges fiscales ; en conséquence, tous impôts et taxes qui pourront devenir exigibles lors de remboursements de capital effectués soit au cours de l'existence de la Société, soit à sa liquidation, seront supportés uniformément, compte tenu de leur montant nominal, par toutes les actions existant lors de ce ou de ces remboursements et y participant, quelle que soit leur origine ou la date de leur création.

Les actionnaires ne sont responsables que jusqu'à concurrence du montant nominal des actions qu'ils possèdent ; au-delà, tout appel de fonds est interdit.

La propriété d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'Assemblée Générale des actionnaires, les droits et obligations attachés à l'action suivant le titre dans quelques mains qu'il passe.

Chaque fois qu'il sera nécessaire de posséder plusieurs actions pour exercer un droit quelconque, en cas d'échange, de regroupement, d'attribution de titres, d'augmentation ou de réduction de capital, de fusion ou de toute autre opération sociale, il appartient aux propriétaires d'actions qui ne possèdent pas ce nombre, de faire leur affaire du groupement d'actions requis.

17.2.2. 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.

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 21 – PRESIDENCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Le Conseil d'Administration élit parmi ses membres un Président, sous les conditions prévues par la loi, dont la limite d'âge des fonctions est fixée à 70 ans, la fin de son mandat intervenant à l'Assemblée Générale suivant la date à laquelle il aura atteint 70 ans. Son mandat peut être renouvelé conformément aux prescriptions légales.

Il fixe, le cas échéant, la rémunération du Président.

Le Président représente le Conseil d'Administration. Il organise et dirige les travaux de celui-ci dont il rend compte à l'Assemblée Générale et exécute ses décisions. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure que les Administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Les fonctions du Président prennent fin selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Le Conseil d'Administration peut désigner parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents chargés de présider la séance du Conseil d'Administration en cas d'absence ou d'empêchement du Président. A défaut, cette présidence incombe à un membre du Conseil d'Administration spécialement désigné par ses collègues pour chaque séance.

Cette présidence intérimaire n'est pas concernée par la limite d'âge statutaire des présidents.

Article 22 – DIRECTION GENERALE – DELEGATION DE POUVOIRS.

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.

17.2.3. Modalités de modification des droits des actionnaires

Les droits des actionnaires tels que figurant les statuts de la Société ne peuvent être modifiés que sur décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société.

17.2.4. Assemblées générales d'actionnaires

Article 24 - ASSEMBLEES GENERALES.

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.

Article 25 - FORME ET DELAIS DE CONVOCATION.

Les Assemblées Générales sont convoquées par le Conseil d'Administration ou, à défaut, par les personnes investies à cet effet par la loi.

Elles sont réunies au siège social ou en tout autre lieu précisé dans l'avis de convocation.

Les convocations ont lieu quinze jours au moins avant la date prévue pour la réunion de l'Assemblée Générale. Ce délai est réduit à dix jours francs pour les Assemblées Générales réunies sur deuxième convocation et pour les Assemblées prorogées.

Les convocations sont faites au moyen d'insertions dans les conditions prévues par la loi. En outre, les actionnaires, titulaires de titres nominatifs depuis un mois au moins à la date de la convocation, sont convoqués à l'Assemblée par lettre ordinaire. Sous la condition d'adresser à la Société le montant des frais de recommandation, ils peuvent demander à être convoqués par lettre recommandée.

Un ou plusieurs actionnaires représentant au moins la quotité du capital prévue par la loi, ou toute association d'actionnaires remplissant les conditions requises par la loi et agissant dans les conditions et délais légaux, ont la faculté de requérir l'inscription à l'ordre du jour de points ou de projets de

résolutions. La demande d'inscription d'un point à l'ordre du jour doit être motivée. En outre, conformément au Code du travail, le comité d'entreprise peut requérir l'inscription à l'ordre du jour de projets de résolutions.

Article 32 - ASSEMBLEES GENERALES ORDINAIRES.

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, bénéfiques 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, bénéfiques 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 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.

18. CONTRATS IMPORTANTS

Néant.

19. DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC

Des exemplaires du présent Document d'Information sont disponibles sans frais au siège social de la Société, 4, rue de Penthièvre 75008 Paris, ainsi qu'en version électronique sur le site d'Euronext (www.euronext.com) et sur celui de la Société (<https://www.hopium.com/>).

Les statuts, procès-verbaux des assemblées générales et autres documents sociaux de la Société, ainsi que les informations financières historiques et toute évaluation ou déclaration établie par un expert à la demande de l'émetteur devant être mis à la disposition des actionnaires conformément aux dispositions légales et réglementaires peuvent être consultés sans frais au siège social de la Société.

A compter de l'admission des actions de la Société aux négociations sur le marché Euronext Growth, l'information périodique et permanente au sens des dispositions du règlement général de l'AMF sera disponible sur le site Internet de la Société (<https://www.hopium.com/>).

L'Emetteur n'entend pas publier d'information trimestrielle.

20. INFORMATIONS RELATIVES A L'OPERATION

20.1. MODALITES DE L'OPERATION

Procédure d'inscription :	Admission technique
Nombre de titres composant le capital :	12 795 351
Nombre de titres cédés/émis à l'admission :	non applicable
Valeur nominale des actions :	0,01 €
Code ISIN :	FR0014000U63
Code Mnémonique :	ALHPI
LEI :	894500MVRBD595V34E89
Service Financier :	Financière d'Uzès
Listing Sponsor :	Euroland Corporate

L'opération de transfert du marché Euronext Access au marché Euronext Growth est réalisée dans le cadre d'une procédure 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.

Motivations de la demande de transfert

Le projet de transfert sur Euronext Growth vise à donner à Hopium un accès à un marché plus approprié à sa taille et à sa capitalisation boursière avec un cadre réglementaire mieux adapté aux PME. Ce transfert permettra également de :

- Financer l'innovation et le développement auprès de nouveaux investisseurs ;
- Crédibiliser son projet auprès de ses partenaires ;
- Accroître la capacité de traction technique/technologique mais également auprès des investisseurs ;
- Développer la notoriété de la Société.

Calendrier définitif du transfert de marché de cotation

14 janvier 2022

- Notification par Euronext de la décision d'admission des titres sur Euronext Growth

18 janvier 2022

- Diffusion d'un avis Euronext annonçant la radiation des actions ordinaires de la société Hopium sur Euronext Access
- Diffusion d'un avis Euronext annonçant l'admission des actions ordinaires de la société Hopium sur Euronext Growth Paris
- Diffusion d'un communiqué de presse par la société et mise en ligne du document d'information

20 janvier 2022

- Radiation des actions ordinaires de la société Hopium sur Euronext Access (avant bourse)
- Admission des actions ordinaires de la société Hopium sur Euronext Growth Paris (à l'ouverture)

20.2. JUSTIFICATIF DU FLOTTANT AU 03/01/2022

Le public représente 2 227 832 du total des 12 795 351 actions de la société au 03/01/2022, soit 17,41% d'une capitalisation boursière totale de 335 millions d'euros au 03/01/2021 à la clôture équivalent à 58,26 millions d'euros. Ce montant est à comparer au seuil minimum requis de 2,5 M€ sur Euronext Growth.

20.3. SITUATION DE TRESORERIE

La situation des capitaux propres et de l'endettement financier net de la Société au 31 octobre 2021, établie est présentée ci-après :

Situation des Capitaux Propres et des dettes financières	
<i>En milliers d'euros (données sociales)</i>	
Total des dettes financières courantes au 31/10/2021	2 864,5
- <i>Faisant l'objet de garanties</i>	
- <i>Faisant l'objet de nantissements</i>	
- <i>Sans garanties ni nantissements</i>	2 864,5
Total des dettes financières non courantes (hors partie courante des dettes long terme) au 31/10/2021	0,0
- <i>Faisant l'objet de garanties*</i>	
- <i>Faisant l'objet de nantissements</i>	
- <i>Sans garanties ni nantissements</i>	
Capitaux Propres au 31/10/2021 (hors résultat de la période)	11 917,6
- <i>Capital Social</i>	125,6
- <i>Réserves</i>	
- <i>Primes d'émission</i>	12 584,4
- <i>Report à nouveau</i>	-792,4

Situation de l'endettement au 31/10/2021

<i>En milliers d'euros (données sociales)</i>	
A. Trésorerie	1 884,4
B. Instruments équivalents	0,0
C. Titres de placement	0,0
D. Liquidités (A+B+C)	1 884,4
E. Créances financières à court terme	2 573,6
F. Dettes bancaires à court terme	0,0
G. Parts à moins d'un an des dettes à moyen et long terme	0,0
H. Autres dettes financières à court terme	2 864,5
I. Dettes financières à court terme (F+G+H)	2 864,5
J. Endettement financier net à court terme (I-E-D)	-1 593,5
K. Emprunts bancaires à plus d'un an	0,0
L. Obligations émises	0,0
M. Autres emprunts à plus d'un an	0,0
N. Endettement financier net à moyen et long terme (K+L+M)	0,0
O. Endettement financier net (J+N)	-1 593,5

A ce jour, il n'existe aucune dette indirecte ou inconditionnelle.

Il est rappelé que depuis le 31 octobre 2021 la Société a réalisé une augmentation de capital par placement privé d'un montant de 5 470 044 € dont la constatation a été réalisée le 23 décembre 2021.

21. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

21.1. CONSEILLERS AYANT UN LIEN AVEC L'OPERATION

Non applicable.

21.2. AUTRES INFORMATIONS VERIFIEES PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES

Non applicable.

21.3. RAPPORT D'EXPERT

Non applicable.

21.4. INFORMATIONS CONTENUES DANS LE DOCUMENT D'INFORMATION PROVENANT D'UNE TIERCE PARTIE

Non applicable.