



מצגת משקיעים

מידע צופה פני עתיד

ההוראות שלהלן חלות ביחס לאלקטריאון וירלס בע"מ והחברות הבנות שלה (יחד, "החברה"). בעת גישה למצגת, אתה מסכים להיות מחויב לתנאים ולהוראות הבאים.

המידע הכלול במצגת זו הינו תמציתי בלבד ואינו ממצה את כל המידע אודות החברה ועסקיה, ואינו מהווה תחליף לעיון בדוח התקופתי לשנת 2024, הדוחות השוטפים של החברה והמצגות המתפרסמות על פיהם, כפי שדווחו לרשות לניירות ערך באמצעות אתר ההפצה ("המידע הפומבי"). המידע הכלול במצגת זו אינו שלם, הינו כפוף למידע הפומבי ואינו מחליף אותו.

אין להסתמך על מצגת זו ואין לראות במצגת זו משום מצג או התחייבות כלשהם, לרבות לא לשלמות או לדיוק המידע הכלול בה. המצגת עשויה לכלול מידע המוצג באופן שונה מאופן הצגתו במידע הפומבי, קרי, הצגה זו עשויה לכלול נתונים המוצגים ו/או מאופיינים ו/או ערוכים ו/או מפולחים באופן שונה מאופן הכללתם במידע הפומבי. מצגת זו כוללת נתונים ומידע המבוססים על הערכות, השערות וציפיות סובייקטיביות של החברה, ולכן יש להתייחס לנתונים ולמידע זה בהתאם.

מצגת זו כוללת תחזיות, הערכות, השערות ומידע אחר הנוגע לאירועים ו/או עניינים עתידיים, שהתממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת החברה, ואשר מהווים מידע הצופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("חוק ניירות ערך"). מידע זה עשוי שלא להתממש, כולו או חלקו, או להתממש באופן שונה מהותית מתחזיות שהוצגו במצגת. מידע צופה פני עתיד מבוסס אך ורק על הערכתה הסובייקטיבית של החברה, המבוססת על עובדות ונתונים בדבר המצב הנוכחי של עסקי החברה ועובדות ונתונים מאקרו-כלכליים, הכל כפי שהיו ידועים לחברה בעת הכנת מצגת זו. המידע צופה פני העתיד במצגת זו, ובפרט מידע אודות הערכות ואומדנים של החברה בנוגע להצלחת המערכות בפיתוחה, תוצאותיהן וביצועיהן, הצלחת הפרויקטים בהם משתתפת החברה, יעדי הפרויקטים של החברה, לרבות סיכויי הצלחתה להתקשר בפרויקטים המצויים בשלבי משא ומתן / מכרז, השלמת פרויקטים המצויים בייזום, אופן השימוש בכספי השקעה שהתקבלו בחברה ו/או אשר צפויים להתקבל בחברה, התקציבים הנוגעים לפרויקטים של החברה, מועד אישורם והיקפם, השפעת המצב המלחמתי המתמשך בישראל, השפעת שיקולים פוליטיים על עסקיה של החברה, השפעת גורמים מאקרו כלכליים על פעילות החברה הינם מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו של המונח בחוק ניירות ערך, המבוסס על גורמים ומשתנים רבים אשר קיימים בחברה למועד הדוח ואינם בשליטת החברה. הערכות ואומדנים אלו עשויים שלא להתממש, כולם או חלקם, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה על ידי החברה. בין הגורמים העיקריים, העשויים להשפיע על ההערכות והאומדנים האמורים, ניתן לציין את הימשכות או התרחבות המצב המלחמתי והשפעותיו על דעת הקהל העולמית, שינויים טכנולוגיים, שינויים בתנאי השוק המקומי והגלובאלי ו/או שינויים בתחרות בו, שינוי ו/או החמרה במדיניות הרשויות הרגולטוריות הרלוונטיות, השפעות של גורמים מאקרו כלכליים על פעילות החברה ו/או גורמים נוספים אשר לא ניתן להעריך מראש והם אינם בשליטת החברה ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המתוארים בסעיף 31 בדוח השנתי 2024. תחזית הכנסות, ציפיות בדבר מכירות ותחזיות לגבי התפתחות שוק הרכבים החשמליים, עשוי להיות מושפע, בין היתר, מגורמי סיכון המפורטים בסעיף 31 לדוח השנתי של החברה לשנת 2024. התממשות או אי התממשות המידע צופה פני עתיד כאמור, תושפע, בין היתר, מגורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה, וכן מהתפתחויות בסביבה הכללית, בתנאי השוק ובגורמים חיצוניים המשפיעים על פעילות החברה, לרבות שינויים טכנולוגיים, שינויים ברגולציה רלוונטית, שינויים בתקנים, מחסור במקורות מימון, שינויים בתחרות, ירידה בביקוש למוצרי החברה ומחיריהם, אי קבלת האישורים הנדרשים ואירועים נוספים מסוג זה שלא ניתן לאמוד מראש ושאנם בשליטת החברה. החברה אינה מתחייבת לעדכן ו/או לשנות כל תחזית ו/או הערכה כאמור כך שישקפו אירועים ו/או נסיבות לאחר מצגת זו.

מצגת זו כוללת מידע המבוסס על מקורות ומחקרים חיצוניים, אשר נבדקו באופן עצמאי על ידי החברה. מידע זה כולל מידע כללי ולא מחייב. הנהלת החברה מסתמכת על פרסומים חיצוניים כחלק מניהול השוטף של החברה ו/או בקביעת מטרותיה והאסטרטגיה שלה.

מצגת זו אינה מהווה הצעה לרכישה או מכירה או הזמנה לקבלת הצעות לרכישת ניירות ערך והיא מיועדת למסירת מידע בלבד. הצעה כאמור תעשה אך ורק בכפוף להוראות הדין, לאחר קבלת ההיתרים הנדרשים לכך מרשות ניירות ערך והבורסה. המידע אינו מהווה בסיס לקבלת החלטת השקעה, ואינו מהווה המלצה או חוות דעת, וכן לא תחליף לשיקול דעת של משקיע פוטנציאלי.

כל המספרים במצגת זו הינם משוערים.

המידע המוצג הינו הקניין הבלעדי של חברת אלקטריאון וירלס בע"מ, שימוש במידע או במצגת ללא אישור החברה בכתב ומראש הינם אסורים בהחלט.

הינך נדרש לקרוא את המצגת יחד עם הדו"ח השנתי של החברה לשנת 2024, שפורסם ביום 30 במרץ 2024 (מס' אסמכתא: 2025-01-022538), והדיווחים השוטפים והמצגות שפורסמו על פיו, כפי שדווחו לרשות לניירות ערך באמצעות אתר ההפצה.

On behalf of VINCI Autoroutes

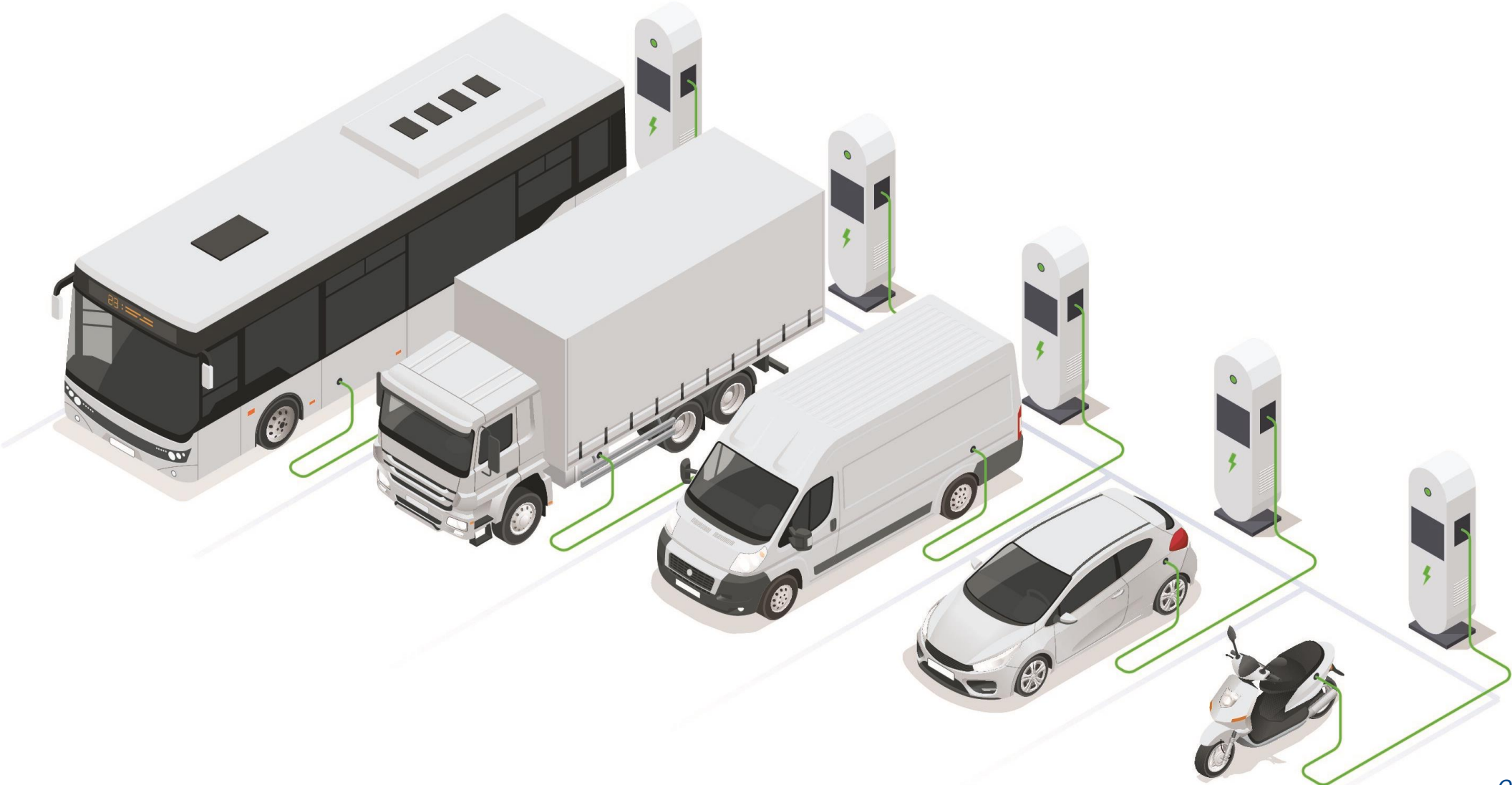


Pierre Delaigue – Director of Connected, Autonomous, Electric Mobility



מטעם חטיבת הכבישים המהירים של **VINCI**
פייר דלאיג – מנהל ניידות מקושרת, אוטונומית וחשמלית

Tomorrow's mass mobility will be electric





Challenges of charging on highways



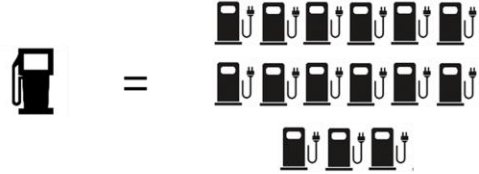
Land use



Charging points

		
2025	3700 charging points*	<50 charging points
2035	30 000 charging points*	12 200 charging points**

Gasoline vs electricity distribution



New layouts for highway service areas



=> + 7000 to 8000 truck parking spots on highways by 2035 (for 20% EV truck penetration rate)

* Scope: France highway network. Source: Schéma Directeur IRVE 2024
 **Scope: France highway network + major axes. Source: Study by TotalEnergies/ENEDIS/VINCI Autoroutes, 2021

Challenges of charging on highways



Electrical challenges



Charging points

2025



3700 charging points*



<50 charging points

2035

30 000 charging points*

12 200 charging points**

Up to 40 MW for the biggest highway service areas in 2035



40 MW =



* Scope: France highway network. Source: Schéma Directeur IRVE 2024

**Scope: France highway network + major axes. Source: Study by TotalEnergies/ENEDIS/VINCI Autoroutes, 2021

Big batteries: a possible but non-optimal approach



Downsides

Operational



Limited range



Downtime for charging



Reduced payload



High acquisition costs

Environmental



High need for raw materials



High carbon footprint

Ministry of Transport study on truck decarbonation



Liquid biofuels and biogas



Large electric batteries



Hydrogen

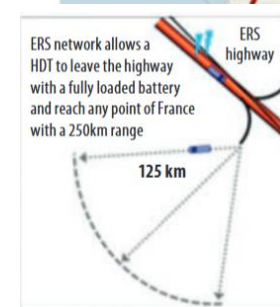
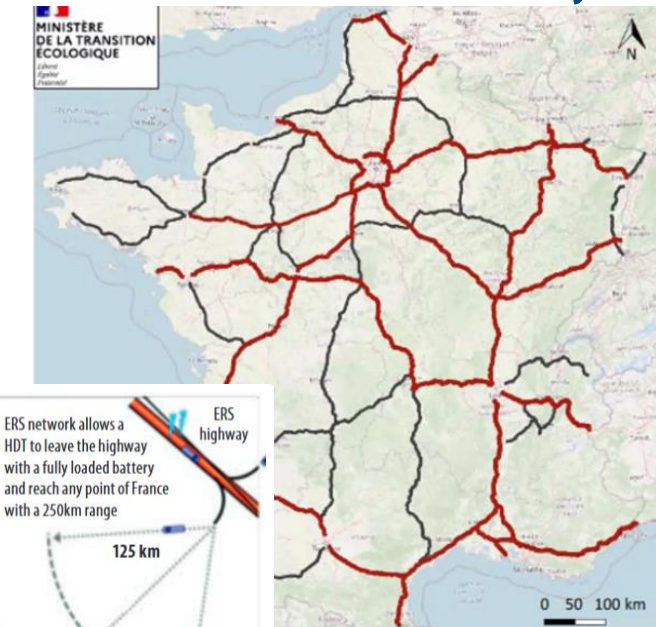
Electric Road Systems

- **Drastically reduce battery size**
(down to 350 kWh for 250km residual range)
- **Reduce vehicle cost**
- **Reduced carbon and material footprints**
- **Eliminates range and downtime limitations**

Ministry requests

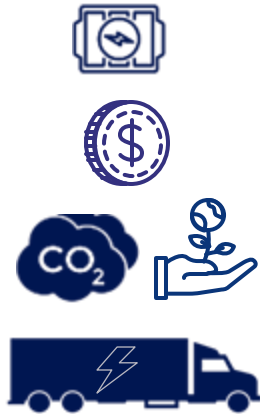
- Compare ERS technologies through experiments
- Decide on the best solution to deploy at scale

Investment of 36 B€ for 9000 km by 2035



Benchmark of solutions to decarbonize heavy-duty trucks

Summary of national reports



Dynamic Charging - Benefits for all

Environment



Reduced carbon footprint^{1,2}



Reduction material needs^{1,2}



Reduced land artificialization

Transporters



Unlimited range



No downtime



Better payload
Several tons²



Reduced vehicle costs
From € 300K to €150-200K

OEMs



Better margins



Compatible with current BEV strategy

Strategic benefits



Reduced battery imports, improved trade balance
EU imported €27B worth of batteries in 2023³



Local job creation



Less expensive than baseline scenario
Investments for small battery trucks scenario + ERS networks < Investments for large battery truck scenario + High Power chargers²

¹L'autoroute électrique, DGITM 2021 reports

²Environmental benefits of ERS - Calculation of carbon footprints and raw material requirements, Carbone4 2025

³Deployment of electromobility: how to develop the european battery supply?, DGE 2024

Three possible technologies

Catenaries



Conductive rail



Induction



Compatible with multiple vehicle classes



VINCI projects on dynamic charging



Electric Road @Québec



Smartroad Gotland @Visby



Rouen Métropole project



Charge As You Drive



INCIT-EV @Versailles



eCharge @Cologne



EnBW @Karlsruhe



Floral Show @Balingen



EMPOWER @Nurnberg



Objectives

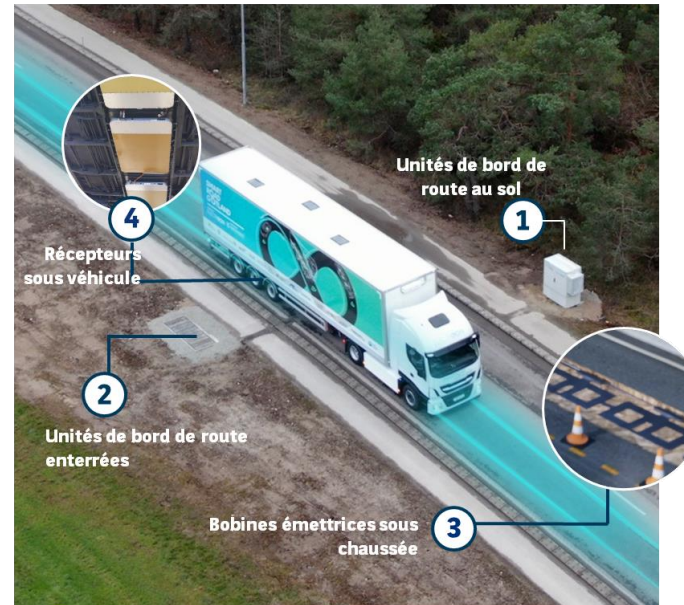
- Experiment 2 dynamic charging technologies on the highway
- In operational highway conditions



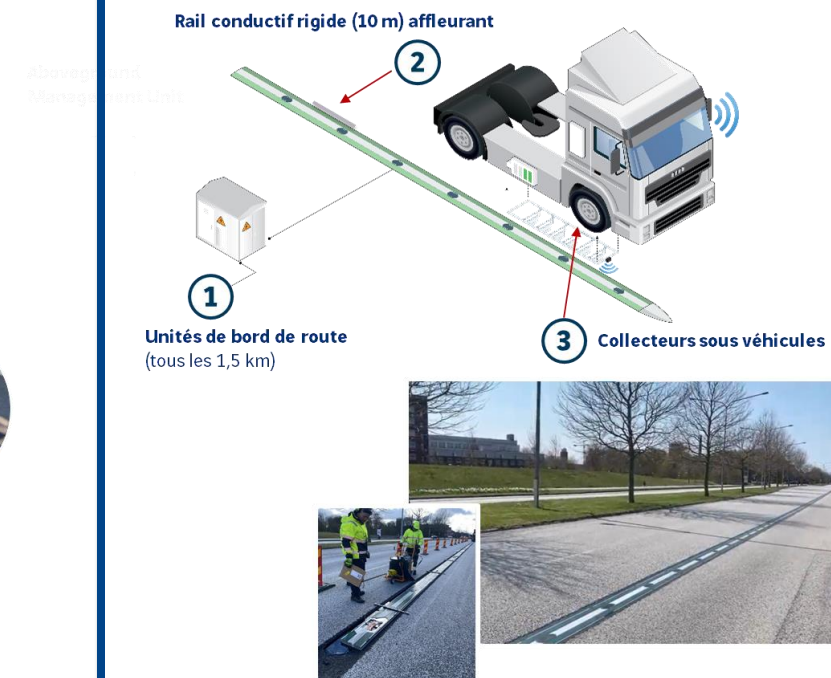
Partners



Induction



Conduction



Charge As You Drive

Objectives

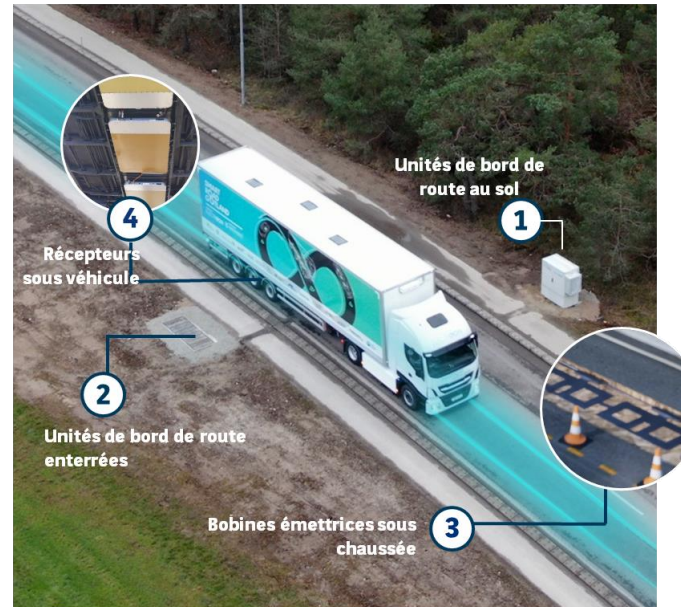
- Experiment 2 dynamic charging technologies on the highway
- In operational conditions



Partners



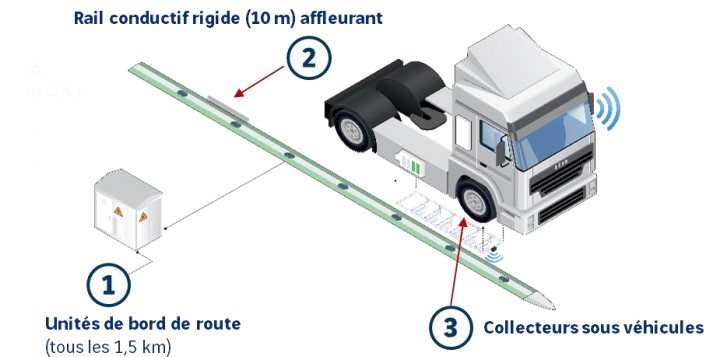
Induction



Operational, official opening in Sep 2025



Conduction



Under validation in close site testing



World's first **highway charging**
vehicles while they drive



electreon



Works on the A10 induction pilot section (1,5 km)

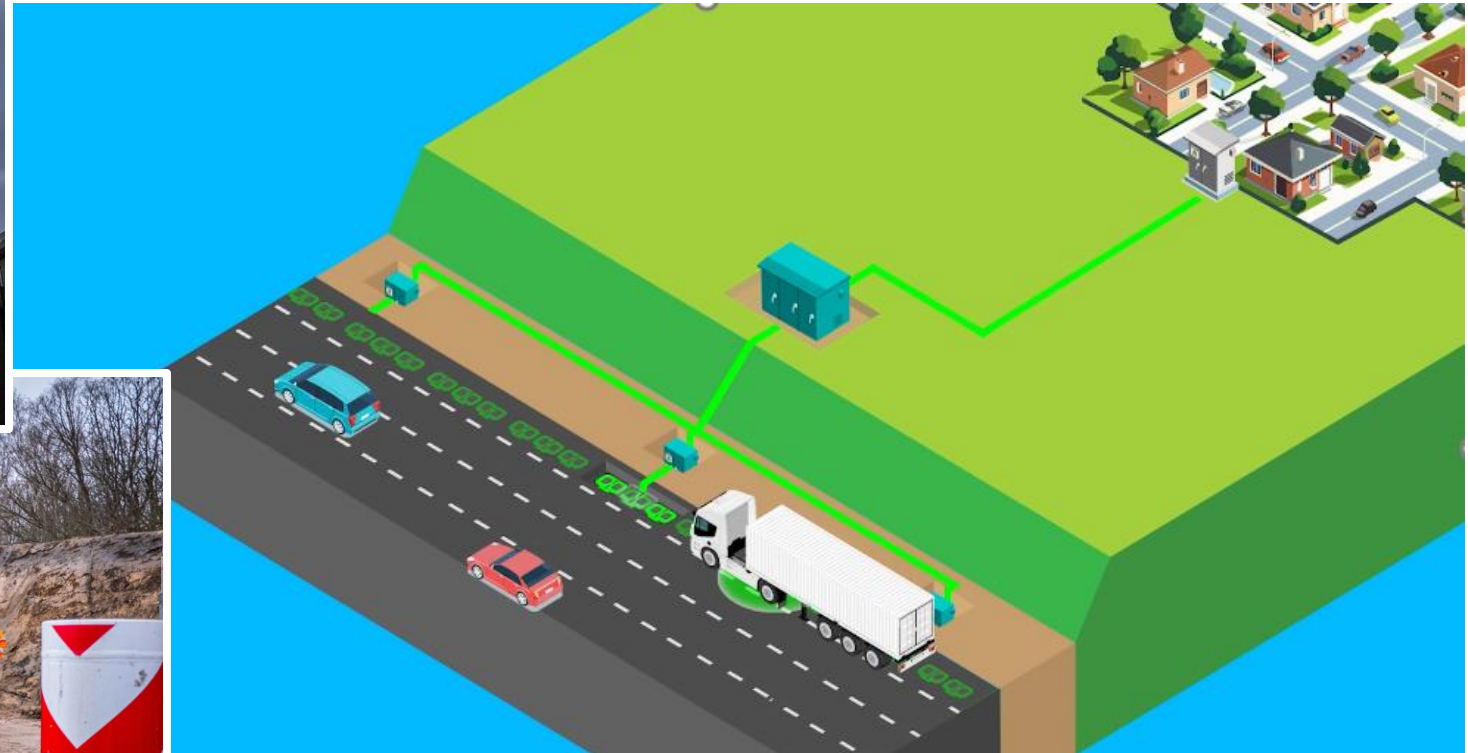
Connection to electric grid ✓



Installation of electric station



Transformer substation



Electrical subdistribution

Works on the A10 induction pilot section (1,5 km)

Roadside works

Civil engineering



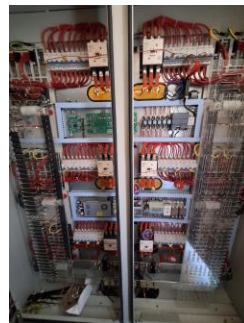
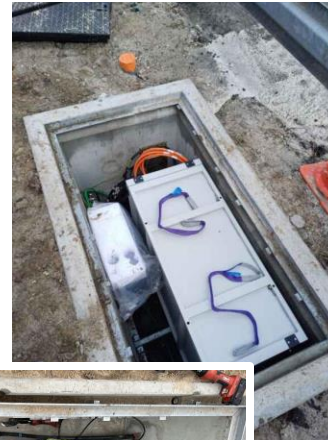
Shoulder trenches

Electrical engineering



Chamber connexions

Management Units installation



Low voltage E-station



Roadway works



Road milling & trenches



Coils laying & gluing



Asphalt and compaction

Pace of 150-200 meters/day

Ongoing test drives

Test drives

- Dynamic testing with all vehicle categories



Ongoing tests on truck, bus and passenger vehicle

On-site measurements

- **Energy transfers**

Targets:

- Power > 200 KW
- Efficiency > 85%



- **Electromagnetic fields**



Electromagnetic Compatibility & Exposure Measurements



- **Mechanical & thermal behavior in pavement**



Road maintenance test

- **Surface layer renewal test**



200m surface course repair test

First observations

- **Interoperability with all vehicle types is confirmed**

- **First observations very promising** (very high powers received, low EMC & EMF fields, ...)
- **Pending confirmation in official reports** in October 2025

- **No issue for road surface renewal**
- **No impact on underground inductive system**

Feedback from independant labs



Dans le cadre du projet « Charge As You Drive », l'Université Gustave Eiffel a la charge de l'évaluation de deux technologies de recharge dynamique pour véhicules électriques et s'appuie à cette fin sur huit laboratoires de son réseau de centres d'expertise.

À la suite de l'installation en début d'année de bobines à induction sous 1,5km de la chaussée de l'autoroute A10 située la commune d'Angervilliers en Essonne, les laboratoires suivants de l'Université Gustave Eiffel ont pu mener des campagnes d'essais sur site en conditions réelles de circulation :

- Laboratoire Auscultation, Modélisation, Expérimentation des infrastructures de transport (MAST/LAMES), basé à Nantes
- Laboratoire Électronique Ondes et Signaux pour les Transports (COSYS/LEOST), basé à Lille
- Laboratoire Instrumentation, Modélisation, Simulation et Expérimentation (COSYS/IMSE), basé à Marne-La-Vallée

Les rapports d'essais complets de ces mesures seront délivrés prochainement en accord avec les engagements du projet Charge As You Drive.

Néanmoins, les analyses du système par les laboratoires ci-dessus des données collectées sur site, à des stades de développement différents, indiquent que ces résultats s'annoncent d'ores et déjà prometteurs compte tenu des éléments suivants :

- Les équipes du LAMES ont pu constater que le système inductif installé sur l'A10 **n'engendre pas d'échauffement susceptible d'endommager les structures de chaussée** pour des fréquences de passage de poids lourds représentatives du trafic de l'A10.
- Les équipes du LEOST ont pu mesurer les niveaux de champs électromagnétiques générés par les équipements installés, afin de vérifier leur conformité avec la réglementation en vigueur sur l'exposition du public à ces champs et sur la compatibilité électromagnétique. Lesdites recommandations étant adaptées pour tenir compte des spécificités liées à la recharge dynamique. **Les premiers résultats sont encourageants.**
- Les équipes d'IMSE ont pu constater la capacité du système inductif installé à transférer **des puissances instantanées supérieures à 300 KW et des puissances moyennes supérieures à 200 KW dans un régime établi optimal.**

Ces premiers résultats seront complétés et détaillés dans les rapports finaux qui seront remis à BpiFrance. Nous espérons néanmoins que ces premières analyses de nos centres d'expertise basées sur des données collectées sur site puissent permettre d'apprécier la performance globale et inédite sur autoroute ouverte du système inductif installé en vue de l'événement média prévu sur l'A10 les 21 et 22 octobre.

Dr. Nicolas HAUTIERE, ICPEF
Représentant Univ Eiffel au COMEX



- Les équipes du LAMES ont pu constater que le système inductif installé sur l'A10 **n'engendre pas d'échauffement susceptible d'endommager les structures de chaussée** pour des fréquences de passage de poids lourds représentatives du trafic de l'A10.
- Les équipes du LEOST ont pu mesurer les niveaux de champs électromagnétiques générés par les équipements installés, afin de vérifier leur conformité avec la réglementation en vigueur sur l'exposition du public à ces champs et sur la compatibilité électromagnétique. Lesdites recommandations étant adaptées pour tenir compte des spécificités liées à la recharge dynamique. **Les premiers résultats sont encourageants.**
- Les équipes d'IMSE ont pu constater la capacité du système inductif installé à transférer **des puissances instantanées supérieures à 300 KW et des puissances moyennes supérieures à 200 KW dans un régime établi optimal.**

Feedback from independant labs

Translation from French



As part of the "Charge As You Drive" project, Gustave Eiffel University is responsible for evaluating two dynamic charging technologies for electric vehicles and is relying on eight laboratories from its network of centers of expertise to this end.

Following the installation at the beginning of the year of induction coils under 1.5 km of the A10 motorway roadway located in the commune of Angervilliers in Essonne, the following laboratories of the University Gustave Eiffel were able to conduct on-site test campaigns in real traffic conditions:

- Laboratory for Auscultation, Modeling, and Experimentation of Transport Infrastructures (MAST/BLADES), based in Nantes
- Electronic Waves and Signals Laboratory for Transport (COSYS/LEOST), based in Lille
- Instrumentation, Modeling, Simulation and Experimentation Laboratory (COSYS/IMSE), based in Mame-la-Vallée

Full test reports of these measures will be delivered shortly in line with the Charge As You Drive project commitments.

However, system analyses by the above laboratories of data collected on site, at different stages of development, indicate that these results are already promising given the following elements:

- The LAMES teams were able to observe that the inductive system installed on the A10 **does not generate heating likely to damage the road structures** for heavy goods vehicle traffic frequencies representative of the A10 traffic.
- LEOST teams were able to measure the levels of electromagnetic fields generated by the installed equipment, in order to verify their compliance with current regulations on public exposure to these fields and on electromagnetic compatibility. These recommendations have been adapted to take into account the specificities linked to dynamic charging. **The initial results are encouraging.**
- IMSE teams were able to observe the capacity of the installed inductive system to transfer **instantaneous powers greater than 300 KW and average powers greater than 200 KW** in an optimal established regime.

These initial results will be supplemented and detailed in the final reports that will be submitted to EpiFrance. We nevertheless hope that these initial analyses from our centers of expertise based on data collected on site will allow us to assess the overall and unprecedented performance on open motorways of the inductive system installed in preparation for the media event planned on the A10 on October 21 and 22.

Dr. Nicolas HAUTIERE, ICPEF
Representative of Univ Eiffel on the Executive Committee



- The LAMES teams were able to observe that the inductive system installed on the A10 **does not generate heating likely to damage the road structures** for heavy goods vehicle traffic frequencies representative of the A10 traffic.
- LEOST teams were able to measure the levels of electromagnetic fields generated by the installed equipment, in order to verify their compliance with current regulations on public exposure to these fields and on electromagnetic compatibility. These recommendations have been adapted to take into account the specificities linked to dynamic charging. **The initial results are encouraging.**
- IMSE teams were able to observe the capacity of the installed inductive system to transfer **instantaneous powers greater than 300 KW and average powers greater than 200 KW**



SUV



Truck



Bus

Power



Speed



Power



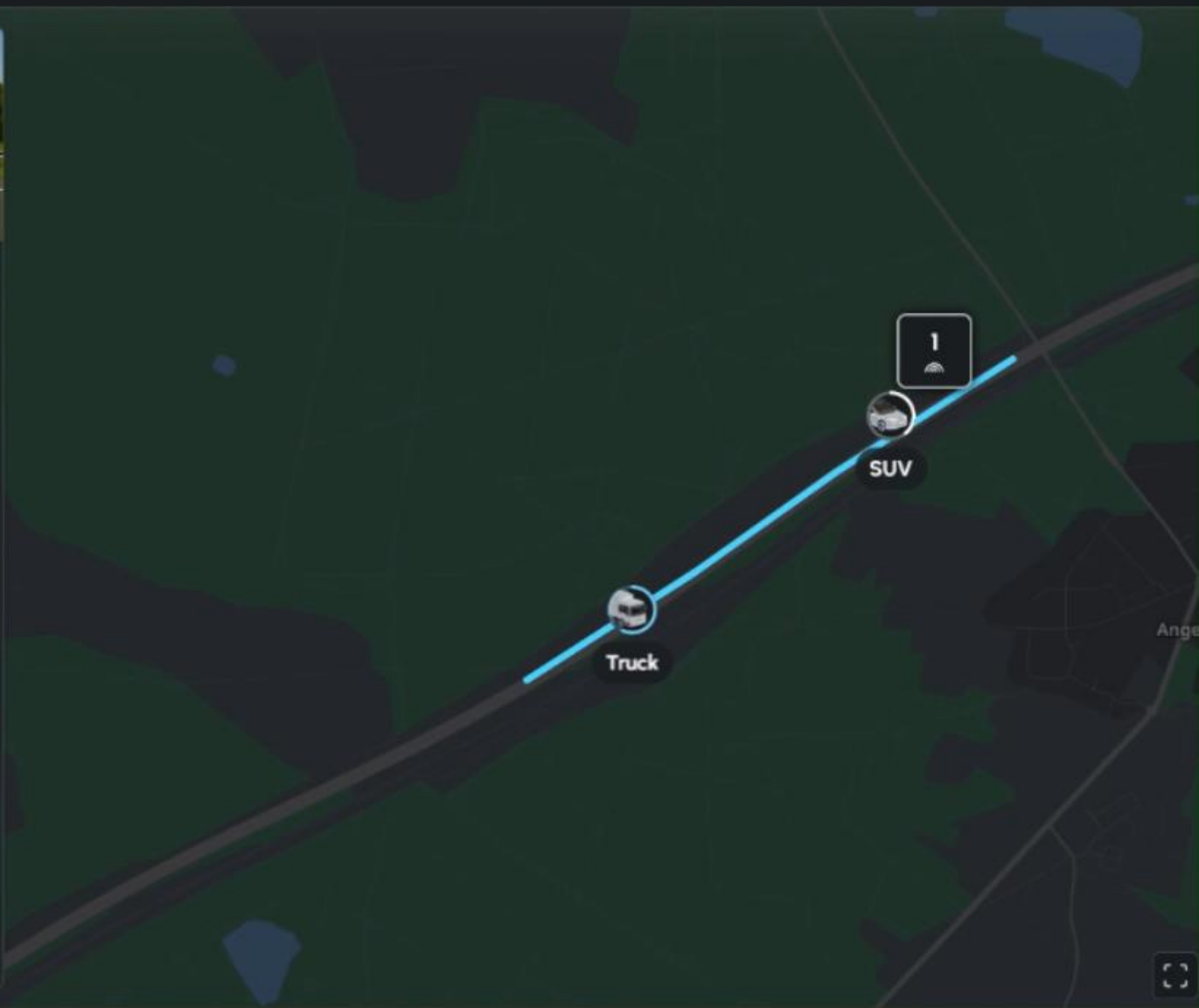
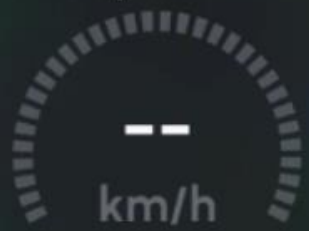
Speed



Power



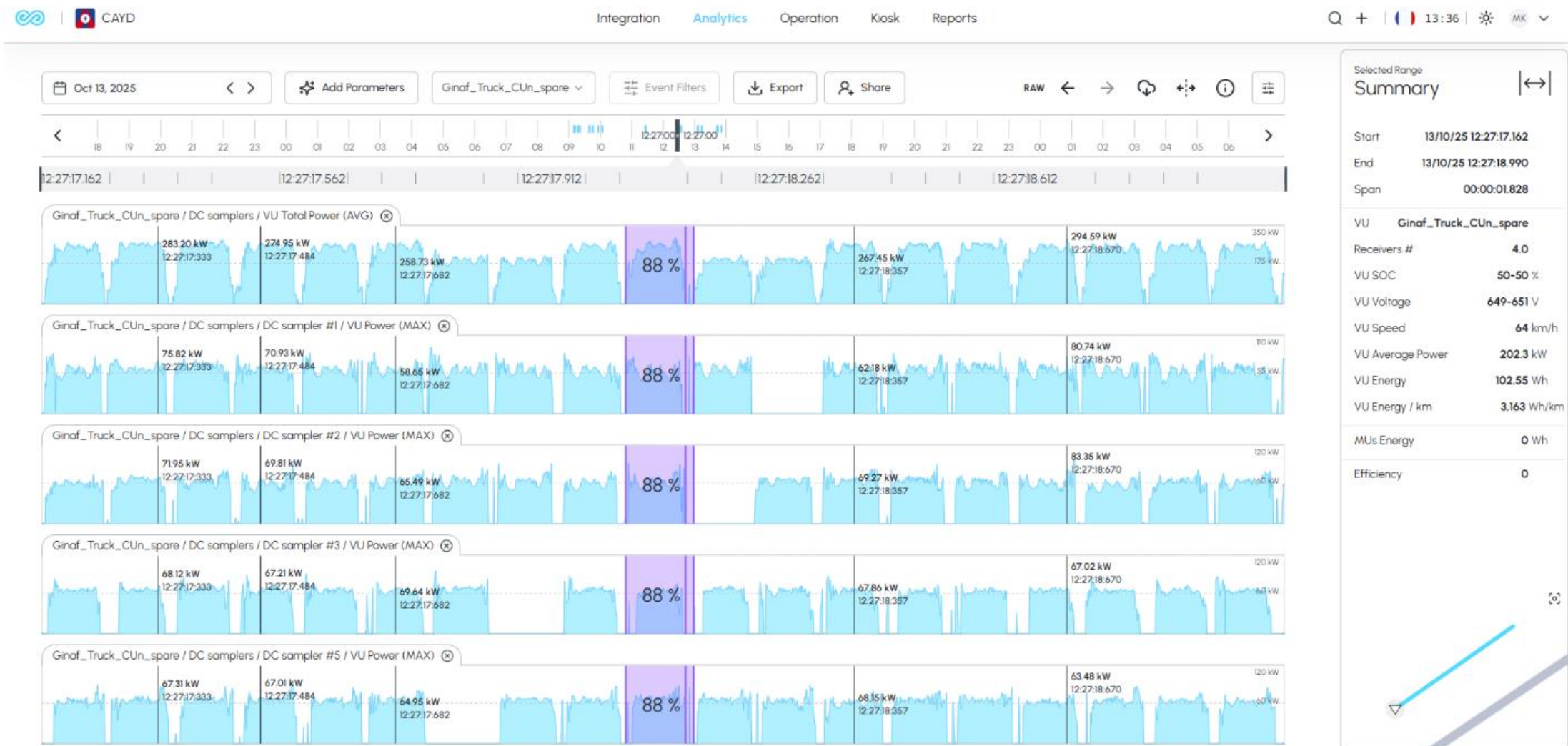
Speed



THANK YOU



נתונים מטעינת המשאית בצרפת העברת אנרגיה ממוצעת של מעל ל-200 קילוואט



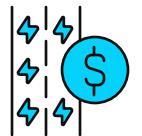
מודל עסקי של כבישי האגרה של VINCI בצרפת

צרפת מעניקה זכיונות ארוכת שנים לכבישי אגרה.

המימון לבניית תשתיות הכביש מגיע מאגרת הנסיעה בכביש



רכבים חשמליים משלמים תשלום נפרד עבור האנרגיה שצרכו



תודה רבה

 electreon