

Fonds indiciel innovation automobile

Evolve

30 juin 2022

Rapport intermédiaire de la direction sur le rendement du fonds

Le présent rapport intermédiaire de la direction sur le rendement du fonds contient les faits saillants financiers, mais non les états financiers intermédiaires complets du fonds de placement. Vous pouvez obtenir les états financiers intermédiaires du Fonds gratuitement, sur demande, en composant le 1-844-370-4884, en nous écrivant à Evolve Funds, 40 King Street West, Suite 3404, Toronto (Ontario) M5H 3Y2, ou encore en visitant notre site Web, à l'adresse www.evolveetfs.com, ou celui de SEDAR, à l'adresse www.sedar.com. Vous pouvez également obtenir de cette façon les politiques et procédures de vote par procuration du fonds de placement, le dossier de vote par procuration ou l'information trimestrielle.

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

30 juin 2022

Objectif et stratégies de placement

Le gestionnaire du Fonds indiciel innovation automobile Evolve (le « Fonds ») cherche à reproduire, autant qu'il est raisonnablement possible de le faire et avant déduction des frais, le rendement de l'indice Solactive Future Cars (l'« indice de référence ») ou de tout indice qui le remplace. Le Fonds investit principalement dans des titres de capitaux propres de sociétés qui exercent, directement ou indirectement, des activités dans le domaine de la conception de transmissions électriques, de la conduite autonome ou des services de réseaux connectés pour les automobiles.

Risque

Au cours de la période visée par le présent rapport, aucun changement apporté au Fonds n'a modifié considérablement le niveau de risque associé à un placement dans le Fonds. Les investisseurs éventuels devraient lire le plus récent prospectus du Fonds et examiner la description des risques qui s'y trouve.

Résultats d'exploitation

Pour la période de six mois terminée le 30 juin 2022, les parts de FNB non couvertes ont enregistré un rendement de -38,7 %, comparativement à un rendement de -38,5 % pour l'indice Solactive Future Cars. Les parts de FNB couvertes ont dégagé un rendement de -38,8 %, comparativement à un rendement de -38,4 % pour l'indice Solactive Future Cars Canadian Dollar Hedged. Les parts de FNB non couvertes libellées en dollars américains ont dégagé un rendement de -39,8 %, comparativement à un rendement de -39,8 % pour l'indice Solactive Future Cars USD. Les parts d'OPC couvertes de catégorie A ont affiché un rendement de -39,2 % et les parts d'OPC couvertes de catégorie F ont affiché un rendement de -38,7 %, comparativement à un rendement de -38,4 % pour l'indice Solactive Future Cars Canadian Dollar Hedged. L'écart entre le rendement des parts couvertes et celui de l'indice de référence est principalement attribuable aux frais de gestion et d'administration majorés des taxes de vente applicables ainsi qu'aux stratégies de négociation et de couverture du portefeuille. L'écart entre le rendement des parts non couvertes et celui de l'indice de référence est principalement attribuable aux frais de gestion et d'administration majorés des taxes de vente applicables ainsi qu'aux stratégies de négociation du portefeuille. Au 30 juin 2022, l'actif net du Fonds s'établissait à 63,3 millions de dollars.

Commentaires du gestionnaire de portefeuille

La demande de véhicules électriques (VE) a été forte au premier semestre de 2022, mais l'offre n'a pas suivi le rythme de la demande, en grande partie à cause de la pénurie de semi-conducteurs et de matières premières et des perturbations de la chaîne d'approvisionnement découlant principalement des confinements liés à la COVID-19 en Chine et de la guerre russo-ukrainienne.

Ces événements ont déclenché une forte augmentation du coût des matières premières telles que le cobalt, le nickel et le lithium, qui sont essentielles à la production de batteries pour véhicules électriques, obligeant des fabricants comme GM, Tesla, Rivian et Lucid (toutes détenues par le Fonds) à augmenter le prix des véhicules neufs⁽ⁱ⁾.

Au cours de la période, des fabricants de véhicules électriques comme Volkswagen (détenue par le Fonds), BMW et Tesla ont accéléré leur production pour répondre à la demande croissante. En juin, BMW a ouvert sa troisième usine en Chine, le plus grand marché pour les véhicules électriques. L'entreprise vise à réaliser plus d'un quart de ses ventes en Chine d'ici 2025⁽ⁱⁱ⁾.

En mars, Volkswagen a annoncé qu'elle allait de l'avant avec un programme visant à implanter une autre usine de véhicules électriques au coût de 2,2 milliards de dollars en Allemagne afin de suivre la cadence de Tesla. L'entreprise a dit que l'usine allait réduire considérablement le temps nécessaire à la fabrication des véhicules. La construction devrait commencer l'année prochaine pour que les premières voitures sortent de la chaîne de production en 2026⁽ⁱⁱⁱ⁾. Selon le PDG de Volkswagen, les ventes de véhicules électriques du géant automobile allemand devraient dépasser celles de Tesla d'ici 2025^(iv). Tesla a également ouvert une giga-usine en Allemagne dans l'objectif de produire 500 000 véhicules par année.

Comme les véhicules électriques sont de plus en plus nombreux, le développement des bornes de recharge est devenu de plus en plus essentiel. Selon une étude de la BNEF, le nombre de véhicules électriques en circulation par borne de recharge publique est passé à 9,2, ce qui correspond à une pénurie de bornes de recharge.

Pour régler ce problème, l'administration Biden aux États-Unis a proposé de nouvelles normes en vue de son programme de construction d'un réseau national de 500 000 bornes de recharge pour véhicules électriques d'ici 2030. Selon des responsables gouvernementaux, la proposition aidera à établir les bases afin que les États construisent des bornes de recharge accessibles à tous les conducteurs, quel que soit l'emplacement, la marque de véhicule électrique ou la société de recharge. Pour soutenir cette entreprise, la Maison Blanche a présenté en mars un programme visant à accorder 5 milliards de dollars aux États pour financer les chargeurs de véhicules électriques au cours des cinq prochaines années^(v).

L'administration américaine a également annoncé que des investisseurs privés injecteront quelque 750 millions de dollars dans la construction d'installations de recharge. Ces investissements, selon le gouvernement, devraient permettre le déploiement rapide d'un maximum de 10 000 chargeurs ultra-rapide à 1 800 bornes de recharge, ce qui dépasse le nombre de chargeurs haute puissance actuellement disponibles aux États-Unis^(vi). Tesla devrait également commencer la production de nouveaux superchargeurs plus tard cette année, ce qui permettra aux conducteurs de VE autres que Tesla en Amérique du Nord d'utiliser les superchargeurs Tesla^(vii).

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

30 juin 2022

Dans un autre projet, Blink Charging Co. a convenu d'acquiescer SemaConnect Inc., société d'infrastructure de VE. La transaction permettra à Blink de se doter d'environ 13 000 chargeurs supplémentaires pour VE desservant 1 800 emplacements hôtes et 150 000 chauffeurs de VE inscrits^{viii)}.

Starbucks fait également son entrée dans le secteur de la recharge des VE. Dans le cadre d'un projet pilote mené cette année, la société s'est associée à Volvo et à Chargepoint pour installer des chargeurs pour véhicules électriques dans ses aires de stationnement le long d'une route de 2 170 km reliant Denver à Seattle comportant des bornes à tous les 160 km environ. Dans le cadre du projet pilote, Starbucks testera les taux d'utilisation et décidera si elle souhaite étendre le service à l'échelle nationale dans le cadre de son programme élargi de développement durable^{ix)}.

Shell Plc vise à multiplier par 10 le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques au Royaume-Uni dans le cadre de projets visant à accroître les investissements dans des sources d'énergie plus propres. La société prévoit d'installer 100 000 chargeurs au pays d'ici 2030^{x)}.

Parce qu'il y a plus de véhicules électriques sur la route, l'industrie de la location de voitures fait la transition vers les véhicules électriques. En juin, Hertz a annoncé une entente de 4,2 milliards de dollars visant l'achat de 100 000 véhicules entièrement électriques de Tesla d'ici la fin de 2022, ce qui a déclenché une course entre les entreprises de location de voitures. Enterprise Holdings et Avis Budget Group ont annoncé leurs propres projets pour s'affranchir du moteur à combustion interne. L'industrie de la location aux États-Unis, qui représente 56 milliards de dollars, achète chaque année environ un dixième des nouvelles voitures des constructeurs automobiles^{xi)}.

Contemporary Amperex Technology Co. Ltd., plus grand fabricant mondial de batteries pour véhicules électriques, a dévoilé une batterie dont l'autonomie dépasse les 1 000 kilomètres par charge, soit 13 % plus puissante que celle prévue par Tesla Inc.^{xii)}

Le groupe Volkswagen prévoit de former des coentreprises avec Huayou Cobalt et Tsingshan Group afin de garantir l'approvisionnement en nickel et en cobalt des véhicules électriques en Chine et de sabrer les coûts à un moment où le prix des matières premières augmentent. Cette décision s'inscrit dans le cadre d'une initiative de 33 milliards de dollars américains du constructeur automobile visant à bâtir un réseau d'usines d'éléments de batteries et à assurer un accès plus direct aux matières premières essentielles qui sont nécessaires pour les approvisionner. La coopération vise à réaliser des avantages significatifs en termes de coûts, à garantir l'approvisionnement en matières premières et à mettre en place une chaîne d'approvisionnement transparente et durable^{xiii)}.

Bien que leur utilisation soit encore loin de se généraliser, les véhicules autonomes (VA) font de nombreuses avancées. En Chine, l'industrie automobile mise de plus en plus sur le fait que les conducteurs voudront davantage de fonctionnalités de conduite autonome. En fait, au premier trimestre, 23 % des voitures neuves vendues en Chine étaient dotées d'un niveau limité de conduite assistée, appelé « niveau 2 » dans un système de classification de la conduite autonome^{xiv)}.

En mai, Baidu a lancé le premier service chinois de taxis sans conducteur à Pékin, en Chine. Pony.ai et Baidu ont également lancé des robotaxis payants à l'intention du grand public en Chine. De plus, Pony.ai a lancé un service de taxi payant en mai proposant 100 véhicules utilitaires comme taxis traditionnels dans le quartier Nansha de Guangzhou^{xv)}. Aux États-Unis, les chefs de file de l'industrie Waymo et Cruise prévoient de lancer bientôt leur propre robotaxi sans conducteur payant à San Francisco. Waymo prévoit aussi d'étendre ses courses payantes sans conducteur au centre-ville de Phoenix, tandis que Ford et Argo-AI, qui est alimentée par VW, ont commencé à exploiter des véhicules d'essai autonomes à Miami et à Austin, au Texas. En outre, Argo a mis à l'essai sa technologie de conduite autonome dans huit villes des États-Unis et d'Europe^{xvi)}.

Entre-temps, Waymo d'Alphabet et Uber travaillent en partenariat pour accélérer l'adoption des camions sans conducteur. Waymo est en cours d'intégration d'Uber Freight, société de location de chauffeurs de camions, à la technologie qui alimente ses camions de transport autonomes^{xvii)}.

En ce qui concerne les titres de sociétés, Tesla a déclaré un résultat par action de 3,22 \$, par rapport au résultat prévu de 2,26 \$, sur des produits de 18,76 milliards de dollars, par rapport au résultat prévu de 17,80 milliards de dollars pour la période close le 31 mars 2022, dépassant les attentes générales des analystes. La croissance des produits a été tirée en partie par une augmentation du nombre de voitures livrées par Tesla et une augmentation des prix de vente moyens^{xviii)}.

Sur le plan des politiques gouvernementales, la Chine envisage de prolonger sa dispense de taxes sur les VE afin de remettre le secteur sur les rails après les mesures de confinement liées à la COVID-19. Le secteur automobile chinois a perdu 1 million d'unités en production en raison des restrictions liées à la pandémie dans tout le pays. Le pays s'attend à ce que la suppression des taxes incitent les consommateurs à dépenser 29,8 milliards de dollars américains de plus pour des véhicules électriques. Par ailleurs, le Royaume-Uni a déclaré qu'il éliminerait les dernières subventions pour les VE, soulignant que la mesure libérerait des fonds pour étendre le réseau de recharge et stimulerait la vente d'autres véhicules alimentés par des batteries, comme les fourgonnettes, les taxis et les motocyclettes^{xix)}.

Contribution au rendement

Au cours de la période de six mois terminée le 30 juin 2022, Sono Group NV a contribué dans la plus grande mesure au rendement du Fonds, suivie des certificats américains d'actions étrangères de LI Auto Inc. Les titres les plus pondérés au sein du Fonds étaient les certificats américains d'actions étrangères de LI Auto Inc., suivis de Sono Group NV.

i) <https://www.cnn.com/2022/06/22/electric-vehicle-raw-material-costs-doubled-during-pandemic.html>

ii) <https://www.cnn.com/2022/06/24/bmw-opens-third-ev-plant-in-china-as-it-ramps-up-challenge-to-tesla.html>

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

30 juin 2022

iii)

https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-03-04/vw-to-build-2-2-billion-new-ev-car-plant-to-keep-up-with-tesla?cmpid=BBD030722_hyperdrive&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_term=220307&utm_campaign=hyperdrive#xj4y7vzk

iv) <https://www.cnbc.com/2022/05/24/volkswagen-ceo-says-carmaker-will-overtake-tesla-on-ev-sales-by-2025.html>

v) <https://www.cnbc.com/2022/06/24/bmw-opens-third-ev-plant-in-china-as-it-ramps-up-challenge-to-tesla.html>

vi) <https://www.cnbc.com/2022/06/09/biden-announces-standards-for-electric-vehicle-charging-stations.html>

vii) <https://insideevs.com/news/595182/white-house-welcomes-700-million-usd-private-us-investments-ev-charging/>

viii) <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-07-05/northvolt-is-said-to-keep-12-billion-valuation-after-new-round#xj4y7vzkg>

ix)

https://www.fastcompany.com/90730929/starbucks-wants-to-become-the-gas-station-of-the-future-for-evs?partner=rss&utm_source=rss&utm_medium=feed&utm_campaign=rss+fastcompany&utm_content=rss

x) <https://financialpost.com/pmn/business-pmn/shell-plans-10-fold-jump-in-uk-electric-vehicle-charging-points>

xi) <https://www.cnbc.com/2022/06/18/how-the-massive-ev-transition-is-starting-in-the-car-rental-industry.html>

xii) <https://finance.yahoo.com/news/catl-unveils-ev-battery-one-093935625.html>

xiii)

<https://europe.autonews.com/automakers/vw-forms-asian-jvs-secure-battery-materials-supply#:~:text=VW%20will%20form%20JVs%20with,supplies%20for%20EVs%20in%20China.&text=SHANGHAI%20%2D%2D%20Volkswagen%20Group%20will,of%20surging%20raw%20material%20prices.>

xiv) <https://www.cnbc.com/2022/06/27/tencent-wants-to-be-foreign-automakers-go-to-company-for-evs-in-china.html>

xv) <https://www.cnbc.com/2022/05/21/why-the-first-autonomous-vehicles-winners-wont-be-in-your-driveway.html>

xvi) <https://www.cnbc.com/2022/05/21/why-the-first-autonomous-vehicles-winners-wont-be-in-your-driveway.html>

xvii) <https://www.theverge.com/2022/6/7/23156674/waymo-via-uber-freight-autonomous-truck-deal>

xviii) <https://www.cnbc.com/2022/04/20/tesla-earnings-q1-2022.html>

xix)

[https://www.bnnbloomberg.ca/uk-ends-subsidies-for-electric-cars-on-surging-demand-1.1778488#:~:text=\(Bloomberg\)%20%2D%2D%20The%20UK%20said,as%20vans%20C%20taxi%20and%20motorcycles](https://www.bnnbloomberg.ca/uk-ends-subsidies-for-electric-cars-on-surging-demand-1.1778488#:~:text=(Bloomberg)%20%2D%2D%20The%20UK%20said,as%20vans%20C%20taxi%20and%20motorcycles)

Événements récents

Au cours de la période de six mois terminée le 30 juin 2022, la pandémie de COVID-19 a persisté et les gouvernements du monde entier ont continué de prendre des mesures sans précédent pour freiner la propagation de la maladie. Ces événements ont entraîné un niveau élevé d'incertitude et de volatilité sur les marchés financiers et ont eu des répercussions majeures sur les entreprises et les consommateurs dans tous les secteurs. La durée et les conséquences de ces événements sont inconnues à l'heure actuelle, ce qui empêche d'estimer l'impact financier sur les placements.

Opérations entre parties liées

Evolve Funds Group Inc. (le « gestionnaire ») se conforme à ses politiques et procédures actuelles à l'égard des placements auprès des émetteurs liés et se rapporte régulièrement au comité d'examen indépendant.

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

30 juin 2022

Frais de gestion

Le gestionnaire est en droit de recevoir des frais de gestion annuels de 0,40 % de la valeur liquidative des parts de FNB non couvertes, couvertes et non couvertes libellées en dollars américains et des parts d'OPC couvertes de catégorie F, et de 1,40 % de la valeur liquidative des parts d'OPC couvertes de catégorie A du Fonds, cumulés quotidiennement et généralement payés à terme échu. Au cours de la période de six mois terminée le 30 juin 2022, le Fonds a engagé des frais de gestion de 193 429 \$. Ces frais de gestion ont été encaissés par le gestionnaire dans le cadre de l'exploitation quotidienne du Fonds, qui comprend notamment la gestion du portefeuille, la maintenance des systèmes de portefeuille utilisés pour la gestion du Fonds, le maintien du site Web www.evolveetfs.com et la prestation de l'ensemble des autres services comme le marketing et la promotion.

Frais d'administration

Les frais d'administration sont calculés en fonction d'un taux de 0,15 % par année de la valeur liquidative moyenne quotidienne du Fonds. Les frais sont cumulés quotidiennement et généralement payés tous les mois. Au cours de la période de six mois terminée le 30 juin 2022, le Fonds a engagé des frais d'administration de 70 585 \$. Ces frais d'administration sont encaissés par le gestionnaire pour les frais d'exploitation du Fonds, qui comprennent notamment, mais sans s'y limiter : les frais d'expédition et d'impression des rapports périodiques aux porteurs de parts; les frais payables à l'agent chargé de la tenue des registres et agent des transferts et au dépositaire; les frais raisonnables que le gestionnaire ou ses agents ont engagés dans le cadre de leurs obligations courantes envers le Fonds; les frais engagés par les membres du CEI liés au CEI; les frais liés à la conformité au Règlement 81-107; les frais liés à l'exercice, par un tiers, des droits de vote rattachés aux procurations; les primes d'assurance pour les membres du CEI; les honoraires payables aux auditeurs et aux conseillers juridiques du Fonds; les frais de dépôts réglementaires, frais de bourse et de licence et frais de CDS; les frais liés à la conformité à l'ensemble des lois, aux règlements et aux politiques applicables, y compris les frais liés aux exigences de dépôt continues, comme les frais de rédaction et de dépôt des prospectus; les honoraires des avocats, des comptables et des auditeurs; les frais du fiduciaire, du dépositaire et du gestionnaire engagés relativement à des questions qui ne relèvent pas du cours normal des activités du Fonds. Les frais d'administration que le Fonds verse au gestionnaire au cours d'une période donnée peuvent être inférieurs ou supérieurs aux frais d'exploitation que le gestionnaire engage pour le Fonds.

Faits saillants financiers

Les tableaux suivants présentent des informations financières clés sur le Fonds et visent à aider les lecteurs à comprendre ses résultats financiers pour la période indiquée.

Actif net par part du Fonds¹

	30 juin 2022	31 décembre 2021	31 décembre 2020	31 décembre 2019	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Pour les périodes terminées les :	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Parts de FNB non couvertes – actif net par part						
Actif net par part au début de la période	53,70	51,78	25,93	18,11	21,21	20,26
Augmentation (diminution) liée à l'exploitation :						
Total des produits	0,31	0,39	0,23	0,39	0,50	0,14
Total des charges	(0,21)	(0,52)	(0,34)	(0,25)	(0,24)	(0,07)
Gains (pertes) réalisés	(5,98)	4,78	10,29	0,27	(0,04)	0,12
Gains (pertes) latents	(14,90)	(6,31)	13,16	7,83	(2,70)	0,68
Augmentation (diminution) totale liée à l'exploitation²	(20,78)	(1,66)	23,34	8,24	(2,48)	0,87
Distributions :						
Revenu (hors dividendes)	(0,12)	-	-	-	-	-
Dividendes	-	(0,05)	(0,01)	(0,13)	(0,30)	(0,09)
Gains en capital	-	(0,15)	(0,05)	-	-	-
Remboursement de capital	-	(0,02)	(0,07)	-	-	-
Total des distributions annuelles³	(0,12)	(0,22)	(0,13)	(0,13)	(0,30)	(0,09)
Actif net par part à la fin de la période	32,79	53,70	51,78	25,93	18,11	21,21

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

30 juin 2022

Actif net par part du Fonds¹ (suite)

	30 juin 2022	31 décembre 2021	31 décembre 2020	31 décembre 2019	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Pour les périodes terminées les :	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Parts de FNB couvertes – actif net par part						
Actif net par part au début de la période	50,43	47,99	24,95	16,53	20,90	20,31
Augmentation (diminution) liée à l'exploitation :						
Total des produits	0,29	0,39	0,21	0,35	0,48	0,17
Total des charges	(0,19)	(0,49)	(0,33)	(0,24)	(0,22)	(0,07)
Gains (pertes) réalisés	(4,32)	2,01	7,57	(0,04)	(1,01)	(0,49)
Gains (pertes) latents	(15,81)	(4,18)	20,27	8,33	(4,32)	0,88
Augmentation (diminution) totale liée à l'exploitation²	(20,03)	(2,27)	27,72	8,40	(5,07)	0,49
Distributions :						
Revenu (hors dividendes)	(0,12)	-	-	-	-	-
Dividendes	-	(0,03)	(0,02)	(0,12)	(0,30)	(0,08)
Gains en capital	-	(0,17)	(0,11)	-	-	-
Remboursement de capital	-	(0,02)	-	(0,01)	-	(0,01)
Total des distributions annuelles³	(0,12)	(0,22)	(0,13)	(0,13)	(0,30)	(0,09)
Actif net par part à la fin de la période	30,77	50,43	47,99	24,95	16,53	20,90
Parts de FNB non couvertes libellées en dollars américains – actif net par part⁴						
Actif net par part au début de la période	61,35	59,18	29,67	20,74	24,09	25,76
Augmentation (diminution) liée à l'exploitation :						
Total des produits	0,35	0,46	0,27	0,44	0,57	0,17
Total des charges	(0,23)	(0,59)	(0,39)	(0,29)	(0,27)	(0,06)
Gains (pertes) réalisés	(6,83)	3,89	9,69	0,34	0,05	0,01
Gains (pertes) latents	(17,03)	(2,64)	19,57	8,61	(2,96)	(1,70)
Augmentation (diminution) totale liée à l'exploitation²	(23,74)	1,12	29,14	9,10	(2,61)	(1,58)
Distributions :						
Revenu (hors dividendes)	(0,15)	-	-	-	-	-
Dividendes	-	(0,04)	(0,01)	(0,17)	(0,14)	(0,10)
Gains en capital	-	(0,21)	(0,17)	-	(0,01)	-
Remboursement de capital	-	(0,03)	-	(0,01)	(0,02)	-
Total des distributions annuelles³	(0,15)	(0,28)	(0,18)	(0,18)	(0,17)	(0,10)
Actif net par part à la fin de la période	37,45	61,35	59,18	29,67	20,74	24,09
Parts couvertes de catégorie A – actif net par part						
Actif net par part au début de la période	49,67	47,78	23,53	20,09	s.o.	s.o.
Augmentation (diminution) liée à l'exploitation :						
Total des produits	0,26	0,36	0,18	0,34	s.o.	s.o.
Total des charges	(0,41)	(1,08)	(0,80)	(0,16)	s.o.	s.o.
Gains (pertes) réalisés	(4,05)	6,97	6,91	0,75	s.o.	s.o.
Gains (pertes) latents	(16,73)	(17,88)	35,72	2,60	s.o.	s.o.
Augmentation (diminution) totale liée à l'exploitation²	(20,93)	(11,63)	42,01	3,53	s.o.	s.o.
Distributions :						
Revenu (hors dividendes)	(0,12)	-	-	-	s.o.	s.o.
Dividendes	-	-	(0,05)	-	s.o.	s.o.
Gains en capital	-	(0,21)	(0,08)	-	s.o.	s.o.
Remboursement de capital	-	(0,01)	-	-	s.o.	s.o.
Total des distributions annuelles³	(0,12)	(0,22)	(0,13)	-	s.o.	s.o.
Actif net par part à la fin de la période	30,08	49,67	47,78	23,53	s.o.	s.o.

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

30 juin 2022

Actif net par part du Fonds¹ (suite)

	30 juin 2022	31 décembre 2021	31 décembre 2020	31 décembre 2019	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Pour les périodes terminées les :	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Parts couvertes de catégorie F – actif net par part						
Actif net par part au début de la période	50,86	48,41	23,55	20,10	s.o.	s.o.
Augmentation (diminution) liée à l'exploitation :						
Total des produits	0,28	0,39	0,14	0,26	s.o.	s.o.
Total des charges	(0,20)	(0,50)	(0,38)	(0,04)	s.o.	s.o.
Gains (pertes) réalisés	(4,42)	1,97	11,23	0,70	s.o.	s.o.
Gains (pertes) latents	(15,76)	(4,78)	36,89	2,63	s.o.	s.o.
Augmentation (diminution) totale liée à l'exploitation²	(20,10)	(2,92)	47,88	3,55	s.o.	s.o.
Distributions :						
Revenu (hors dividendes)	(0,12)	-	-	-	s.o.	s.o.
Dividendes	-	(0,02)	(0,02)	-	s.o.	s.o.
Gains en capital	-	(0,18)	(0,06)	-	s.o.	s.o.
Remboursement de capital	-	(0,02)	-	-	s.o.	s.o.
Total des distributions annuelles³	(0,12)	(0,22)	(0,08)	-	s.o.	s.o.
Actif net par part à la fin de la période	31,06	50,86	48,41	23,55	s.o.	s.o.

- 1 Ces renseignements proviennent des états financiers intermédiaires non audités du Fonds au 30 juin 2022 et des états financiers annuels audités aux 31 décembre 2021, 2020, 2019, 2018 et 2017. Les activités liées aux parts de FNB non couvertes et couvertes ont commencé le 27 septembre 2017. Les activités liées aux parts de FNB non couvertes libellées en dollars américains ont commencé le 1^{er} novembre 2017. Les activités liées aux parts d'OPC couvertes de catégorie A et de catégorie F ont commencé le 23 avril 2019.
- 2 L'actif net et les distributions sont fonction du nombre réel de parts en circulation à la date considérée. L'augmentation (la diminution) liée à l'exploitation se fonde sur le nombre moyen pondéré de parts en circulation au cours de la période.
- 3 Les distributions ont été payées au comptant ou réinvesties dans des parts additionnelles du Fonds, ou les deux. Comme les chiffres ont été arrondis, les distributions réelles peuvent varier légèrement.
- 4 Les montants par part sont présentés en dollars canadiens.

Ratios et données supplémentaires du Fonds

	30 juin 2022	31 décembre 2021	31 décembre 2020	31 décembre 2019	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Pour les périodes terminées les :	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Parts de FNB non couvertes – ratios et données supplémentaires						
Valeur liquidative totale (\$) ⁵	4 098 900	6 711 884	6 472 690	2 592 897	1 358 077	2 120 987
Nombre de parts en circulation ⁵	125 000	125 000	125 000	100 000	75 000	100 000
Ratio des frais de gestion ⁶	0,63 %	0,61 %	0,63 %	0,64 %	0,64 %	0,64 %
Ratio des frais d'opérations ⁷	0,28 %	0,27 %	0,35 %	0,28 %	0,29 %	0,51 %
Taux de rotation du portefeuille ⁸	52,34 %	105,63 %	92,77 %	96,27 %	76,01 %	12,56 %
Valeur liquidative par part (\$)	32,79	53,70	51,78	25,93	18,11	21,21
Cours de clôture (\$)	32,78	53,73	51,84	25,94	18,14	21,28
Parts de FNB couvertes – ratios et données supplémentaires						
Valeur liquidative totale (\$) ⁵	55 390 609	100 851 834	38 392 450	7 484 439	6 198 706	2 612 453
Nombre de parts en circulation ⁵	1 800 000	2 000 000	800 000	300 000	375 000	125 000
Ratio des frais de gestion ⁶	0,63 %	0,62 %	0,64 %	0,64 %	0,63 %	0,64 %
Ratio des frais d'opérations ⁷	0,28 %	0,27 %	0,35 %	0,28 %	0,29 %	0,51 %
Taux de rotation du portefeuille ⁸	52,34 %	105,63 %	92,77 %	96,27 %	76,01 %	12,56 %
Valeur liquidative par part (\$)	30,77	50,43	47,99	24,95	16,53	20,90
Cours de clôture (\$)	30,72	50,70	48,22	24,99	16,55	21,02

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

30 juin 2022

Ratios et données supplémentaires du Fonds (suite)

Pour les périodes terminées les :	30 juin 2022	31 décembre 2021	31 décembre 2020	31 décembre 2019	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Parts de FNB non couvertes en dollars américains – ratios et données supplémentaires						
Valeur liquidative totale (\$) ⁵	2 808 779	4 600 917	2 959 196	741 658	518 477	1 204 508
Nombre de parts en circulation ⁵	75 000	75 000	50 000	25 000	25 000	50 000
Ratio des frais de gestion ⁶	0,63 %	0,62 %	0,63 %	0,64 %	0,64 %	0,66 %
Ratio des frais d'opérations ⁷	0,28 %	0,27 %	0,35 %	0,28 %	0,29 %	0,51 %
Taux de rotation du portefeuille ⁸	52,34 %	105,63 %	92,77 %	96,27 %	76,01 %	12,56 %
Valeur liquidative par part (\$) ⁵	37,45	61,35	59,18	29,67	20,74	24,09
Cours de clôture (\$)	37,46	61,67	59,33	29,68	20,72	24,09
Parts couvertes de catégorie A – ratios et données supplémentaires						
Valeur liquidative totale (\$) ⁵	495 261	1 484 159	971 935	24	s.o.	s.o.
Nombre de parts en circulation ⁵	16 465	29 883	20 343	1	s.o.	s.o.
Ratio des frais de gestion ⁶	1,77 %	1,75 %	1,71 %	0,00 %	s.o.	s.o.
Ratio des frais d'opérations ⁷	0,28 %	0,27 %	0,35 %	0,28 %	s.o.	s.o.
Taux de rotation du portefeuille ⁸	52,34 %	105,63 %	92,77 %	96,27 %	s.o.	s.o.
Valeur liquidative par part (\$) ⁵	30,08	49,67	47,78	23,53	s.o.	s.o.
Parts couvertes de catégorie F – ratios et données supplémentaires						
Valeur liquidative totale (\$) ⁵	497 468	920 017	221 394	24	s.o.	s.o.
Nombre de parts en circulation ⁵	16 019	18 089	4 573	1	s.o.	s.o.
Ratio des frais de gestion ⁶	0,63 %	0,63 %	0,62 %	0,00 %	s.o.	s.o.
Ratio des frais d'opérations ⁷	0,28 %	0,27 %	0,35 %	0,28 %	s.o.	s.o.
Taux de rotation du portefeuille ⁸	52,34 %	105,63 %	92,77 %	96,27 %	s.o.	s.o.
Valeur liquidative par part (\$) ⁵	31,06	50,86	48,41	23,55	s.o.	s.o.

5 Ces renseignements sont présentés au 30 juin 2022 et aux 31 décembre 2021, 2020, 2019, 2018 et 2017.

6 Le ratio des frais de gestion est établi d'après le total des charges plus la taxe de vente harmonisée (exclusion faite des distributions, des commissions et des autres coûts de transaction du portefeuille) de la période indiquée et est exprimé en pourcentage annualisé de la valeur liquidative quotidienne moyenne au cours de la période.

7 Le ratio des frais d'opérations représente le total des commissions et des autres coûts de transaction du portefeuille, exprimé en pourcentage annualisé de la valeur liquidative quotidienne moyenne au cours de la période.

8 Le taux de rotation du portefeuille indique dans quelle mesure le gestionnaire de portefeuille du Fonds gère activement les placements de celui-ci. Un taux de rotation de 100 % signifie que le Fonds achète et vend tous les titres de son portefeuille une fois au cours de la période. Plus le taux de rotation au cours d'une période est élevé, plus les frais d'opérations payables par le Fonds au cours de la période sont élevés, et plus il est probable qu'un investisseur réalisera des gains en capital imposables au cours de la période. Il n'y a pas nécessairement de lien entre un taux de rotation élevé et le rendement d'un fonds.

Rendement passé

Les renseignements sur le rendement ne tiennent pas compte des frais de souscription, de rachat et de distribution, de l'impôt sur le résultat à payer par les porteurs de parts, ni des frais optionnels qui, s'il y a lieu, auraient pour effet de réduire le rendement. Les données sur le rendement supposent que toutes les distributions effectuées par le Fonds au cours des périodes indiquées ont été réinvesties dans des titres additionnels du Fonds. Le rendement passé du Fonds n'est pas nécessairement indicatif de son rendement futur.

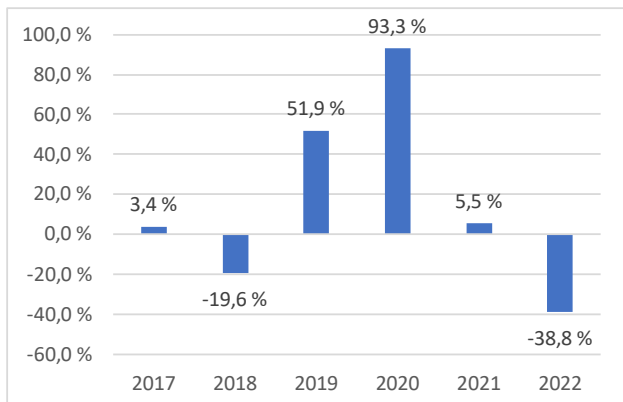
Rendements annuels

Les graphiques ci-après présentent le rendement des parts de FNB non couvertes, des parts de FNB couvertes, des parts de FNB non couvertes libellées en dollars américains et des parts d'OPC couvertes de catégorie A et de catégorie F pour chacun des exercices indiqués et pour la période de six mois terminée le 30 juin 2022. Ils indiquent, en pourcentage, quelle aurait été la variation à la hausse ou à la baisse, au dernier jour d'un exercice, d'un placement effectué le premier jour de chaque exercice.

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

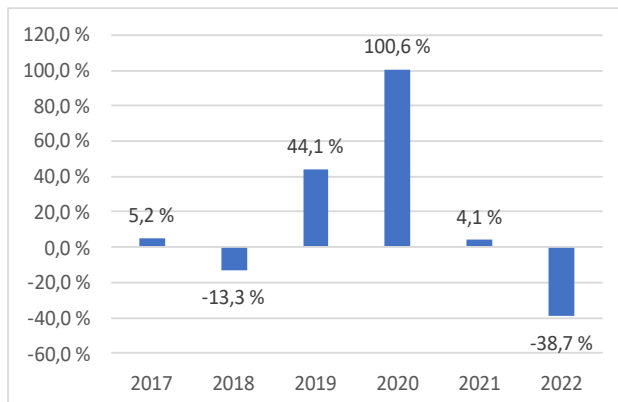
30 juin 2022

Parts de FNB couvertes CARS¹



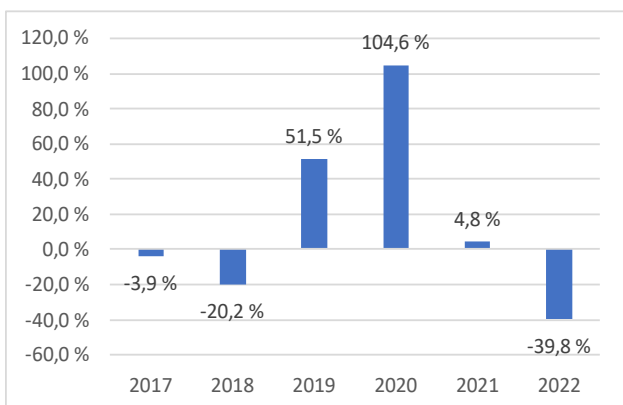
1 Les activités liées aux parts de FNB couvertes du Fonds ont commencé le 27 septembre 2017.

Parts de FNB non couvertes CARS/B²



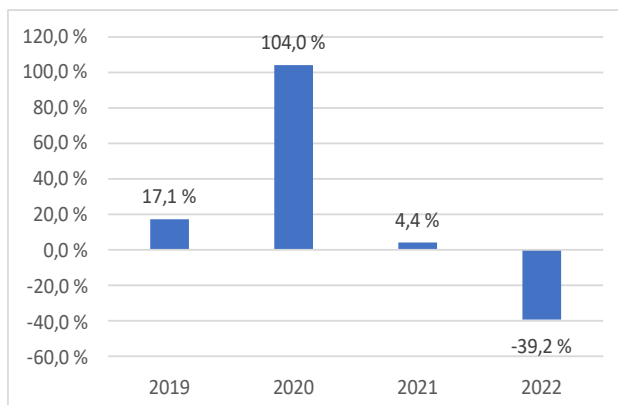
2 Les activités liées aux parts de FNB non couvertes du Fonds ont commencé le 27 septembre 2017.

Parts de FNB non couvertes libellées en dollars américains CARS/U³



3 Les activités liées aux parts de FNB non couvertes libellées en dollars américains ont commencé le 1^{er} novembre 2017. Les rendements présentés sont fondés sur la valeur liquidative équivalente en dollars américains.

Parts d'OPC couvertes de catégorie A⁴

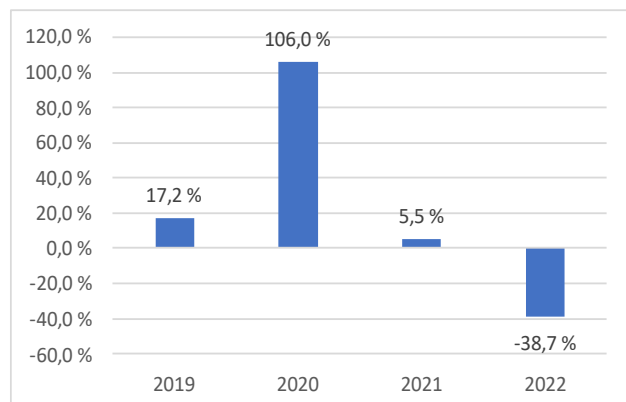


4 Les activités liées aux parts d'OPC couvertes de catégorie A ont commencé le 23 avril 2019.

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

30 juin 2022

Parts d'OPC couvertes de catégorie F⁵



5 Les activités liées aux parts d'OPC couvertes de catégorie F ont commencé le 23 avril 2019.

Aperçu du portefeuille

25 principaux titres

Titre	Pourcentage de la valeur liquidative (%)
Li Auto Inc.	3,5
BYD Company Limited	3,2
Pourcentage de la valeur liquidative	2,8
Hella GmbH & Company KGaA	2,6
NIO Inc., certificat américain d'actions étrangères	2,5
Visteon Corporation	2,5
Vitesco Technologies Group AG	2,4
Gentex Corporation	2,4
MicroVision Inc.	2,4
Cirrus Logic Inc.	2,2
Analog Devices Inc.	2,2
Gentherm Inc.	2,1
GS Yuasa Corporation	2,1
NXP Semiconductors NV	2,1
Texas Instruments Inc.	2,1
Melexis NV	2,1
SiTime Corporation	2,0
STMicroelectronics NV	2,0
Volkswagen AG	2,0
EnerSys	2,0
Fluence Energy Inc.	1,9
Infineon Technologies AG	1,9
Lucid Group Inc.	1,8
Advanced Micro Devices Inc.	1,8
Skyworks Solutions Inc.	1,8
Total	56,4

Fonds indiciel innovation automobile Evolve

30 juin 2022

Répartition sectorielle

Portefeuille par catégorie	Pourcentage de la valeur liquidative (%)
Titres de capitaux propres	
Biens de consommation discrétionnaire	41,1
Énergie	9,1
Produits industriels	18,9
Technologies de l'information	30,0
Actifs dérivés	0,4
Passifs dérivés	(0,0)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	0,6
Autres actifs, moins les passifs	(0,1)
Total	100,0

L'aperçu du portefeuille peut changer en raison des opérations que réalise le Fonds. Des mises à jour trimestrielles sont disponibles sur notre site Web, à l'adresse www.evolveetfs.com.



Fonds indiciel innovation automobile Evolve