

2021

TOYOTA

Rapport environnemental
pour l'Amérique du Nord

Agissons en faveur d'une meilleure planète



TABLE DES MATIÈRES

Bienvenue.....	4
Cher lecteur.....	6
Points saillants.....	7
Stratégie.....	9
Carbone.....	16
Eau.....	33
Matériaux.....	39
Biodiversité.....	45
Sensibilisation.....	56
Performance.....	63
Index du contenu de la GRI.....	80
Caractéristiques	
Le Défi environnemental 2050 de Toyota – Un aperçu.....	86
Contribuer aux objectifs de développement durable.....	91
Septième plan d'action environnemental.....	100
La Voie vers l'électrification.....	102
Bâtir pour l'avenir.....	106

DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Ce rapport contient certaines « déclarations prospectives », telles que définies dans les lois américaines sur les valeurs mobilières, qui sont basées sur les hypothèses et attentes actuelles de Toyota Motor North America, Inc. (TMNA), y compris des déclarations concernant nos cibles, buts, engagements et programmes de durabilité environnementale et d'autres plans, initiatives et objectifs commerciaux. Ces déclarations sont généralement accompagnées des mots « viser », « espérer », « croire », « estimer », « planifier », « aspirer » ou d'autres mots similaires. Toutes ces déclarations sont destinées à bénéficier de la protection de la sphère de sécurité (Safe Harbor) des déclarations prospectives au sens de l'article 21E du Securities Exchange Act de 1934, tel que modifié. Nos résultats futurs réels, y compris la réalisation de nos cibles, buts, engagements ou objectifs, pourraient différer sensiblement de nos résultats projetés en raison de changements de circonstances, de la non-réalisation d'hypothèses ou d'autres risques, incertitudes et facteurs. Ces risques, incertitudes et facteurs comprennent, sans s'y limiter, ceux liés à l'instabilité économique ou politique existante ou future, et ceux liés à la réglementation environnementale existante et future, y compris la réglementation relative aux émissions, à l'économie de carburant, au bruit et à la pollution. Ces risques, incertitudes et facteurs, ainsi que d'autres, sont abordés dans les « facteurs de risque » figurant à la rubrique 3.D du dernier rapport annuel de Toyota sur le formulaire 20-F et dans les rapports trimestriels ultérieurs sur le formulaire 10-Q déposés auprès de la Securities and Exchange Commission. Nous vous invitons à tenir compte de tous les risques, incertitudes et facteurs identifiés ci-dessus ou discutés dans ces rapports lors de l'évaluation des déclarations prospectives contenues dans ce rapport. Toyota et TMNA ne sont pas en mesure de vous garantir que les résultats reflétés ou sous-entendus par toute déclaration prospective seront réalisés ou, même s'ils le sont en grande partie, que ces résultats auront les conséquences et les effets prévus ou attendus. Les déclarations prospectives contenues dans notre rapport sont faites à la date de la première publication de ce rapport, sauf indication contraire, et nous ne nous engageons pas à mettre à jour ces déclarations prospectives, y compris toute obligation de les adapter pour refléter des événements ou des circonstances ultérieurs.

BIENVENUE

Bienvenue au **Rapport environnemental Toyota pour l'Amérique du Nord de 2021**. Le rapport de cette année contient des informations sur notre stratégie de durabilité environnementale et le bilan de nos actions dans quatre domaines prioritaires – **le carbone, l'eau, les matériaux** et la **biodiversité** – ainsi que les activités de **sensibilisation** connexes. Nous sommes convaincus qu'en concentrant nos efforts sur ces quatre domaines d'action prioritaires, nous aurons une incidence positive maximale sur nos activités, la société et la planète.

Ici, en Amérique du Nord, nous innovons, nous nous améliorons constamment, et nous avons une vision audacieuse et ambitieuse. Tout cela, pour dépasser la simple minimisation des impacts négatifs et pour nous rapprocher de notre objectif, qui est de créer une incidence positive directe sur la planète et la société tout entière. Dans ce rapport, vous apprendrez comment le Défi environnemental 2050 de Toyota (Défi 2050) oriente notre stratégie régionale et nous incite à bâtir un avenir meilleur, plus intelligent et plus durable.

Le Défi 2050 a été formulé par Toyota Motor Corporation dans le cadre de l'engagement mondial à long terme de l'entreprise d'appuyer la création d'une société plus inclusive et durable. Le Défi 2050 inspire les membres de l'équipe, les partenaires et les clients de Toyota, et les lie à l'engagement central de l'entreprise en faveur de la mobilité durable.

À PROPOS DE CE RAPPORT

Toyota Motor North America, Inc. (TMNA), dont le siège social se trouve à Plano, au Texas, est une filiale en propriété exclusive de Toyota Motor Corporation (TMC). TMC, dont le siège social est au Japon, produit un Rapport environnemental annuel qui présente les initiatives de TMC, ainsi que les activités de ses filiales consolidées et de ses sociétés affiliées partout dans le monde. Les données de TMNA sont regroupées dans le rapport de TMC.

TMNA publie annuellement un rapport environnemental régional portant sur ses activités aux États-Unis, au Canada et au Mexique depuis 2002. Notre rapport 2021 porte sur les activités de TMNA sous les marques Toyota et Lexus au cours de l'exercice financier 2021 (soit du 1^{er} avril 2020 au 31 mars 2021), et sur les années-modèles de produits de 2019 à 2020. Les données issues de dates différentes sont clairement indiquées.

La production dans la nouvelle usine d'assemblage de Toyota à Apaseo el Grande, Guanajuato, Mexique, a commencé fin 2019. Nous incluons cette usine dans les données environnementales consolidées de TMNA (énergie, GES, eau, déchets, COV et conformité) à partir de l'exercice financier 2021.

CONTACTEZ

Responsable du Rapport environnemental

Toyota Motor North America, Inc. | 6565 Headquarters Drive, Plano, Texas 75024

Toyota Canada Inc. | One Toyota Place, Toronto (Ontario) M1H 1H9

© Décembre 2021

CHER LECTEUR

Le changement climatique reste l'un des défis les plus pressants et les plus complexes de notre époque, et ses effets – incendies, inondations, tempêtes et sécheresse – laissent une empreinte indiscutable, vue et ressentie par chacun d'entre nous.

Toyota s'engage depuis longtemps en faveur du développement durable de la société et de la lutte contre le changement climatique. Nous continuons à rechercher activement des technologies et à trouver des moyens supplémentaires de réduire notre empreinte environnementale pour toutes nos opérations et tous nos produits en Amérique du Nord, dans le but d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Pour nous aider à atteindre cet objectif, nous poursuivons sans relâche les six principaux défis énoncés dans le Défi environnemental mondial 2050 de Toyota. Notamment :

- Éliminer la quasi-totalité des émissions de CO₂ des véhicules Toyota et Lexus neufs
- Éliminer la totalité des émissions de CO₂ liées aux installations et aux processus de Toyota
- Établir des partenariats avec les fournisseurs et les concessionnaires pour les aider à éliminer les émissions de CO₂ de leurs activités
- Veiller à ce que l'ensemble des installations et des processus Toyota conservent et protègent les ressources en eau
- Veiller à ce que l'ensemble des installations et des processus Toyota soutiennent une société fondée sur le recyclage
- Veiller à ce que l'ensemble des installations et des processus Toyota soient en harmonie avec la nature

Ici, en Amérique du Nord, notre stratégie régionale établit une feuille de route pour l'avenir, en se concentrant sur les domaines fondamentaux qui auront le plus grand impact positif, aujourd'hui et demain. Notamment :

- Étendre l'électrification des véhicules
- Réduire les émissions de carbone
- Encourager la conservation par la gestion de l'eau
- Réutiliser les matériaux et protéger la biodiversité

Pour nous aider à atteindre nos objectifs dans ces domaines essentiels, nous avons annoncé cette année notre septième plan d'action environnemental (PAE), qui décompose la vision du Défi environnemental 2050 de Toyota en étapes progressives sur cinq ans. Alors que nous arrivons à la conclusion de notre sixième PAE et entamons le prochain cycle, nous fixons de nouveaux objectifs et abordons de nouveaux domaines, tels que la réduction de l'utilisation des plastiques dans l'ensemble de nos activités en Amérique du Nord, dans le but ultime de parvenir à la neutralité carbone et à un impact environnemental positif net au niveau mondial.

Le présent rapport contient les dernières mises à jour sur nos efforts en matière de durabilité environnementale dans l'ensemble de notre organisation nord-américaine.

Toyota a une longue et fière histoire d'innovation environnementale, jalonnée de produits et d'initiatives qui sont devenus synonymes de gestion et de conservation de l'environnement. À mesure que nous avançons dans cette voie, nous sommes reconnaissants envers les membres de notre équipe, nos concessionnaires, nos fournisseurs et les communautés locales qui nous aident continuellement à atteindre les objectifs de notre stratégie de durabilité environnementale.



Tetsuo « Ted » Ogawa
Président-directeur général
Toyota Motor North America, Inc.



Kevin Butt
Directeur gestionnaire principal, Durabilité de
l'environnement
Toyota Motor North America, Inc.

Points saillants



Le Rapport environnemental de Toyota pour l'Amérique du Nord de 2021 porte sur le carbone, l'eau, les matériaux, la biodiversité et la sensibilisation. Pour vous donner un aperçu de quelques-unes de nos réalisations les plus remarquables dans chacun de ces domaines, voici les points saillants. Nous espérons que ces bribes d'information vous donneront envie d'en savoir plus sur les efforts que nous déployons pour réduire les répercussions de nos activités sur l'environnement et optimiser les résultats positifs.

CARBONE

- Dans le cadre de la prochaine étape de notre parcours vers l'électrification, Toyota a annoncé le concept de VUS Toyota bZ4X, premier d'une série mondiale de véhicules électriques à batterie qui seront lancés sous la marque « Toyota bZ ».
- Toyota s'est engagé à augmenter les ventes américaines de véhicules électrifiés à 70 % d'ici 2030 et vise également la carboneutralité de ses usines de fabrication d'ici 2035.
- TSF a effectué sa sixième émission d'obligations écologiques adossées à des actifs. Le produit net de l'offre d'obligations de 1,6 milliard de dollars sera utilisé pour financer de nouveaux contrats de vente et de location pour certains véhicules de tourisme Toyota électrifiés.
- TMNA a réduit les émissions totales de GES de portée 1 et de portée 2 de 22 % au cours des cinq dernières années.
- Toyota a installé des panneaux solaires dans trois usines qui produiront 6 480 000 kWh d'énergie renouvelable par an, soit l'équivalent de l'alimentation de près de 800 foyers par an.
- Toyota a conclu un contrat d'achat d'électricité avec Clearway Energy Group pour acheter de l'électricité provenant de Black Rock, un parc éolien de 115 MW situé en Virginie-Occidentale. Lorsque le système commencera à produire de l'électricité en 2022, Toyota compensera 166,6 millions de kWh par an avec de l'énergie renouvelable.
- Toyota et Kenworth ont déployé 10 camions électriques lourds à pile à hydrogène au port de Los Angeles. Ces camions ont parcouru plus de 8 000 milles sans émissions au cours de leurs cinq premiers mois d'utilisation.

EAU

- L'usine d'assemblage de Toyota dans l'Indiana économise environ 54 millions de gallons d'eau douce par an en réutilisant les eaux usées pendant le processus de prétraitement de la peinture. Cela correspond à la quantité nécessaire pour alimenter tout l'État de l'Indiana en eau potable pendant un mois.

MATÉRIAUX

- Nous avons recyclé 93,2 % de tous les déchets en 2020 et n'en avons éliminé que 1,5 % dans les décharges.
- TMNA a réduit le total des déchets produits de 13 % au cours des cinq dernières années.
- Entre 2017 et 2020, les contenants d'expédition réutilisables de Toyota ont permis d'éviter l'utilisation de 65,1 millions de livres de boîtes en carton. C'est l'équivalent de 65 500 tonnes courtes de bois provenant de 393 000 arbres.

BIODIVERSITÉ

- Dix-sept sites Toyota répartis en Amérique du Nord ont aménagé des jardins pour pollinisateurs dans le but de prendre soin des monarques et d'autres espèces de pollinisateurs. Si l'on tient compte des autres fabricants d'automobiles et fournisseurs d'Amérique du Nord, le nombre de sites comportant des jardins de pollinisateurs passe à plus de 200, grâce au [Pollinator Project Challenge](#).
- Une fois que les quelque 9 000 arbres plantés par Toyota pour commémorer les Jeux olympiques de Tokyo auront atteint leur maturité à environ 10 ans, ils séquestreront 200 000 lb de carbone par an.

SENSIBILISATION

- NEEF, avec le soutien majeur de Toyota, a accordé 225 000 \$ de subventions pour soutenir quatre organismes sans but lucratif qui mèneront des projets de conservation de la biodiversité sur les terres publiques dans la Province florissante de Californie. Cette zone de près de 113 438 milles carrés est désignée comme une zone sensible, ce qui signifie qu'elle abrite une grande diversité d'espèces animales et végétales que l'on ne trouve nulle part ailleurs dans le monde.
- Les subventions de NEEF pour la restauration et la résilience, d'un montant total de 275 000 \$ et financées uniquement par Toyota, ont soutenu la restauration de 879 acres de terres publiques touchées par une catastrophe naturelle.
- Toyota a versé 150 000 dollars au WWF pour soutenir le développement du Wolakota Buffalo Range, plus précisément pour la construction de 23 milles de clôture périphérique. L'aire de répartition devrait accueillir un troupeau de 1 500 bisons, qui sera le plus grand troupeau de bisons d'Amérique du Nord détenu et géré par des Amérindiens.
- Au cours des 10 années du [National Mayor's Challenge for Water Conservation](#), présenté par la Wyland Foundation et Toyota, un total de 4 millions de promesses ont été faites pour économiser 19,3 milliards de gallons d'eau.

Stratégie



Toyota bZ4X Concept

La vision globale de Toyota pour le **Respect de la planète** est une valeur fondamentale de l'entreprise et un catalyseur de nos initiatives environnementales. Le respect de la planète est aussi l'un des piliers de la stratégie de durabilité environnementale de Toyota Motor North America.

STRATÉGIE DE DURABILITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Toyota MOTor
North America

STRATÉGIE DE DURABILITÉ DE L'ENVIRONNEMENT 2050



LE **RESPECT POUR LA PLANÈTE** est l'une des valeurs fondamentales de Toyota. Pour démontrer son engagement envers cette valeur, Toyota a lancé le Défi environnemental 2050, une initiative comportant six défis mondiaux qui vont au-delà de l'objectif « zéro impact » sur l'environnement en vue d'avoir une incidence nette positive sur la société. Ici même en Amérique du Nord, nous avons élaboré une stratégie en concordance avec ces six défis afin d'avoir une incidence nette positive dans notre région.

Défi environnemental 2050

Aller au-delà de l'objectif « zéro impact » sur l'environnement en vue d'avoir une incidence nette positive :

1. Éliminer la quasi-totalité des émissions de CO2 des véhicules Toyota neufs
2. Établir des partenariats avec les fournisseurs et les concessionnaires pour les aider à éliminer le CO2 de leurs activités
3. Éliminer la totalité des émissions de CO2 liées aux installations et aux processus de Toyota
4. Veiller à ce que l'ensemble des installations et des processus Toyota conservent et protègent les ressources en eau
5. Veiller à ce que l'ensemble des installations et des processus Toyota soutiennent une société fondée sur le recyclage
6. Veiller à ce que l'ensemble des installations et des processus Toyota soient en harmonie avec la nature

Mission environnementale de TMNA

TMNA démontrera son respect pour la planète et aura une incidence nette positive sur la société et l'environnement en :

1. Soutenant le Défi environnemental d'envergure mondiale 2050 de Toyota par la mise en œuvre de nos plans d'action environnementaux quinquennaux et de notre stratégie régionale;
2. Gérant les enjeux prioritaires propres à la région Amérique du Nord;
3. Promouvant la sensibilisation, en établissant des partenariats stratégiques et en partageant son savoir-faire avec des partenaires commerciaux et d'autres parties prenantes pour créer un changement positif.

Domaines d'action prioritaires de TMNA :

TMNA a organisé ses priorités en quatre domaines d'action :



Carbone



Eau



Matériaux



Biodiversité

Plans d'action environnementaux quinquennaux de TMNA

Les objectifs quinquennaux dans les domaines suivants permettent de progresser vers les objectifs 2050 :

- Quatre domaines d'action prioritaires
- Sensibilisation

En 2015, la société a annoncé le Défi environnemental 2050 de Toyota (Défi 2050), un ensemble de six défis visionnaires dont la vocation est d'apporter une contribution révolutionnaire à certaines des questions environnementales critiques auxquelles est confronté le monde actuel, au nombre desquelles le changement climatique, la pénurie d'eau, l'épuisement des ressources, ainsi que la disparition des espèces et des habitats. Le Défi 2050 a été développé par Toyota Motor Corporation et implique l'ensemble des entités affiliées de Toyota dans le monde.

Tout au long du Défi 2050, les membres de l'équipe, dans l'ensemble de la société, dans chaque région du monde, traduisent dans les faits la vision globale de Toyota pour le respect de la planète. Le Défi 2050 nous unit tous en vue d'un but commun : ne pas nous contenter de bien protéger l'environnement et faire émerger des changements positifs hors du périmètre de nos installations.

Nous avons élaboré, dans le cadre de Toyota Motor North America (TMNA), une stratégie régionale de durabilité environnementale pour aligner la vision globale de Toyota et le Défi 2050 sur nos quatre domaines d'action prioritaires : le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité. Ces domaines prioritaires constituent le cadre dans lequel s'inscrivent nos plans d'action environnementaux sur cinq ans.

Dans chaque domaine d'action prioritaire, et avec la sensibilisation, nous visons un objectif de minimisation de l'impact sur l'environnement et une incidence positive directe sur la société et sur la planète. Pour contribuer à affiner la stratégie qui doit nous permettre de relever le Défi 2050, nous avons publié, en 2018, des documents de synthèse. Mises à jour en décembre 2019, ces synthèses constituent la feuille de route régionale qui doit nous permettre de parvenir au développement durable d'ici 2050.

- [Document de synthèse sur le CARBONE](#)
- [Document de synthèse sur l'EAU](#)
- [Document de synthèse sur les MATÉRIAUX](#)
- [Document de synthèse sur la BIODIVERSITÉ](#)

ENJEUX PRIORITAIRES

Dans le cadre de l'élaboration du Défi environnemental 2050 de Toyota, notre société mère, Toyota Motor Corporation (TMC), a réalisé une évaluation globale de l'importance relative de l'environnement¹. TMC a examiné les tendances, les risques et les débouchés à l'échelle mondiale, dont les 17 objectifs de développement durable (ODD) figurant dans l'Agenda 2030 des Nations Unies (ONU), et déterminé les enjeux environnementaux les plus importants pour la société et la planète, parmi lesquels : **les phénomènes climatiques extrêmes attribuables aux émissions de gaz à effet de serre; les pénuries d'eau dues à la croissance démographique; l'aggravation de la pollution atmosphérique dans les villes; l'épuisement des ressources; la fragmentation de l'écosystème et la perte de biodiversité.** TMC a ensuite évalué l'importance de ces questions pour Toyota et les parties prenantes externes. À l'issue de ce processus, TMC a recensé six enjeux environnementaux importants :

- 1 les émissions de CO₂ des véhicules neufs;
- 2 les émissions de CO₂ liées à la construction des véhicules;
- 3 les émissions de CO₂ liées aux activités en amont et au traitement des véhicules en fin de vie;
- 4 gestion de l'eau;
- 5 gestion des matériaux;
- 6 protection de la biodiversité.

TMC traite de ces six enjeux dans le Défi environnemental 2050 de Toyota.

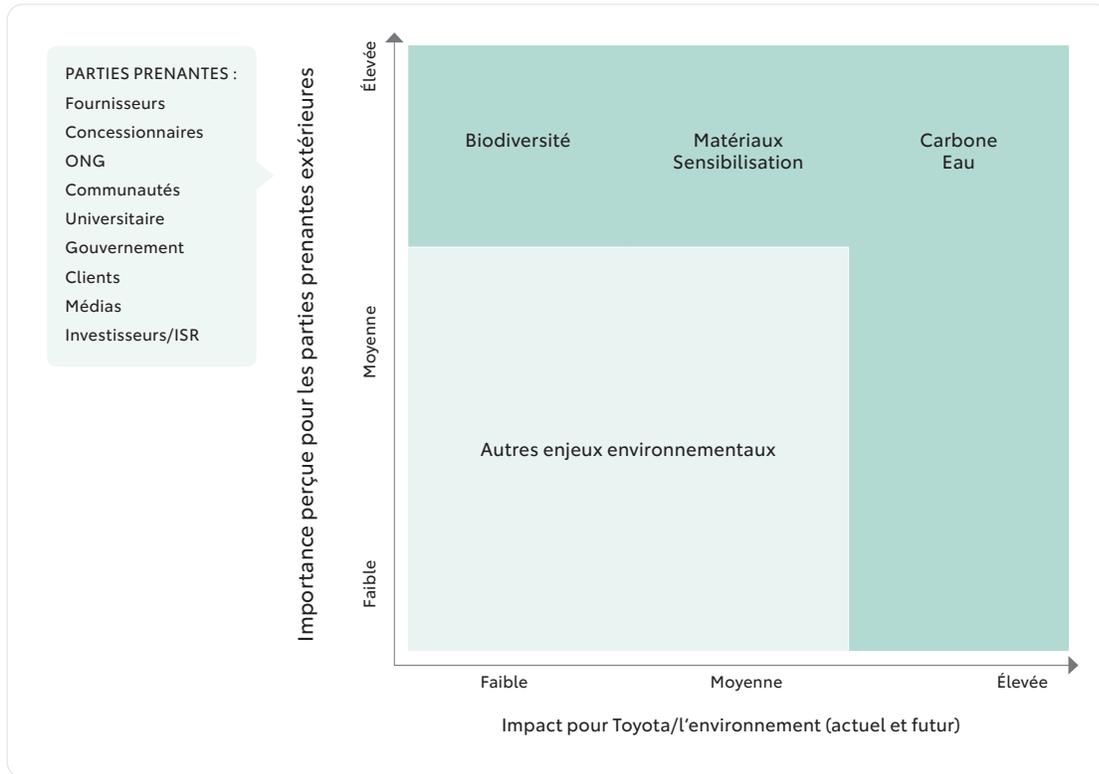
Le processus de TMNA en Amérique du Nord a suivi une voie similaire. Notre détermination des enjeux prioritaires dans le domaine de l'environnement concorde avec celle de TMC, si ce n'est qu'elle regroupe les trois défis liés aux émissions de CO₂ en un seul, que nous appelons « Carbone ». Nous insistons également sur l'importance de la sensibilisation : partager notre savoir-faire en vue d'avoir une incidence positive directe d'ici 2050. Nos enjeux environnementaux prioritaires en Amérique du Nord correspondent à nos quatre domaines d'action prioritaires – le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité – ainsi que la sensibilisation.

Nous continuons de nous occuper d'autres questions environnementales, notamment la qualité de l'air et les bâtiments verts, et nous sommes toujours résolus à respecter tous les règlements et lois en matière d'environnement. Consulter la section « Performance » pour obtenir de l'information sur nos activités et les progrès accomplis dans ces domaines.

Lire l'article vedette « [Contribuer aux objectifs de développement durable adoptés par les Nations Unies](#) » pour savoir comment les activités de durabilité environnementale de Toyota appuient l'Agenda 2030 et les ODD des Nations Unies.

¹L'importance relative, telle qu'elle est utilisée dans le contexte de ce rapport et de notre processus d'examen de l'importance relative, est différente du terme utilisé et défini dans les lois fédérales sur les valeurs mobilières. Aux fins du présent rapport, TMNA utilise la définition de la Global Reporting Initiative (GRI), qui repose sur deux dimensions : (1) l'importance des impacts économiques, environnementaux et sociaux de l'entreprise (tant positifs que négatifs), et (2) leur influence substantielle sur les évaluations et les décisions des parties prenantes (Norme GRI 101 : Fondation, 2016). Ainsi, les questions jugées importantes aux fins du présent rapport et de la détermination de nos stratégies de durabilité environnementale peuvent ne pas être considérées comme importantes aux fins des lois fédérales sur les valeurs mobilières.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRIORITAIRES POUR TMNA (MATÉRIALITÉ)



OBJECTIFS

Grâce au sixième Plan d'action environnemental (PAE) de TMNA pour les exercices financiers 2017 à 2021, nous sommes en bonne voie pour réaliser le Défi environnemental 2050 de Toyota (Défi 2050). Les résultats finaux pour les objectifs du sixième PAE sont présentés ci-dessous.

TMNA ENVIRONMENTAL ACTION PLAN, FY2017-2021		
OBJECTIF POUR L'EF 2021	ÉTAT	RÉSULTATS FINAUX
CARBONE		
Encourager l'adoption accélérée de véhicules électrifiés	●	<ul style="list-style-type: none"> Soutenu l'engagement global de l'entreprise à offrir une version électrique de chaque véhicule Toyota et Lexus au plus tard en 2025. En plus des véhicules électrifiés indiqués dans les rapports précédents, nous avons lancé, au cours de l'exercice 2021, le PHEV Lexus NX 450h+. Annoncé un véhicule électrique concept : Concept de VUS Toyota bZ4X Émis une sixième obligation écologique pour financer l'acquisition de nouveaux contrats de financement au détail et de location de certains véhicules hybrides électriques Toyota et Lexus. Participé activement aux groupes industriels qui encouragent le développement et le déploiement des applications de l'hydrogène et des véhicules électriques à pile à combustible. Poursuivi des partenariats avec Shell, FirstElement Fuels et d'autres pour l'expansion de l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène.
Réduire les émissions absolues de GES liées à nos activités nord-américaines de 15 %.	●	<ul style="list-style-type: none"> Réduit les émissions absolues de GES de 22 % en comparaison avec l'exercice 2016. Installé des panneaux solaires supplémentaires sur le site et annoncé un accord d'achat d'électricité virtuelle, une combinaison qui devrait réduire les émissions annuelles de CO2 des activités nord-américaines de 76 000 tonnes métriques. Amélioré l'intensité des émissions de GES liées aux pièces et à la logistique de nos véhicules ainsi qu'à celle de tiers indépendants américains de 6 % par rapport à l'exercice 2016.
Réduction de 5 % de l'intensité des émissions de GES provenant de la logistique.	●	<ul style="list-style-type: none"> Commencé l'utilisation de 10 camions électriques lourds Kenworth/Toyota à pile à combustible à émissions zéro aux ports de Los Angeles et de Long Beach.
EAU		
Établir les priorités des plans de gestion de l'eau et les mettre en œuvre dans les installations situées dans les zones à stress hydrique.	●	<ul style="list-style-type: none"> Cartographié des sites nord-américains avec une version mise à jour d'AqueductMC et priorisé deux sites pour l'élaboration de plans de gestion de l'eau. Nous avons commencé à élaborer les plans au cours de l'exercice financier 2022.
MATÉRIAUX		
Réduire la quantité des matériaux d'emballage	●	<ul style="list-style-type: none"> Poursuivi l'expansion de l'usage de contenants d'expédition réutilisables pour les pièces de rechange et accessoires. Entre 2017 et 2019, ce programme a permis d'économiser 65,1 millions de livres de carton et 171,6 millions de livres de bois.
BIODIVERSITÉ		
Participer à des activités régionales pour la biodiversité qui appuient des corridors fauniques.	●	<ul style="list-style-type: none"> Des jardins à l'intention des monarques et d'autres pollinisateurs ont été créés à 17 sites Toyota. Ces jardins se trouvent sur la route de migration des monarques et leur procurent nourriture et abri. TMNA a collaboré avec le Suppliers Partnership for the Environment pour lancer le Pollinator Project Challenge. Les entreprises participantes, qui comprennent des constructeurs automobiles et des fournisseurs, ont créé 206 jardins pour pollinisateurs.
<p>● Objectif atteint ○ Objectif partiellement atteint ✕ Objectif manqué</p>		

REGARD VERS L'AVENIR

Le Défi environnemental 2050 de Toyota guide nos efforts en vue de bâtir un avenir meilleur, plus intelligent et plus durable. La vision du Défi 2050 est divisée en plans d'action environnementaux (PAE) progressifs sur cinq ans. Voici comment la société s'efforce d'impulser le changement, étape par étape, pour contribuer à la carboneutralité et à un impact environnemental positif net au niveau mondial.

Ce rapport marque la fin du sixième PAE de TMNA et le début du septième PAE. Le septième PAE couvre les exercices financiers 2022 à 2026. Nos objectifs concernent les émissions de gaz à effet de serre, l'utilisation de l'eau, la réduction des matières plastiques et la restauration des habitats. Cliquez [ici](#) pour en savoir plus sur le septième PAE de TMNA, y compris une liste complète des objectifs.

GOVERNANCE DE LA DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

La division Durabilité et affaires réglementaires de TMNA s'occupe de la réglementation sur l'environnement et la sécurité des produits, de la recherche sur l'énergie et le climat, de la durabilité environnementale, de la gestion des produits chimiques en entreprise ainsi que de la certification et de la conformité des moteurs². Le groupe Durabilité environnementale (DE) de la division Durabilité et affaires réglementaires est responsable de l'élaboration de stratégies de durabilité à court, moyen et long termes pour TMNA, y compris la planification et la fixation d'objectifs en accord avec le Défi environnemental 2050 de Toyota, ce qui comprend l'élaboration d'objectifs et de cibles consolidés du plan quinquennal d'action environnementale. Le groupe DE est également responsable de l'élaboration du Rapport environnemental annuel pour l'Amérique du Nord. Le groupe DE fait rapport de l'avancement de ces activités au Comité exécutif nord-américain (NAEC).

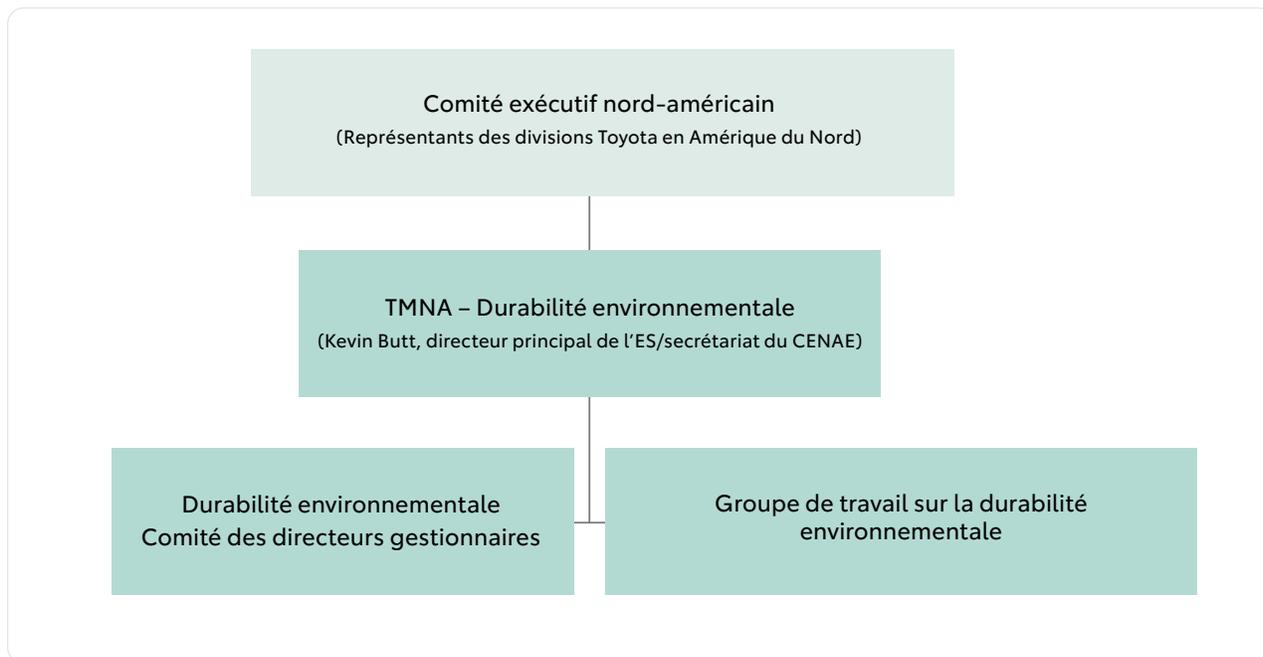
Le groupe DE a mis sur pied un Comité d'administration pour la durabilité environnementale et un Groupe de travail chargés d'assurer la coordination pour TMNA. Tous deux sont composés de spécialistes de l'environnement et de représentants de diverses divisions :

- Durabilité et Affaires réglementaires
- Recherche et développement
- Approvisionnement
- Communications d'entreprise
- Conformité et vérification
- Logistique
- Stratégie d'entreprise
- Services immobiliers
- Environnement et installations
- Juridique
- Toyota Canada Inc. (TCI)
- Opérations de la chaîne d'approvisionnement en pièces
- Division de la fabrication et de l'ingénierie

Des représentants de ces divisions participent également aux groupes de réflexion qui se concentrent sur des thèmes environnementaux donnés (par ex., l'eau ou la biodiversité). Ces groupes de réflexion rendent compte au Groupe de travail sur la durabilité de l'environnement et participent à la mise en œuvre des buts du plan d'action environnemental, effectuent des analyses comparatives environnementales et des activités de collecte de données, et mènent des activités de sensibilisation des membres de l'équipe et des parties prenantes externes.

² Séparément, la division Environnement et installations (E&F) de TMNA s'occupe de la conformité réglementaire en matière d'environnement et de sécurité des installations.

GOUVERNANCE DE LA DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE EN AMÉRIQUE DU NORD



Carbone



Le carbone est un des quatre domaines d'action prioritaires de Toyota en Amérique du Nord en ce qui concerne la durabilité environnementale. Notre stratégie de réduction du carbone répond au Défi environnemental 2050 de Toyota en cherchant **à réduire les émissions de CO₂ de nos véhicules neufs, à éliminer les émissions de CO₂ de nos activités, et à aider nos fournisseurs et nos concessionnaires à éliminer leurs émissions de CO₂**. Les changements climatiques affectent toute la communauté mondiale. Nous travaillons à chaque étape du cycle de vie du véhicule afin de soutenir le monde dans la construction d'un avenir à faible carbone.

OBJECTIFS DE RÉDUCTION DU CARBONE

Ces objectifs soutiennent les ODD suivants :



Objectifs de développement durable des Nations Unies



Toyota Motor North America (TMNA) avait l'objectif suivant en matière de CARBONE pour les exercices 2017 à 2021 :



1) Défi de réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs :

Encourager l'adoption accélérée de véhicules électrifiés (atteint)

En Amérique du Nord, nous nous efforçons d'accélérer l'adoption des véhicules électrifiés (hybrides, hybrides branchables, électriques à batterie et à pile à combustible) en soutenant systématiquement des initiatives de sensibilisation, en émettant des obligations écologiques pour financer l'acquisition de nouveaux contrats d'achat et de location de véhicules électrifiés neufs, en participant à des regroupements industriels pertinents et en finançant le développement d'une infrastructure de distribution d'hydrogène.

À l'échelle mondiale, l'entreprise s'est engagée à proposer une version électrifiée de chaque véhicule de marque Toyota et Lexus d'ici 2025. TMNA a également un nouvel objectif : d'ici 2025, 40 % des véhicules neufs vendus aux États-Unis seront des véhicules électrifiés, et l'objectif passera à 70 % d'ici 2030. Cet objectif nous fait avancer sur la voie de la réalisation du défi consistant à éliminer les émissions de CO₂ des véhicules neufs d'ici 2050.

Pour en savoir plus sur notre approche à l'électrification, lire notre article vedette [« La voie vers l'électrification »](#).

ÉDUCATION

Nous menons une diversité d'activités pour éduquer les consommateurs et le public en général sur nos véhicules à technologie de pointe. Par exemple, nous organisons des événements d'essais routiers, nous participons à des programmes de démonstration avec des universités et des organismes gouvernementaux, et nous soutenons des forums de leaders d'opinion influents, tels que les Environmental Media Awards. Nous parrainons également le programme Toyota Young Investigator Fellowship de l'Electrochemical Society (ECS) afin d'encourager les jeunes professeurs et chercheurs à poursuivre des recherches sur les batteries et les piles à combustible.

Lyft Canada et Toyota Canada, en partenariat avec Toyota Crédit Canada, ont lancé un partenariat qui permettra aux conducteurs de la plateforme Lyft dans la région métropolitaine de Vancouver de louer une Toyota Mirai par le biais du nouveau programme KINTO Share de Toyota. Ce projet de démonstration de concept permettra à un plus grand nombre de Canadiens de faire l'expérience directe des véhicules électriques à pile à hydrogène, en démontrant leur viabilité et leur efficacité. Le programme contribue également à l'atteinte des objectifs de la Stratégie canadienne pour l'hydrogène, qui établit un cadre ambitieux pour faire du Canada un leader mondial de l'hydrogène.

OBLIGATIONS ÉCOLOGIQUES

En 2020, Toyota Services Financiers (TSF) a émis une obligation verte de 750 millions \$ sur 10 ans, qui a été utilisée pour financer 25 280 nouvelles ventes au détail avec prêt ou nouveaux contrats de location de certains modèles de véhicules hybrides Toyota et Lexus. TSF estime que, pendant leur vie utile, ces véhicules réduiront les émissions de CO₂ de 627 939 tonnes métriques tout en réduisant la consommation d'essence de 64,8 millions de gallons. (La réduction estimée des émissions de CO₂ et de consommation d'essence sur toute la durée de vie a été mesurée à l'aide des hypothèses normalisées de l'industrie concernant les kilomètres parcourus par les véhicules sur toute leur durée de vie et étaient relatives au véhicule moyen de l'année-modèle 2019 dans la catégorie berline/familiale de l'EPA.)

En 2021, TSF a effectué sa sixième émission d'obligations écologiques adossées à des actifs. Le produit net de l'offre d'obligations de 1,6 milliard \$ sera utilisé pour financer de nouveaux contrats de vente avec emprunt et de location pour certains véhicules de tourisme Toyota d'année-modèle 2020 ou ultérieure. Pour cette nouvelle offre, TSF a fixé les critères d'admissibilité les plus élevés pour la qualification des véhicules de toutes ses obligations vertes à ce jour. Ces véhicules doivent répondre à chacun des trois critères d'admissibilité : 1) le véhicule doit être de type hybride électrique, hybride électrique branchable, électrique à pile à combustible ou électrique à batterie; 2) le modèle de base du véhicule doit avoir une émission maximale de dioxyde de carbone à l'échappement ne dépassant pas 110 grammes par kilomètre (environ 177 grammes par mille); et 3) le véhicule doit avoir un indice de smog de 7 ou plus (10 étant l'indice le plus propre), telle que déterminé par l'EPA. Il existe actuellement six modèles de véhicules admissibles dans la gamme Toyota, à savoir la Camry hybride, la Corolla hybride, la Prius, la Prius Prime, le RAV4 Prime et la Mirai.

TSF a révolutionné le marché des obligations écologiques en émettant en 2014 les toutes premières émissions d'obligations écologiques adossées à des actifs de l'industrie automobile. L'entreprise a ensuite émis une série d'obligations vertes supplémentaires adossées à des actifs et des obligations vertes non garanties libellées en dollars américains et en euros. Les six émissions d'obligations écologiques de TSF totalisent 7,6 milliards \$ et constituent un élément important du programme de financement diversifié de l'entreprise.

Le programme d'obligations écologiques de TSF a été vérifié par Sustainalytics, un des principaux prestataires mondiaux de recherches, de notations et d'analyses en matière environnementale, sociale et de gouvernance d'entreprise. Les principaux souscripteurs de l'émission d'obligations écologiques sont Citigroup, Credit Agricole Securities, SMBC Nikko et TD Securities. Citigroup et Credit Agricole Securities sont également les conseillers conjoints en matière de structuration des obligations écologiques pour cette transaction.

AFFILIATIONS À DES GROUPES INDUSTRIELS

Toyota est membre de nombreuses associations commerciales qui encouragent le développement et le déploiement des technologies de l'hydrogène et des piles à combustible. Par exemple :

Le **Conseil de l'hydrogène** est une initiative mondiale regroupant des entreprises de premier plan dans les secteurs de l'énergie, des transports et d'autres industries partageant une vision unifiée et une ambition à long terme pour l'hydrogène afin de favoriser la transition vers une société à faibles émissions de carbone. Pour avancer vers la réalisation de ces objectifs, le Conseil de l'hydrogène travaille avec des acteurs clés, dont des décideurs politiques, des investisseurs, des organisations internationales et la société civile, et leur formule des recommandations. Toyota Motor Corporation est membre du comité d'orientation.

Le **California Hydrogen Business Council (CHBC)** est l'un des principaux défenseurs de l'industrie de l'hydrogène et des piles à combustible en Californie. Le CHBC est une association commerciale composée de membres qui représente un large éventail d'organisations du secteur. TMNA en est un membre Or.

La **California Hydrogen Coalition (CHC)** a pour mission de faciliter la transition de la Californie vers des véhicules à émissions nulles en élargissant la disponibilité d'un approvisionnement en hydrogène fiable, pratique et abordable. TMNA en est un membre fondateur.

La **Fuel Cell & Hydrogen Energy Association (FCHEA)** représente plus de 50 entreprises et organisations de premier plan qui font progresser les technologies énergétiques innovantes, propres, sûres et fiables. Sa mission est de faire progresser la commercialisation et de promouvoir les marchés des piles à combustible et de l'énergie hydrogène. La FCHEA cherche à faire grandir le soutien, et constitue une voix cohérente de l'industrie pour les régulateurs et les décideurs politiques. TMNA est un membre de niveau 1 et occupe un poste au sein du conseil d'administration.

La **Renewable Hydrogen Alliance (RHA)** est une association commerciale engagée dans la défense des politiques, l'éducation et la sensibilisation des régulateurs, des législateurs, de la communauté environnementale et d'autres parties prenantes, afin de promouvoir l'utilisation d'énergies renouvelables en tant que sources neutres pour le climat comme étape essentielle pour réduire la dépendance aux combustibles fossiles dans une série de secteurs : énergie, transport, processus industriels et agriculture. TMNA en est membre.

L'Association canadienne de l'hydrogène et des piles à combustible (ACHPC) est une association nationale sans but lucratif qui soutient les entreprises, les gouvernements, les établissements de recherche et les universités du Canada dans le développement, la démonstration et le déploiement des technologies de l'hydrogène et des piles à combustible au Canada et à l'étranger. L'ACHPC a deux subdivisions régionales : en Colombie-Britannique (Hydrogen BC) et au Québec (Hydrogène Québec). Les membres de l'ACHPC sont spécialisés dans le développement de piles à combustible, la production d'hydrogène, l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène, le stockage d'énergie, la fabrication de véhicules, les composants et les matériaux, la recherche, l'ingénierie et le conseil. Toyota Canada Inc. est membre de l'ACHPC.

INFRASTRUCTURE DE RAVITAILLEMENT EN HYDROGÈNE

Les infrastructures de ravitaillement en hydrogène sont essentielles pour la commercialisation de véhicules électriques à pile à combustible (FCEV), comme la Toyota Mirai. Selon les estimations de l'Université de Californie à Irvine, seulement 68 stations de distribution d'hydrogène suffisent pour ravitailler 10 000 véhicules à pile à combustible dans tout l'État, et 49 sont déjà en exploitation. La California Energy Commission (CEC) a affecté des financements pour la construction au cours des prochaines années d'une centaine de stations de distribution d'hydrogène.

En avril 2021, TMNA et Chevron U.S.A. Inc., par l'intermédiaire de sa division Chevron Products Company (Chevron), ont signé un protocole d'entente visant à explorer une alliance stratégique pour catalyser et diriger le développement d'entreprises commercialement viables et à grande échelle dans le domaine de l'hydrogène, dans le but de faire progresser une économie mondiale de l'hydrogène fonctionnelle et florissante. Chevron et Toyota souhaitent travailler sur trois grandes priorités stratégiques : collaborer sur les mesures de politique publique liées à l'hydrogène qui soutiennent le développement de l'infrastructure de l'hydrogène; comprendre la demande actuelle et future du marché pour les véhicules électriques légers et lourds à pile à combustible et les possibilités d'approvisionnement pour cette demande; et explorer les possibilités de poursuivre conjointement la recherche et le développement dans les domaines des véhicules à l'hydrogène et du stockage de l'hydrogène.

Toyota contribue à financer le développement d'une infrastructure de l'hydrogène en Amérique du Nord :

Californie : Shell, en partenariat avec Toyota, a ouvert six nouvelles stations d'hydrogène dans les régions de San Francisco et de Sacramento, et d'autres sont à venir. De même, Iwatani a travaillé avec Toyota à l'expansion du réseau et exploite maintenant quatre stations d'hydrogène dans le cadre de ses activités croissantes en Californie. En outre, FirstElement Fuels, avec le soutien de Toyota, est un des principaux acteurs du développement d'un réseau intégré de stations d'hydrogène dans des marchés californiens cibles, conformément au plan du California Fuel Cell Partnership. En août 2021, FirstElement a ouvert avec succès 28 stations d'hydrogène, dont de nouvelles stations de grande capacité, à quatre postes de ravitaillement, alimentées en hydrogène liquide, et développe de nombreuses autres de ces stations d'hydrogène liquide de plus grande taille afin d'élargir encore plus la disponibilité de l'hydrogène.

Washington : TMNA, en partenariat avec la Bonneville Environmental Foundation, le Douglas County Public Utility District (PUD) et la Renewable Hydrogen Alliance, a reçu une subvention de 1,9 million \$ du Centralia Coal Transition Board pour financer un projet de démonstration d'hydrogène renouvelable, qui est à mettre en place la première station d'hydrogène pour les véhicules à pile à combustible dans l'État de Washington en utilisant de l'hydrogène renouvelable fabriqué par électrolyse à partir de l'énergie hydroélectrique propre et renouvelable du Douglas County PUD. La sélection initiale des sites pour les stations d'hydrogène vise des emplacements à proximité de parcs de véhicules publics dans la région de Lewis et du sud du comté de Thurston, ainsi qu'à mi-chemin entre les zones métropolitaines de Seattle et de Vancouver/Portland.

Canada : Toyota Canada travaille en étroite collaboration avec ses partenaires pour promouvoir la mise en place d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante au Canada. En juin 2018, la première station de vente d'hydrogène au détail au Canada a été mise en service à Vancouver. En 2019, des stations ont ouvert à Québec et à Burnaby. En 2020, des stations ont ouvert à North Vancouver et à Victoria, et d'autres sont en préparation.

Pour accélérer le développement de l'infrastructure de distribution d'hydrogène et l'adoption des véhicules FCEV, Toyota participe aussi activement à des collaborations en vue de créer des stations d'hydrogène encore plus grandes, axées sur les camions lourds, afin de promouvoir le transport de marchandises sans émissions tout en augmentant ses efforts de création de stations d'hydrogène pour véhicules légers, en tirant parti des synergies d'approvisionnement du réseau et en accélérant les économies d'échelle. Pour en savoir plus sur les véhicules lourds à pile à hydrogène, voir [« Camionnage sans émissions »](#).



2) Défi d'élimination d'émissions de CO₂ des activités :

Réduire les émissions absolues de GES liées à nos activités nord-américaines de 15 % (réalisé).

L'objectif couvre les émissions totales de GES de portée 1 et de portée 2 provenant de sources fixes et mobiles sur les sites de production et de non-production. L'exercice financier de référence est 2016.

Les émissions totales de portées 1 et 2 ont diminué de 22 % depuis l'exercice financier de référence et de 8 % depuis l'exercice précédent. Cette diminution par rapport à l'exercice précédent est due en partie à la réduction des activités pendant la pandémie de COVID-19 mais, au cours des cinq dernières années, elle peut aussi être attribuable aux améliorations de l'efficacité énergétique, aux investissements dans l'énergie renouvelable et aux changements dans les volumes de production et la gamme de modèles.

À partir de 2022, nous avons un nouvel objectif quinquennal de réduction des émissions de CO₂ liées à la consommation d'électricité de 25 % par rapport à l'exercice financier 2014. Cet objectif nous fait avancer sur la voie de la réalisation de l'objectif mondial de l'entreprise consistant à rendre toutes nos usines carboneutres d'ici 2035 et à éliminer les émissions de CO₂ provenant de la consommation énergétique de nos usines d'ici 2050.

Voir « [Émissions de CO₂ des opérations](#) » pour de l'information sur nos activités de réduction de consommation d'énergie et d'émissions de GES. Voir la section « [Émissions de GES des opérations](#) » dans le chapitre Performance pour des données sur le rendement en matière d'élimination des émissions de GES.



3) Défi émissions de CO₂ de tout le cycle de vie :

Réduire de 5 % l'intensité des émissions de GES issues des activités logistiques (réalisé).

Cet objectif mesure l'intensité des émissions de GES issues de la logistique routière, ferroviaire, aérienne et maritime, détenue en propre ou par des tiers, utilisée pour le transport des pièces de rechange, des accessoires et des véhicules aux États-Unis. L'exercice financier de référence est 2016. L'intensité est mesurée en grammes de CO₂e divisés par tonne-kilomètre, qui correspond au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

L'intensité des GES de la logistique a diminué de 6 % par rapport à l'année de référence, en partie en raison de la réduction des activités et des ventes pendant la pandémie de COVID-19, mais aussi grâce aux améliorations de l'efficacité énergétique et à l'augmentation de l'utilisation de carburants de remplacement mises en œuvre au cours des cinq dernières années.

Toyota Transport (transporteur routier) et Toyota Logistics Services (expéditeur) continuent à participer à SmartWay^{MD}, un partenariat de l'EPA des États-Unis axé sur le marché visant à aider les entreprises à transporter leurs biens de la manière la plus propre et la plus économique possibles. Un des principaux buts de SmartWay est d'améliorer le rendement énergétique et de réduire les émissions de GES causées par le mouvement de marchandises. Tous les transporteurs de véhicules sous contrat avec TLS sont également membres de SmartWay^{MD}.

À partir de l'exercice financier 2022, nous avons un nouvel objectif quinquennal de réduction des émissions de CO₂ liées à nos activités logistiques et à celles de tiers fournisseurs de 15 % par rapport à l'exercice financier 2018. Cet objectif nous fait avancer sur la voie de la réalisation du défi consistant à éliminer les émissions de CO₂ de tout le cycle de vie d'ici 2050.

Voir la section « [Émissions de GES des opérations](#) » dans le chapitre Performance pour des données sur le rendement en matière de réduction de l'intensité des GES que produisent les activités logistiques.

Voir la section « [Fournisseurs](#) » pour davantage d'informations sur les efforts de réduction des émissions de GES que produisent les activités logistiques de tiers.

ÉMISSIONS DE CO₂ DES VÉHICULES

Le Défi environnemental 2050 de Toyota appelle les entreprises Toyota de toutes les régions du monde à réduire d'ici 2050 les émissions de CO₂ des véhicules neufs de 90 % par rapport à la valeur de référence de 2010. Pour atteindre cet objectif, Toyota poursuit de multiples pistes afin de réduire la consommation de carburant des véhicules et les émissions de GES; le groupe est en outre déterminé à utiliser diverses formes d'électrification, telles que les véhicules hybrides, les véhicules électriques à batterie et la technologie de pile à combustible. Nous tentons de jumeler les technologies aux besoins des clients et à la réglementation gouvernementale dans chaque région spécifique. Nous évaluons les groupes propulseurs, le poids, l'aérodynamisme et d'autres attributs des véhicules, afin d'optimiser leur efficacité énergétique, tout en préservant les dimensions, la puissance, l'autonomie et le prix que les clients exigent, cela tout en conservant des caractéristiques de qualité, de durabilité, de fiabilité, de sécurité et de performance de classe mondiale.

Il nous faut tenir compte de plusieurs facteurs lorsque nous cherchons à établir le jumelage approprié. C'est pourquoi nous faisons de la recherche sur les tendances des automobilistes, les comportements sociaux, le paysage changeant du transport et de l'énergie, les synergies entre les carburants et les technologies automobiles, ainsi que l'évolution des villes. Les initiatives gouvernementales peuvent également influencer l'adoption de technologies de pointe là où le marché et l'infrastructure de soutien sont encore en développement. La recherche sur ces facteurs nous aide à comprendre quelles technologies sont les mieux adaptées aux circonstances d'un marché donné.

Les connaissances acquises lors du développement et du déploiement des hybrides aident Toyota à accélérer l'introduction de futurs groupes propulseurs qui utiliseront une grande diversité de sources d'énergie et de carburants, dont l'hydrogène et l'électricité. Toyota et Lexus offrent actuellement 19 modèles de véhicules électrifiés en Amérique du Nord. Au nombre de ceux-ci figurent 15 véhicules hybrides essence-électricité, trois véhicules hybrides électriques branchables et un véhicule hybride électrique à pile à hydrogène.

Toyota a la conviction qu'à l'avenir nous continuerons à utiliser diverses technologies d'électrification et s'est engagée à offrir, d'ici 2025, une version électrifiée de chacun de ses modèles Toyota et Lexus. TMNA a également un nouvel objectif : d'ici 2025, 40 % des véhicules neufs vendus aux États-Unis seront des véhicules électrifiés, et l'objectif passera à 70 % d'ici 2030.

Pour ce qui est de l'avenir, Toyota collabore avec des organismes de recherche, des universités et des sociétés de science des matériaux en investissant dans l'intelligence artificielle pour accélérer la conception et la découverte de matériaux de pointe. La recherche contribue à la découverte de nouveaux matériaux de pointe pouvant être utilisés dans la conception de batteries et de catalyseurs de piles à combustible capables d'alimenter de futurs véhicules à émissions nulles et carboneutres. Ces efforts permettent de jeter les bases des énergies propres de demain et nous rapprocheront de l'objectif de Toyota, qui est de réduire à l'échelle mondiale les émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs de 90 % d'ici 2050.

Pour obtenir de l'information additionnelle sur les émissions de CO₂ des véhicules, consulter les sections suivantes : Article vedette portant sur l'approche de Toyota à l'égard de l'électrification « [La voie vers l'électrification](#) ». Objectif de TMNA visant à accélérer l'adoption de véhicules électrifiés, voir « [Objectifs pour le carbone](#) ». « [Émissions de GES des véhicules](#) » pour les données sur le parc de véhicules de Toyota aux États-Unis et au Canada.

Parc De Véhicules Électriques Toyota

MODÈLE	TYPE DE VÉHICULE ÉLECTRIFIÉ
Toyota Mirai	Électrique à pile à combustible
Toyota Prius Prime	Hybride électrique branchable
Toyota RAV4 Prime	Hybride électrique branchable
Toyota Prius	À électricité et essence
Toyota Avalon Hybrid	Hybride à électricité et essence
Toyota Camry Hybrid	Hybride à électricité et essence
Toyota Corolla Hybrid	Hybride à électricité et essence
Toyota Highlander Hybrid	Hybride à électricité et essence
Toyota RAV4 Hybrid	Hybride à électricité et essence
Toyota Sienna Hybrid	Hybride à électricité et essence
Toyota Venza Hybrid	Hybride à électricité et essence
Lexus ES 300h	Hybride à électricité et essence
Lexus LC 500h	Hybride à électricité et essence
Lexus LS 500h	Hybride à électricité et essence
Lexus NX 300h	Hybride à électricité et essence
Lexus RX 450h+	Hybride électrique branchable
Lexus RX 450h	Hybride à électricité et essence
Lexus RX 450hL	Hybride à électricité et essence
Lexus UX 250h	Hybride à électricité et essence

PROGRAMME CLEAN ASSIST

CARBONE

Ce projet soutient les ODD suivants :



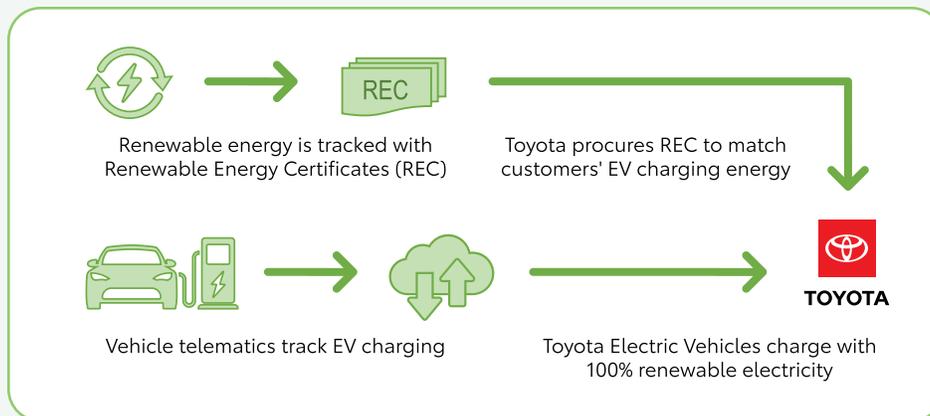
Objectifs de développement durable des Nations Unies




Le programme Clean Assist permet aux propriétaires admissibles de Prius Prime ou de RAV4 Prime en Californie de compenser la recharge de leur véhicule par de l'énergie 100 % renouvelable, quel que soit l'endroit où le véhicule est branché. Il n'y a rien à déboursier pour participer au programme.

Clean Assist est centré sur les Renewable Energy Certificates (certificats d'énergie renouvelable) ou REC, une méthode reconnue par l'EPA pour suivre la production et la consommation d'énergie renouvelable. Toyota utilise la télématique pour mesurer et enregistrer la quantité d'électricité consommée par un véhicule inscrit lorsqu'on le charge. Toyota achète ensuite le nombre de REC correspondant à la quantité d'énergie facturée, puis retire ces REC de la circulation.

Toyota a choisi de participer volontairement au programme Low Carbon Fuel Standard (LCFS) de la California Air Resources Board (CARB). Ce programme vise à réduire les émissions de GES liées au transport en Californie, notamment par l'utilisation d'électricité renouvelable pour recharger les véhicules électriques. La recharge de véhicules avec de l'électricité renouvelable peut générer des crédits LCFS, qui peuvent ensuite être vendus. Toyota réinvestit ses crédits LCFS dans la promotion des véhicules électriques par le biais du marketing, de l'éducation, de la recharge et plus encore.



FAIRE PROGRESSER LES TECHNOLOGIES CONVENTIONNELLES

La nouvelle architecture globale de Toyota (TNGA) illustre les éléments clés de notre stratégie technologique visant à réduire simultanément les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules, tout en améliorant leurs performances. L'utilisation continue de la nouvelle architecture globale de Toyota (TNGA) permettra de partager plus facilement beaucoup de technologies révolutionnaires avec les véhicules futurs, et aide Toyota à respecter son engagement à « fabriquer des véhicules toujours meilleurs ». Le développement intégré de la TNGA permet de réaliser un concept d'optimisation absolue d'une unité plateforme et groupe propulseur légère, rationalisée et haute performance. La TNGA nous aide à répondre aux besoins des consommateurs, tout en continuant à rendre nos véhicules plus écoénergétiques.

Le dernier ajout à notre gamme bâti sur la plateforme TNGA est le nouveau véhicule hybride branchable (PHEV) Lexus NX 450h+ 2022. Une première pour Lexus, ce nouveau PHEV donne vie au slogan « Lexus électrifié » grâce aux performances et au silence caractéristiques d'un modèle hybride branchable. Grâce à sa nouvelle batterie lithium-ion haute capacité, le NX 450h+ a une autonomie estimée par le constructeur à 58 kilomètres en mode électrique seul. En utilisant le courant de charge maximal de 240 volts, le Lexus NX hybride branchable peut être entièrement rechargé en deux heures et demie environ lorsqu'il est équipé du chargeur embarqué accéléré de 6,6 kW offert en option.



Véhicule PHEV Lexus NX 450h+ 2022

Nous avons également annoncé un nouveau VUS concept entièrement électrique : le Toyota bZ4X. Le concept bZ4X symbolise notre engagement à pousser les choses plus loin et à aller « au-delà de zéro ». Dans le cadre de la prochaine étape de notre parcours vers l'électrification, le concept bZ4X est le premier d'une série mondiale de véhicules électriques à batterie qui seront lancés sous la marque « Toyota bZ ». Développé conjointement avec Subaru, le concept de VUS Toyota bZ4X est construit sur la nouvelle plateforme e-TNGA dédiée aux véhicules électriques à batterie. Le début des ventes est prévu pour 2022.



Concept de VUS Toyota bZ4X

ÉMISSIONS DE CO₂ DES OPÉRATIONS

Au cours de l'exercice financier 2021, l'utilisation d'électricité, de gaz naturel et d'autres combustibles par TMNA a entraîné des émissions de 1 million de tonnes métriques de CO₂e, soit une diminution de 22 % par rapport à l'exercice financier de référence 2016 et une diminution de 8 % par rapport à l'exercice précédent. Pour les données sur l'énergie et les GES, voir la section « Carbone » dans le chapitre Performance.

Toyota vise à rendre toutes ses activités de fabrication carboneutres d'ici 2035 et à éliminer les émissions de CO₂ provenant de la consommation énergétique de nos usines d'ici 2050. Pour atteindre ces objectifs, nos installations mettent en œuvre des mesures qui ont un impact sur les opérations quotidiennes et réduisent la consommation d'énergie ainsi que les émissions de GES. Par exemple, la peinture utilisée dans les ateliers de peinture de nos usines d'assemblage doit être agitée pour maintenir les solides de la peinture en suspension. Dans le passé, nous utilisions pour ce faire des moteurs pneumatiques, qui nécessitent une alimentation constante en air comprimé pour assurer l'agitation. Nos usines d'assemblage de l'Indiana, du Kentucky et du Texas ont équipé les agitateurs de peinture de moteurs électriques à vitesse variable qui réduisent de beaucoup l'énergie nécessaire à l'agitation de la peinture. Le passage aux moteurs électriques permet à ces trois usines d'économiser plus de 3,8 millions de kWh d'électricité par an et d'éviter l'émission de 2 186 tonnes métriques de CO₂.

En outre, les usines nord-américaines de Toyota ont participé l'an dernier à une initiative régionale visant à réduire la consommation d'énergie pendant les périodes où aucun véhicule n'est produit, à savoir les fins de semaine et entre les quarts de travail. En éteignant les lumières et en ajoutant des commandes automatiques aux équipements pour gérer des paramètres tels que la vitesse ou la température, les usines réduisent la consommation annuelle d'électricité de près de 38,5 millions de kWh et la consommation de gaz naturel de 9 800 MMBtus, et évitent ainsi l'émission de 9 275 tonnes métriques de CO₂. Voici quelques exemples de projets de réduction de consommation d'énergie :

- **À l'usine d'assemblage de l'Indiana, des régulateurs automatiques de la température ont été installés sur cinq fours dans l'atelier de peinture et la température a été réglée plus bas.**
- **À l'usine de coulage de Toyota dans le Tennessee, 36 ventilateurs d'extraction montés sur le toit ont été connectés au système de gestion du bâtiment et 12 entraînements à fréquence variable ont été installés pour contrôler la pression dans le bâtiment et réduire le temps de fonctionnement des ventilateurs.**
- **À l'usine d'assemblage du Kentucky, les unités de chauffage, de ventilation et de climatisation sont désormais contrôlées par un système qui les met en marche uniquement quand du travail s'effectue. Des ventilateurs à vitesse variable ont également été installés à la place de ventilateurs fonctionnant uniquement à haute vitesse.**
- **À l'usine d'assemblage de Toyota en Basse-Californie, de nouvelles commandes ont été installées pour rendre les cabines de peinture et les fours plus écoresponsables.**

ÉNERGIE RENOUVELABLE

CARBONE

Ce projet soutient les ODD suivants :



Objectifs de développement durable des Nations Unies




Toyota vise à rendre toutes ses activités de fabrication carboneutres d'ici 2035 et à éliminer les émissions de CO₂ provenant de la consommation énergétique de nos usines d'ici 2050. Pour atteindre ces objectifs et lutter contre le changement climatique, Toyota investit dans une combinaison de projets d'énergie renouvelable sur site et hors site.

Au cours de l'exercice financier 2021, Toyota a ajouté 10,8 acres de nouveaux panneaux solaires dans ses usines de l'Alabama, du Missouri et de la Virginie-Occidentale, réduisant ainsi sa dépendance à l'égard de l'énergie extérieure nécessaire à ses activités.

- **L'usine de moteurs de Huntsville, en Alabama, a investi 2,7 millions \$ dans une installation solaire de 3,3 acres d'une capacité de production d'électricité de 1,6 mégawatt.**
- **La fonderie d'aluminium de Troy, au Missouri, a investi 1,7 million \$ dans une installation solaire de 1,5 acre d'une capacité de production d'électricité de 0,75 mégawatt.**
- **L'usine de moteurs et de transmissions de Buffalo, en Virginie-Occidentale, a investi 4,9 millions \$ dans une installation solaire de 6 acres d'une capacité de production d'électricité de 2,6 mégawatts.**

L'ensemble de ces trois installations de panneaux solaires devrait permettre de compenser 6 480 000 kWh d'énergie, soit l'équivalent de l'alimentation annuelle de près de 800 foyers, et de réduire les émissions de CO₂ des usines de 4 304 tonnes métriques par an.

En outre, le nouveau Centre de distribution de pièces de l'Est du Canada (ECPDC), situé en Ontario, utilise un chauffage géothermique qui réduit la dépendance du bâtiment à l'égard du gaz naturel, est doté de vitres dynamiques à atténuation automatique dans l'ensemble de ses bureaux et utilise un éclairage à DEL à détection de mouvement. Un ensemble de panneaux solaires sera installé et commencera à fonctionner en 2022. Il est prévu que ce bâtiment obtiendra la certification Bâtiment à carbone zéro du Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCa). Une fois certifié, l'ECPDC devrait être un des plus grands bâtiments certifiés zéro carbone au Canada et en Amérique du Nord.

De plus, nous continuons à rechercher des accords d'achat d'énergie virtuelle qui nous permettront d'accélérer le passage de TMNA à des sources d'énergie renouvelable. En 2020, Toyota a conclu un contrat à long terme d'achat d'électricité avec Clearway Energy Group pour acheter de l'électricité provenant de Black Rock, un parc éolien de 115 MW situé dans les comtés de Grant et de Mineral, en Virginie-Occidentale. Clearway a commencé la construction du parc éolien au début de 2021 et devrait commencer à produire de l'électricité en 2022.

TMNA est membre de la Renewable Energy Buyers Alliance (REBA). La REBA est une association d'acheteurs d'énergie à grande échelle qui cherchent à procurer de l'énergie renouvelable partout aux États-Unis. Les objectifs de l'organisation sont d'agir comme catalyseur pour 60 gigawatts de nouveaux projets d'énergie renouvelable d'ici 2025 et de débloquent le marché de l'énergie pour tous les acheteurs d'énergie à grande échelle en créant des voies d'approvisionnement viables.



ÉNERGIE RENOUVELABLE

À partir de 2022, TMNA utilisera 198,6 millions de kWh d'énergie renouvelable par an, ce qui évitera l'émission de 85 800 tonnes métriques de CO₂.

Énergies renouvelables aux installations Toyota	Emplacement	Année d'installation	kWh/an	Tonnes métriques de CO ₂ évitées/an
Centre de pièces – Solaire	Ontario, CA	2008	1,296,642	560
Usine d'assemblage du Kentucky – Gaz de décharge	Georgetown, KY	2015	4,941,583	2,134
Siège social de Plano – Solaire	Plano, TX	2017	12,121,719	5,238
PEMC – Solaire	Georgetown, KY	2018	588,000	254
R et D – Solaire	York, MI	2018	371,424	161
Usine d'assemblage d'Alabama – Solaire	Huntsville, AL	2020	2,803,200	1,211
Fonderie d'aluminium du Missouri – Solaire	Troy, MO	2020	1,314,000	568
Usine de moteurs de Virginie-Occidentale – Solaire	Buffalo, WV	2021	4,555,200	1,968
TOTAL SUR SITE			31,936,104	13,798
Renouvelables hors site	Emplacement	Année de début de la production d'énergie	kWh/an	Tonnes métriques de CO ₂ évitées/an
VPPA – Éolienne	Comtés de Mineral et Grant, Virginie-Occidentale	2022	166,615,000	71,999
TOTAL HORS SITE			166,615,000	71,999

ÉMISSIONS DE CO₂ PROVENANT DE TOUT LE CYCLE DE VIE

Le Défi environnemental 2050 de Toyota appelle à une élimination des émissions de CO₂ provenant de tout le cycle de vie. TMNA concentre ses efforts en amont avec les fournisseurs et en aval avec les concessionnaires, en soutenant et en guidant leurs efforts et en partageant son savoir-faire.

FOURNISSEURS

En 2021, nous avons mis à jour les exigences environnementales imposées à nos fournisseurs pour mieux les harmoniser au Défi environnemental 2050 de Toyota. Dans le cadre de ces nouvelles exigences, les fournisseurs se joignent à nos efforts pour réduire les émissions de CO₂ provenant de tout le cycle de vie des véhicules et doivent s'engager à atteindre un objectif annuel de réduction des émissions de CO₂. Nous faisons actuellement l'essai d'une plateforme logicielle tierce que les fournisseurs utiliseront pour communiquer les données sur leur utilisation d'énergie et leurs émissions, ce qui nous permettra de suivre leurs progrès. Grâce à cette collaboration, nous sommes mieux placés pour réduire considérablement notre empreinte carbone et atteindre l'objectif d'éliminer les émissions de CO₂ de notre chaîne d'approvisionnement d'ici 2050.

Nous continuons à nous concentrer sur nos fournisseurs de logistique, qui représentent une part importante des émissions de CO₂ de la chaîne d'approvisionnement de TMNA. Notre réseau de logistique se compose de transporteurs routiers, ferroviaires, aériens et marins qui travaillent en synchronisme pour assurer le transport et la livraison efficaces des véhicules, des pièces et des accessoires dans toute l'Amérique du Nord, des fournisseurs aux usines, des usines aux centres de distribution de Toyota et, de là, aux concessionnaires et aux clients.

En Amérique du Nord, la majorité des émissions liées au transport de marchandises de TMNA sont générées par des fournisseurs de logistique tiers. Pour aider à réduire les émissions de GES issues du transport, la division logistique interne de TMNA travaille avec nos fournisseurs de logistique pour développer des stratégies. Par exemple, le groupe logistique du contrôle de fabrication de Toyota – qui assure l'approvisionnement en pièces et matériaux servant à construire nos véhicules – travaille à l'élaboration d'une stratégie visant à réduire les émissions de GES de deux sources principales : le transport routier et les opérations de transbordement direct sur les quais. L'axe d'intervention du groupe est la conversion des équipements de transport routier fonctionnant au diesel pour qu'ils utilisent des carburants alternatifs, tels que le gaz naturel comprimé renouvelable, et la mise à l'essai de systèmes énergétiques de substitution aux quais de transbordement, comme des camions de manœuvre électriques.

Toyota utilise 251 camions de manœuvre dans les usines de fabrication et les quais de transbordement de la région et prévoit de les convertir tous du diesel à l'électricité d'ici 2023. Jusqu'à présent, 11 camions de manœuvre électriques sont en service en Californie, en Ohio, au Texas et en Ontario (Canada). TMNA mène actuellement une étude pour comprendre les besoins en infrastructure électrique pour la recharge afin de faciliter le déploiement réussi des 240 camions de manœuvre électriques restants. Une fois que les 251 camions auront été convertis d'ici 2023, nous prévoyons éviter l'émission d'environ 13 000 tonnes métriques de CO₂ par an.

Les émissions totales provenant de toutes les sources logistiques – y compris nos pièces et accessoires de service ainsi que celles de tiers, les véhicules et le contrôle de la production – ont été estimées à 663 000 tonnes métriques de CO₂e au cours de l'exercice financier 2021, soit une réduction de 9 % par rapport à l'exercice précédent, ce qui est dû en partie à la réduction des activités et des ventes pendant la pandémie de COVID-19.

CAMIONNAGE À ÉMISSIONS NULLES

CARBONE

Ce projet soutient les ODD suivants :



Objectifs de développement durable des Nations Unies

7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY



11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES



13 CLIMATE ACTION



Plus de 16 000 camions desservent les ports connexes de Los Angeles et de Long Beach, la première porte d'entrée commerciale d'Amérique du Nord pour les marchandises conteneurisées de même que la plus grande source fixe de pollution de l'air du sud de la Californie. Ces ports émettent plus de 100 tonnes par jour d'oxydes d'azote générateurs de smog et de particules, soit plus que les émissions quotidiennes des six millions de voitures de la région.

La technologie électrique à pile à hydrogène offre une plateforme propre et évolutive qui permet de répondre à divers besoins de mobilité sans produire d'émissions. Dix camions lourds de modèle Kenworth T680 de classe 8 convertis avec la technologie de piles à combustible-électricité de Toyota ont été livrés à des clients à titre de parc de démonstrateurs. Ces camions, exploités par Toyota Logistics Services, United Parcel Services, Total Transportation Services Inc. et Southern Counties Express, sont utilisés dans les activités de factage des ports. Au cours de leurs cinq premiers mois d'utilisation, ces camions ont parcouru près de 13 000 km sans produire d'émissions.

Le développement des camions lourds de classe 8 à pile à combustible s'inscrit dans le cadre de la subvention ZANZEFF (« Zero and Near-Zero Emissions Freight Facilities », ou installations de fret à émissions zéro et proches de zéro) de 41 millions \$ accordée par le California Air Resources Board (CARB), et dont le Port de Los Angeles est le principal demandeur. Le CARB a octroyé ce financement au port de Los Angeles pour le projet ZANZEFF dans le cadre du California Climate Investments, une initiative à l'échelle de l'État de la Californie qui met à contribution des milliards de dollars provenant du système de bourse du carbone pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, renforcer l'économie et améliorer la santé publique et l'environnement, en particulier dans les collectivités défavorisées.



Toyota Logistics Services a mis en service quatre camions électriques à pile à combustible alimentés à l'hydrogène pour la livraison de véhicules dans la région métropolitaine de Los Angeles. Ces camions tractent des remorques qui peuvent transporter jusqu'à sept véhicules neufs Toyota/Lexus. Trois des camions à émissions zéro sont basés au centre de distribution de véhicules de TLS à Long Beach et transportent des véhicules importés, et le dernier se trouve à la rampe ferroviaire de l'Union Pacific Railroad à Mira Loma et livre des véhicules produits en Amérique du Nord.

CONCESSIONNAIRES

Les divisions Toyota et Lexus adressent aux concessionnaires des recommandations portant sur la mise en œuvre de stratégies durables quand ils effectuent des projets de construction ou de rénovation pour obtenir une certification LEED^{MD} (Leadership in Energy and Environmental Design). Pour de l'information sur les certifications LEED^{MD} des concessionnaires Toyota et Lexus, voir la section « [Concessionnaires](#) » dans le chapitre Performance.

Pour compléter cet effort, TMNA a lancé le Dealership Environmental Excellence Program (DEEP), un programme de reconnaissance annuel qui fournit aux concessionnaires Toyota des conseils et des incitations visant à rendre leurs activités plus positives pour l'environnement. Le programme vise une amélioration opérationnelle continue dans six catégories : utilisation d'énergie, consommation d'eau, déchets, environnement intérieur, sensibilisation de la collectivité et relations avec la nature. Les concessionnaires participants peuvent obtenir jusqu'à cinq étoiles dans chaque catégorie pour le suivi des données relatives à la performance environnementale, la réalisation de critères de performance minimaux, la mise en œuvre de projets d'amélioration et l'alignement sur le Défi environnemental 2050 de Toyota. Nous avons effectué un projet pilote du programme DEEP en 2021 et prévoyons l'étendre en 2022. Nous avons hâte de reconnaître les résultats du groupe pilote à la fin de l'exercice 2022.



Eau



L'« eau » représente l'un des quatre domaines d'action prioritaires de Toyota en Amérique du Nord en ce qui concerne la durabilité environnementale. Notre approche à la gestion de l'eau soutient le Défi environnemental 2050 de Toyota et préconise la **conservation de l'eau, la protection des ressources hydriques et la sensibilisation des communautés** aux questions qui touchent l'eau. Chaque être vivant a besoin d'eau pour survivre. Les mesures que nous prenons aujourd'hui pour protéger cette précieuse ressource nous permettent de créer une valeur durable et contribuent à mener vers un avenir meilleur pour nous et pour la planète.

OBJECTIF POUR L'EAU

Cet objectif soutient
l'ODD suivant :



Objectif de développement
durable des Nations Unies



Toyota Motor North America (TMNA) avait l'objectif suivant en matière d'EAU pour les exercices 2017 à 2021 :



Défi de conservation de l'eau :

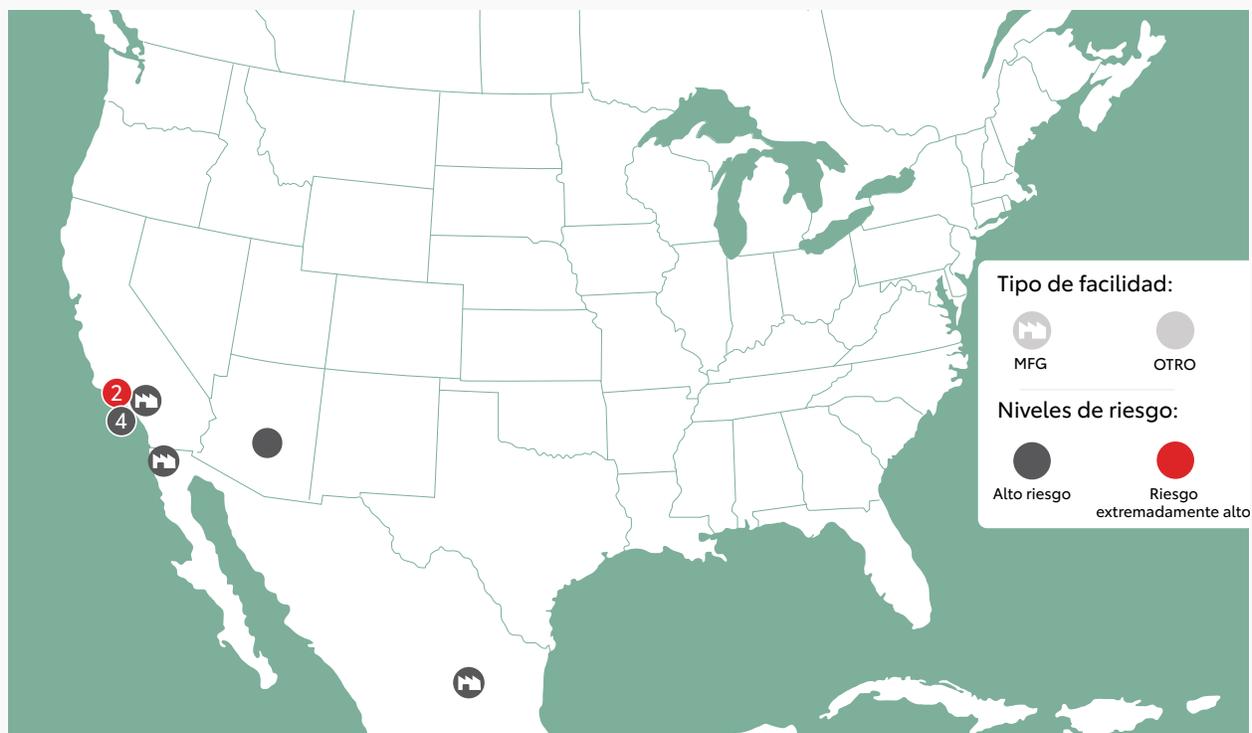
Donner la priorité aux installations situées dans des zones soumises à un stress hydrique et mettre en œuvre des plans de gestion de l'eau (partiellement atteint)

TMNA utilise l'outil Aqeduct^{MP} du World Resources Institute (WRI) pour évaluer le stress hydrique. Le cœur d'Aqeduct est le Water Risk Atlas (Atlas des risques pour l'eau), qui combine 13 indicateurs qui couvrent les aspects quantité, qualité et de réputation associés au risque pour créer un indice composé général de risque. Notre analyse est basée sur la version actuelle de l'Atlas (version 3.0, publiée en 2019).

Les sites nord-américains de Toyota ont été cartographiés, dont des usines de fabrication, centres de R et D, centres de distribution de véhicules et de pièces, centres de formation du service et bureaux. Les sites ont ensuite été classés en fonction de leur indice général de risque. Selon Water Risk Atlas, 10 des sites nord-américains de Toyota ont été classés à un niveau de risque « élevé » et deux à un niveau de risque « extrêmement élevé ».

Au cours de l'exercice financier 2021, ces 10 sites comptaient pour 8 % de l'eau prélevée par Toyota en Amérique du Nord. Nous avons priorisé deux sites – l'usine d'assemblage en Basse-Californie et un bureau régional sur la côte ouest – pour piloter des plans de gestion de l'eau. Malgré les perturbations causées par la pandémie de COVID-19, nous avons poursuivi notre planification et nous commencerons à élaborer le programme de gestion de l'eau de l'usine d'assemblage au cours de l'exercice 2022. Un plan pour le bureau régional suivra. Les plans de gestion de l'eau porteront sur la conservation de l'eau (y compris les cibles de réduction potentiellement absolue pour l'utilisation de l'eau), la qualité de l'eau et les activités de sensibilisation auprès des fournisseurs et des communautés locales.

À partir de l'exercice 2022, nous aurons un nouvel objectif quinquennal visant à réduire la consommation d'eau de 3 % par unité de production de véhicules. Cet objectif nous fait avancer sur la voie de la réalisation du défi de conservation de l'eau pour 2050.



Cette carte a été produite à partir des données de l'Atlas des risques pour l'eau Aqueduct^{MD} 3.0 du WRI. Nous avons cartographié plus de 100 sites nord-américains de Toyota, dont des usines de fabrication, centres de R et D, centres de distribution de véhicules et de pièces, centres de formation du service et bureaux. Seuls les sites situés dans des zones à risque « élevé » et « extrêmement élevé » de stress hydrique global sont présentés ici. Les cercles avec un nombre à l'intérieur indiquent plusieurs installations de ce type; la carte est trop petite pour montrer chaque site dans cette zone.

CONSERVATION DE L'EAU

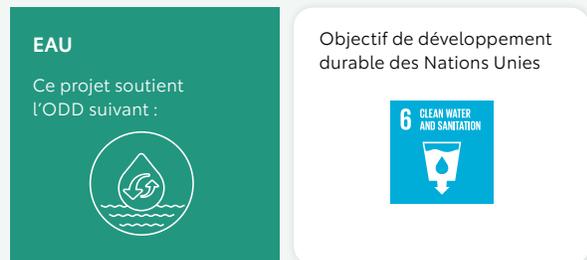
Pendant l'exercice 2021, Toyota a prélevé 1,5 milliard de gallons d'eau dans nos installations nord-américaines, dont des usines de fabrication, centres de R et D, centres de distribution de véhicules et de pièces, centres de formation du service et bureaux. Il s'agit d'une réduction de 14 % par rapport aux niveaux de l'exercice 2020, principalement en raison d'une diminution de la production de véhicules pendant la pandémie de COVID-19.

Malgré les défis posés par la pandémie, les sites de la région ont continué à trouver des moyens d'utiliser moins d'eau. Par exemple, lorsque les véhicules entrent dans l'un de nos ateliers de peinture, ils doivent être dégraissés et rincés à fond avant d'être peints. Ces étapes nécessitent des quantités importantes d'eau de qualité élevée. L'usine d'assemblage de Toyota de la Basse-Californie, au Mexique, est passée de l'utilisation d'eau douce pendant les étapes de dégraissage à l'utilisation d'eau recyclée provenant du système d'osmose inverse existant de l'usine, qui est filtrée pour répondre aux normes de production et réduit la consommation annuelle d'eau douce de près de 309 000 gallons.

Dans l'usine de fabrication de Toyota à Cambridge, en Ontario, l'atelier de soudage utilise de l'eau pour refroidir les équipements de soudage. L'ancien système de contrôle de la température maintenait l'eau de refroidissement à une température constante. L'installation d'un système de contrôle automatique, qui gère la température de l'eau de refroidissement en fonction des conditions météorologiques et de la période de l'année, a permis de réaliser des économies annuelles estimées à 385 000 gallons d'eau, soit une réduction de 34 % de la consommation d'eau de l'atelier de soudure. En plus d'économiser l'eau, ce projet a également permis de réduire de 25 % la quantité de produits chimiques nécessaires au traitement de l'eau.

Voir la section « Eau » dans le chapitre Performance pour des données plus détaillées sur l'eau.

INNOVATION : UTILISATION D'EAU RECYCLÉE LORS DU PRÉTRAITEMENT DES PEINTURES



Dans l'usine Toyota de l'Indiana, une extension des installations signifie que l'usine aura besoin de plus d'eau pour peindre le nombre croissant de véhicules assemblés. L'infrastructure existante de l'usine ne permet pas de transporter davantage d'eau. Les membres de l'équipe ont donc cherché des moyens novateurs de la conserver.

Une possibilité d'économie d'eau a été trouvée dans l'atelier de peinture de la partie Est de l'usine, qui utilise près de la moitié – 48 % – de toute l'eau utilisée sur le site. Avant de pouvoir peindre la carrosserie d'un véhicule soudé, des jets d'eau sont utilisés au cours d'un processus de prétraitement en trois étapes qui permet de dégraisser et d'éliminer la saleté, de rincer et d'appliquer une couche de base anticorrosion. Si la surface de la carrosserie du véhicule n'est pas propre, des défauts de peinture peuvent apparaître.

De nouveaux modules de microfiltration ont été ajoutés pour permettre aux flux d'eaux usées de passer en cascade d'une étape de prétraitement à la suivante, éliminant ainsi la nécessité d'introduire de l'eau fraîche à chaque étape. La consommation d'eau douce pendant le prétraitement a été réduite de 75 %, et le nouveau procédé nettoie si bien les carrosseries des véhicules que les défauts de peinture sont moins nombreux.

L'écoulement de ces flux d'eau permet d'économiser environ 54,3 millions de gallons d'eau douce par an. Cela correspond à la quantité nécessaire pour alimenter tout l'État de l'Indiana en eau potable pendant un mois.

Cette innovation est une partie de la solution aux problèmes de capacité en eau de l'usine. Des activités supplémentaires devraient permettre d'améliorer encore plus la question de la capacité en eau.

PROTECTION DES RESSOURCES HYDRIQUES

La qualité de l'eau constitue une autre composante essentielle de l'approche de la gestion de l'eau de Toyota. Certains de nos sites évacuent des eaux usées, et nous surveillons et traitons ces rejets pour répondre aux réglementations locales, aux règlements fédéraux ou d'État, et ainsi veiller à ne pas provoquer d'effets négatifs sur les plans d'eau. En réalité, Toyota exige, dans le cadre de notre système amélioré de gestion de l'environnement, que tous ses sites de fabrication restent en dessous des limites d'évacuation d'eaux usées permises de 20 % en moyenne.

SENSIBILISATION DES COMMUNAUTÉS AU SUJET DE L'EAU

Toyota soutient les efforts communautaires pour éduquer les personnes et les familles en matière de conservation de l'eau, ainsi que pour les sensibiliser à l'importance de la protection des ressources en eau. Ces activités contribuent à intensifier les efforts de conservation et à obtenir des résultats positifs encore plus percutants.

Pour la dixième année consécutive, la Fondation Wyland et Toyota ont décerné le National Mayor's Challenge for Water Conservation. La campagne, qui s'est tenue en avril 2021, a encouragé les habitants de toute l'Amérique à apporter de petits changements dans leur vie pour mieux gérer nos ressources en eau et améliorer la santé de nos océans, lacs, rivières, ruisseaux et zones humides. Pour plus d'informations sur cette campagne, voir « [Wyland Foundation](#) ».

SUBVENTION D'IMPACT DU CONSEIL DU BASSIN HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE HURON



À l'occasion de sa campagne Drive4Five, Toyota a attribué une subvention d'impact au Huron River Watershed Council (HRWC) aux fins de mise en place d'une formation aux sciences de l'environnement, à la technologie, à l'ingénierie et aux mathématiques (STEM), grâce à un apprentissage pratique basé sur le poste occupé. Au cours des années scolaires 2019-2020 et 2020-2021, plus de 1 000 élèves de la quatrième à la douzième année d'une douzaine d'écoles différentes, principalement dans les districts scolaires d'Ann Arbor et d'Ypsilanti dans le Michigan, ont participé au programme d'éducation Streamside du HRWC, une série de leçons sur l'écologie des cours d'eau. Les élèves ont étudié les caractéristiques physiques du lit et des berges du cours d'eau et ont mesuré les paramètres de qualité de l'eau, tels que la température, la conductivité et la turbidité. Ils ont également appris comment collecter et identifier les insectes aquatiques, ce que ces organismes révèlent sur la santé des cours d'eau et comment leurs adaptations physiques leur permettent de vivre dans des systèmes aquatiques dynamiques.

Au début de l'année scolaire 2020-2021, il est apparu que de nombreux enseignants avaient du mal à fournir du contenu virtuel et hybride (virtuel et en personne) à leurs élèves. Grâce au financement de Toyota, l'équipe éducative STEM du HRWC a travaillé avec certains de ces enseignants pour créer du contenu virtuel, notamment des vidéos, des affiches et des pages pour les étudiants expliquant comment tester les paramètres de qualité de l'eau et ce que ces paramètres signifient pour la santé d'un cours d'eau.

Comme l'a fait remarquer un parent, le programme d'écologie virtuelle en bordure de rivière a été le point fort de l'année de son enfant en quatrième année. Sa classe des écoles communautaires de Dexter a découvert Mill Creek (un affluent de la rivière Huron), étudié la pollution des eaux de ruissellement, élevé des truites pour les relâcher dans la rivière et appris à fabriquer des mouches pour la pêche à la mouche. « Avant la pandémie, les élèves de Dexter se rendaient chaque semaine à Mill Creek et étudiaient la nature, l'art, la recherche et la réflexion personnelle, ce qui les enrichissait en tant qu'observateurs réfléchis en plein air. Ensuite, l'année 2020 a radicalement changé notre façon d'aborder l'éducation. Le HRWC a réagi en adaptant ses sorties en proposant des alternatives sûres en période de pandémie. Nous remercions HRWC pour le soutien offert à nos élèves et à nos enseignants, ainsi que pour son travail continu en vue de revaloriser Mill Creek et la rivière Huron », a expliqué M. Barnes, un enseignant des Dexter Community Schools.

Le HRWC a complété sa programmation virtuelle par une campagne « Faites-le vous-même », afin de donner aux étudiants et à d'autres personnes l'occasion de mener des activités de gestion sur les voies navigables et dans les parcs locaux. Grâce au financement de Toyota et aux médias sociaux, le HRWC a créé et promu des vidéos et des listes de contrôle pour encourager les amoureux de la rivière à effectuer leurs propres nettoyages. Des nettoyages supplémentaires sur le terrain, comme dans les parcs et les quartiers, ont également été promus afin d'accroître l'accessibilité de la campagne « Faites-le vous-même ».

Un récent diplômé du Dexter High School, Tony Golin, s'est beaucoup impliqué dans le nettoyage de la rivière. Il a fait venir sa famille ainsi que ses coéquipiers de water-polo pour aider à nettoyer une section de la rivière Huron juste en dessous de Dexter. L'idée de Tony de plonger pour ramasser les déchets de la rivière – un talent spécialisé que lui et ses coéquipiers partagent – était une méthode unique pour collecter les déchets au fond du lit de la rivière. Tony a effectué plus de 450 heures de travail, et sa famille et ses coéquipiers ont effectué au moins 200 heures supplémentaires. Non seulement Tony a contribué de manière significative au nettoyage de la rivière, mais il a également aidé à créer davantage de liens entre le HRWC et le système scolaire de Dexter.



Grâce à **Tony Golin** et à ses coéquipiers de water-polo, les plongées de nettoyage sont devenues plus courantes. Joe Spaly et son fils ont plongé à la recherche de déchets dans l'étang Barton, qui est la source d'eau potable de la ville d'**Ann Arbor**. Ils y ont trouvé des téléphones portables, des lunettes de soleil, des montres et d'autres objets divers.

Matériaux

Les « MATÉRIAUX » représentent l'un des quatre domaines d'action prioritaires de Toyota en Amérique du Nord en ce qui concerne la durabilité environnementale. Les matériaux comprennent tout ce que nous utilisons, qu'il s'agisse des matières premières qui deviennent des véhicules, du mobilier de bureau et des fournitures de cafétéria dont nous dépendons tous les jours, ou des déchets que nous recyclons ou éliminons. Notre stratégie concernant les matériaux soutient le Défi environnemental 2050 de Toyota, qui nous invite à promouvoir une société basée sur le recyclage. Pour ce faire, nous **préservons les ressources naturelles, éliminons les déchets** et **soutenons le recyclage communautaire**. Tout ce que nous entreprenons aujourd'hui pour mieux gérer les matériaux nous permet de construire un futur plus propre et plus sain.

OBJECTIF POUR LES MATÉRIAUX

Cet objectif soutient l'ODD suivant :



Objectif de développement durable des Nations Unies



Toyota Motor North America (TMNA) avait l'objectif suivant en matière de MATÉRIAUX pour les exercices 2017 à 2021 :



Défi de société basé sur le recyclage :

Réduire la quantité des matériaux d'emballage (achevé)

Toyota réduit le matériel d'emballage en utilisant des conteneurs d'expédition retournables. Dans toute l'Amérique du Nord, Toyota utilise des étagères et environ 60 000 modules d'emballage retournables pour expédier les pièces entre les fournisseurs, les centres de distribution, les usines et les concessionnaires. Entre 2017 et 2020³, ces conteneurs d'expédition consignés ont permis de remplacer l'utilisation de 65,1 millions de livres de boîtes en carton et de 171,6 millions de livres de caisses en bois, et d'éviter des coûts de 273 millions \$.

³ Alors que le plan d'action de TMNA est basé sur les exercices financiers, nous suivons les mesures de déchets et d'emballages sur la base de l'année civile. Cet objectif est mesuré en fonction des progrès réalisés chaque année civile.

En outre, TMNA est membre du Suppliers Partnership for the Environment (SP) et participe au Groupe de travail sur l'efficacité des matériaux, qui a élaboré les [Sustainable Packaging Recommendations for Automotive Manufacturing Operations](#) (recommandations sur l'emballage durable pour les opérations de fabrication automobile). Ce document contient un ensemble de recommandations pratiques pour aider les fabricants d'équipements d'origine et les fournisseurs de l'industrie automobile à trouver des conceptions d'emballages durables. Les recommandations portent sur les possibilités de minimiser les déchets d'emballages automobiles et d'éliminer les obstacles à la recyclabilité dès la phase de conception. Suite au lancement de ces recommandations, le Groupe de travail sur l'efficacité des matériaux a créé un nouveau sous-groupe sur l'emballage durable, co-présidé par TMNA et Magna, afin de poursuivre les efforts du SP pour promouvoir la conception et l'utilisation d'emballages durables.

À partir de l'exercice financier 2022, nous aurons un nouvel objectif quinquennal visant à réduire de 25 % les achats de matériaux d'emballage en plastique. Comme le plastique n'est pas biodégradable, qu'il peut être difficile à recycler et qu'il est bien connu pour polluer l'eau et les océans, nous avons fixé ce nouvel objectif pour nous aider à réduire davantage les déchets et à atténuer les incidences environnementales de l'expédition des pièces et des matériaux. Cet objectif nous fait avancer sur la voie de la réalisation du défi de 2050, qui consiste à soutenir une société fondée sur le recyclage.

Entre 2017 et 2020, les contenants d'expédition réutilisables de Toyota ont permis d'éviter l'utilisation de **65,1 millions de livres** de boîtes en carton.

NE PAS UTILISER CE CARTON PERMET D'ÉVITER :

L'utilisation de **65 500 tonnes courtes** de bois provenant de **393 000 arbres**.



La production de **12,7 millions** de livres de déchets solides, ce qui équivaut à la quantité de déchets produits par **2 890 000** personnes en un jour.

La consommation de **479 millions de gallons** d'eau, l'équivalent de ce qu'utilisent **346 000 machines à laver** pendant un an.



L'émission de **345 millions de livres** de CO₂e, l'équivalent des émissions de **31 400 voitures** pendant un an.



* Les estimations d'impact environnemental ont été réalisées à l'aide du calculateur Environmental Paper Network Calculator, version 4.0. Pour de plus amples renseignements, visitez le www.papercalculator.org.

Les estimations d'impacts environnementaux évités prennent en compte toutes les étapes du cycle de vie du papier, comme la récolte du bois de pulpe et la fabrication de la pâte et du papier.

Les estimations concernant les économies de carton supposent un contenu recyclé de 50 % en moyenne.

CONSERVATION DES RESSOURCES NATURELLES

Nous nous efforçons de conserver les ressources naturelles en augmentant notre utilisation de matériaux durables. Utiliser des matériaux durables signifie utiliser les matériaux de la manière la plus productive possible en mettant l'accent sur une utilisation moindre, et sur la réduction des produits chimiques toxiques et des impacts environnementaux tout au long du cycle de vie.

L'atelier de peinture de l'usine d'assemblage de Cambridge, en Ontario, constitue un exemple d'utilisation moindre. Ici, l'utilisation de solvants de nettoyage avait augmenté après l'installation d'une nouvelle technologie de couche transparente. Au départ, la peinture transparente nécessitait deux solvants différents pour nettoyer les robots de peinture. Après avoir testé plusieurs solutions de rechange, il s'est avéré qu'un solvant « 2 en 1 » permettait de réduire de 70 % la consommation de solvant, ce qui permet d'éliminer 75 000 litres de solvant. Le nouveau solvant réduit également les émissions de composés organiques volatils (COV) de 41 grammes par mètre carré de surface peinte.

Nous continuons à développer et à commercialiser des technologies qui permettent l'utilisation de matériaux durables ayant un impact réduit sur l'environnement dans une série de composants de véhicules. Par exemple, nous utilisons des plastiques biosourcés – des plastiques dérivés entièrement ou en partie de matières végétales – dans les coussins de siège des Toyota Prius, Corolla et RAV4, et dans le Lexus RX 350; et nous utilisons des retailles de vêtements post-industrielles en coton et en fibres synthétiques dans l'isolation des panneaux de portière, le matériel d'insonorisation au plancher et les tapis protecteurs.

Par ailleurs, nous recherchons des solutions de remplacement aux métaux des terres rares, qui constituent des composants nécessaires de centaines de produits utilisés à des fins très diverses, en particulier des produits de consommation de haute technologie tels que des véhicules électriques. L'exploitation des métaux des terres rares peut avoir des conséquences environnementales et sociales négatives. Notre société mère, Toyota Motor Corporation, a mis au point un aimant utilisé dans les moteurs des véhicules électriques qui remplace jusqu'à 50 % du néodyme, un métal des terres rares, par du lanthane et du cérium, plus abondants et moins coûteux. Toyota s'attend à ce que ces aimants soient utilisés dans les véhicules électriques au cours de la première moitié des années 2020.

Voir aussi la section « [Objectif pour les matériaux](#) » pour obtenir des informations sur la manière dont nous conservons les ressources naturelles et réduisons les emballages en utilisant des contenants d'expédition consignés.

GESTION DES SUBSTANCES CHIMIQUES

Des produits chimiques sont utilisés chaque jour pour produire des pièces et des matériaux utilisés sur et dans les véhicules Toyota et Lexus. La bonne gestion de ces produits chimiques est importante pour réduire leur impact environnemental tout au long du cycle de vie du véhicule.

Il est important pour nous de comprendre le contenu chimique des pièces que nous recevons de nos fournisseurs. Le bureau de gestion des produits chimiques (CMO) de TMNA vise à suivre et à visualiser le développement et la croissance des systèmes de gestion des produits chimiques des fournisseurs, en partie grâce à la mise en œuvre d'un questionnaire annuel sur la gestion des produits chimiques des fournisseurs.

Cette année, TMNA a défini plus précisément ses attentes en matière de gestion des produits chimiques pour les fournisseurs en renouvelant et en rééditant un document plus robuste intitulé « Green Supplier Requirements ». Ces attentes révisées permettront d'améliorer et de mieux visualiser le suivi du rendement du fournisseur en matière de gestion des produits chimiques. Parmi les éléments clés qui feront l'objet d'un suivi, citons la qualité des données chimiques du fournisseur, les rapports proactifs et le rendement global de la gestion des produits chimiques.

Nous nous efforçons également de renforcer les systèmes informatiques utilisés par les fournisseurs pour communiquer les données chimiques à TMNA. En collaboration avec notre vendeur de logiciels et nos fournisseurs, TMNA a mis au point une méthode plus efficace pour que nos fournisseurs puissent soumettre des données et des renseignements chimiques de haute qualité grâce à un système de pointe appelé E-star. Ces activités nous aident à établir des relations solides et collaboratives avec nos fournisseurs. Ces relations améliorent continuellement notre durabilité environnementale collective.

ÉLIMINATION DES DÉCHETS

Les déchets (dangereux ou non) générés par les installations nord-américaines de Toyota se sont élevés à 713,8 millions de livres lors de l'année civile 2020. En 2020, nous avons recyclé, réutilisé ou composté 93,2 % de tous nos déchets. Seulement 1,5 % ont été envoyés dans des décharges pour y être éliminés (pour certains flux de déchets, l'élimination en décharge est imposée par la loi), et 5,3 % ont été incinérés ou utilisés pour le mélange de combustibles ou la valorisation énergétique des déchets.

En tout, les déchets ont diminué de 4 % par rapport à 2019. Cette baisse est principalement due à la pandémie de COVID-19, qui a entraîné l'arrêt de nos usines pendant huit semaines et la fermeture prolongée de nos bureaux en 2020. Au cours des cinq dernières années, le total des déchets produits a diminué de 13 %, dû en partie à la pandémie de COVID-19 ainsi qu'aux efforts continus pour trouver des moyens d'utiliser les matériaux plus efficacement.

Par exemple, à l'usine d'assemblage de Cambridge, en Ontario, la production annuelle de déchets a été réduite de 12 100 kg (26 800 lb) en éliminant les fuites et les égouttures des robots de solvant de purge et de couche de base, et en désactivant le lavage de l'applicateur de couche de base.

En outre, les membres de l'équipe sont toujours à l'affût de solutions gagnantes, qui nous permettent d'éviter la mise en décharge de matériaux tout en aidant nos communautés. Lors de la rénovation des salles de pause de l'usine d'assemblage du Kentucky, 1 000 chaises ont été détournées des sites d'enfouissement et données à des organisations locales, dont une école de Lawrenceburg, un magasin Habitat for Humanity ReStore et un organisme qui vient en aide aux femmes. Lors de la mise hors service du centre de distribution de matériaux à Compton, en Californie, nous avons revendu ou recyclé 1,1 million de livres de meubles, d'appareils et d'équipements. ANEW a récompensé TMNA pour cet effort en lui décernant un certificat de durabilité sociale et environnementale dans le cadre de son programme Surplus Stewardship™, qui permet de remettre des articles de bureau en bon état à des organisations locales et à des communautés mal desservies.

Voir la section « Déchets » dans le chapitre Performance pour des données plus détaillées sur les déchets.

RECYCLAGE DES BATTERIES DE VÉHICULES HYBRIDES



Toyota vend des véhicules électriques hybrides aux États-Unis depuis l'an 2000. En 2010, Toyota a mis en place un programme complet de recyclage des batteries NiMH avec les concessionnaires Toyota et Lexus des États-Unis et de Porto Rico. Notre objectif était d'éviter que ces batteries finissent à la décharge et de recycler leurs composants dans la mesure du possible. Nous avons conçu des contenants réutilisables sur mesure pour sécuriser et protéger les batteries contre les dommages et les fuites pendant le transport. Nous couvrons les frais d'expédition des batteries usagées des concessionnaires à notre partenaire de recyclage, Kinsbursky Brothers INTL (KBI), en Californie du Sud.

En 2019, TMNA a élargi le programme de recyclage pour y inclure les batteries Li-ion, que nous avons commencé à utiliser dans certains véhicules hybrides et hybrides branchables en 2012. Nous avons travaillé avec un manutentionnaire agréé pour nous assurer que les batteries sont correctement inspectées et emballées pour l'expédition, et nous avons conçu des contenants d'expédition sur mesure pour satisfaire ou dépasser les exigences du ministère américain des Transports.

KBI recycle les composants recyclables des batteries NiMH et Li-ion que nous leur fournissons, notamment les éléments, le boîtier, le câblage et les composants en plastique. Depuis 2010, nous avons récupéré et recyclé plus de 160 000 batteries de véhicules hybrides, pour un total de plus de 10,5 millions de livres.

Nous continuons à améliorer notre processus de collecte de batteries afin de promouvoir une bonne gestion de fin de vie. Nous mettons actuellement en place un programme visant à maximiser la durée de vie utile de nos batteries par la réparation, le réusinage ou la réutilisation des cellules de batterie :

Réparer : les batteries qui répondent à certains critères peuvent être réparées en remplaçant des éléments individuels selon le besoin. Cela peut se faire chez un concessionnaire, et élimine la nécessité de transporter de lourdes batteries.

Réusiner : les batteries qui ne peuvent pas être réparées doivent être envoyées à une installation tierce, où elles sont entièrement démontées pour tester et classer les éléments individuels. Un groupe d'éléments aux caractéristiques similaires sont ensuite assemblés pour créer une batterie réusinée dont on peut équiper un véhicule.

Réutiliser : les véhicules hybrides exigent une batterie très performante. Les éléments qui ne répondent pas aux exigences strictes de Toyota pour l'utilisation dans les véhicules peuvent encore avoir une durée de vie utile dans des applications non automobiles, par exemple dans des batteries stationnaires ou montées dans des équipements de manutention.

Pour les éléments de batterie et autres composants qui ne peuvent pas être réparés, réusinés ou réutilisés, TMNA poursuivra nos pratiques de recyclage, mais dans le but de les améliorer. Notre société mère, Toyota Motor Corporation (TMC), a développé des méthodes de recyclage avancées pour récupérer les matériaux clés des batteries NiMH et les réutiliser comme matière première pour la production de nouvelles batteries. TMC travaille avec l'industrie du recyclage et des chercheurs pour développer des techniques similaires pour les batteries Li-ion. Nous étudions comment nous pouvons introduire ces méthodes en Amérique du Nord pour faciliter le recyclage de batterie à batterie.

SOUTIEN AU RECYCLAGE LOCAL

L'une des meilleures façons pour nous de contribuer à créer un impact positif net sur l'environnement est de partager notre expertise avec les autres. C'est pourquoi les membres de l'équipe participent à des événements communautaires qui contribuent à faire connaître les avantages environnementaux et financiers de la réduction, de la réutilisation et du recyclage.

Depuis plus de deux décennies, Toyota aide les membres de son équipe et des communautés aux États-Unis et au Canada à recycler et à éliminer correctement les déchets ménagers. Durant les jours prévus pour la collecte des ordures dans certains sites Toyota, les membres de l'équipe et les résidents des collectivités environnantes sont invités à venir déposer des déchets électroniques, des appareils électroménagers, de la peinture et d'autres déchets domestiques difficiles à recycler ou éliminer. Des vêtements et des lunettes sont également collectés et redistribués aux personnes dans le besoin. Bien que les événements aient été annulés pendant une grande partie de l'année 2020 en raison de la pandémie de COVID-19 et du confinement imposé par l'État, le centre de R et D du Michigan et les usines d'assemblage de l'Indiana et de la province de l'Ontario ont recommencé à organiser les collectes à l'automne 2020 et au printemps 2021. Entre 1994 et 2021, nous avons aidé nos communautés et les membres de notre équipe à recycler, éliminer ou donner plus de 2,3 millions de livres de matériel. Nous continuerons à soutenir les efforts de recyclage dans nos communautés, et avons prévu d'autres événements pour l'automne 2021 et les années suivantes.

Biodiversité

La « biodiversité » constitue l'un des quatre domaines d'action prioritaires de Toyota en Amérique du Nord en ce qui concerne la durabilité environnementale. La biodiversité fait référence à la variété et à l'interdépendance des espèces et des écosystèmes, ainsi qu'aux aménagements naturels qu'ils forment. Notre stratégie en matière de biodiversité soutient le Défi environnemental 2050 de Toyota en **s'associant à des experts pour aider à protéger des espèces** et à **restaurer les habitats**, en plus d'**étendre notre portée pour obtenir de meilleurs résultats en matière de conservation**. Nous sommes déterminés à exercer nos activités en harmonie avec l'environnement et à promouvoir des écosystèmes sains, pour que les générations qui nous suivent puissent, elles aussi, profiter des merveilles naturelles de notre planète.

OBJECTIF EN MATIÈRE DE BIODIVERSITÉ

Cet objectif soutient l'ODD suivant :



Objectif de développement durable des Nations Unies



Toyota Motor North America (TMNA) avait l'objectif suivant en matière de BIODIVERSITÉ pour les exercices 2017 à 2021 :



Défi « En harmonie avec la nature » :

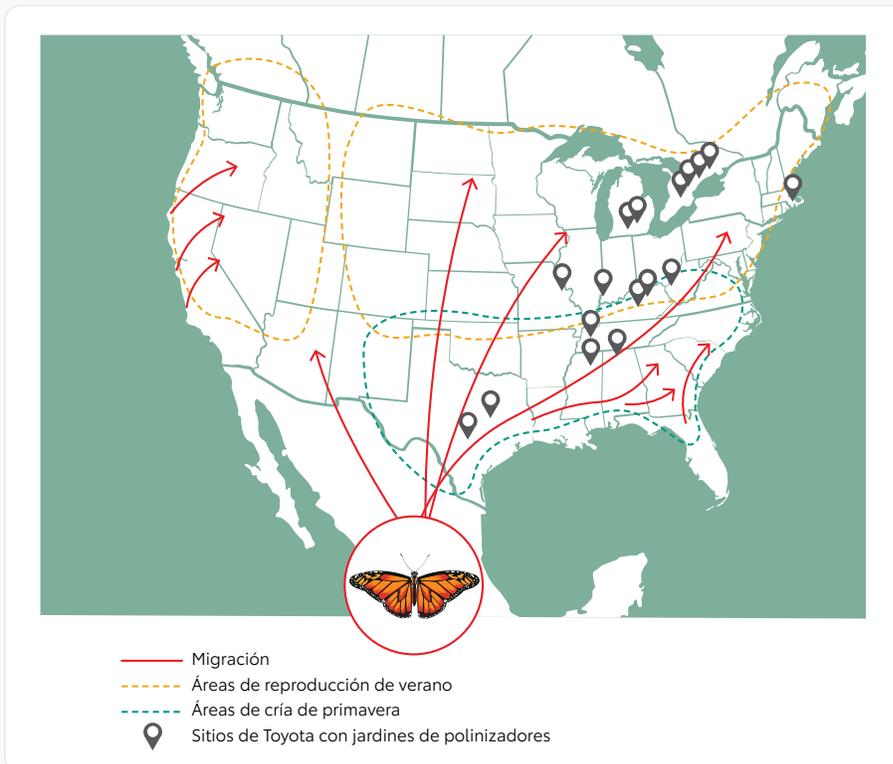
Participer à des activités régionales pour la biodiversité qui appuient des corridors fauniques (objectif atteint)

Le monarque est la seule espèce de papillons connue qui effectue une migration aller-retour. Certains peuvent parcourir jusqu'à 4 800 km (3 000 milles). Pour un monarque, la migration vers le sud peut prendre jusqu'à deux mois. Les monarques de la partie est du continent nord-américain migrent jusqu'à la chaîne de la Sierra Madre au Mexique, et ceux qui viennent de l'ouest des Rocheuses vont passer l'hiver en Californie.

Dix-sept sites Toyota répartis en Amérique du Nord ont aménagé des jardins pour pollinisateurs dans le but de prendre soin des monarques et d'autres espèces de pollinisateurs. Les 17 jardins se trouvent sur la route de migration des monarques. Les jardins fournissent de la nourriture et un abri aux papillons à diverses étapes de leur cycle de vie, alors qu'ils se rendent vers le sud en hiver, puis retournent au printemps.

Sites Toyota sur la route de migration des monarques :

- Siège social de TMNA à Plano, au Texas
- Centre de production et d'ingénierie à Georgetown, au Kentucky
- Centre de recherche et de développement de Ann Arbor, au Michigan
- Centre de fournisseurs de York Township, au Michigan
- Usine d'assemblage de véhicules de Princeton, en Indiana
- Usine d'assemblage de véhicules de Georgetown, au Kentucky
- Usine d'assemblage de véhicules de Blue Springs, au Mississippi
- Usine d'assemblage de véhicules de San Antonio, au Texas
- Usine de groupes propulseurs de Huntsville, en Alabama
- Usine de groupes propulseurs de Buffalo, en Virginie-Occidentale
- Fonderie d'aluminium de Troy, au Missouri
- Fonderie d'aluminium de Jackson, au Tennessee
- Centre de distribution des pièces de Boston, au Massachusetts
- Usine d'assemblage de véhicules de Cambridge, en Ontario
- Usine d'assemblage de véhicules de Woodstock, en Ontario
- Siège social de Toyota Canada de Toronto, en Ontario
- Centre de distribution des pièces pour l'Est du Canada à Clarington, en Ontario



Toyota a également collaboré avec le Suppliers Partnership for the Environment pour lancer le Pollinator Project Challenge. Les constructeurs et fournisseurs automobiles participants de toute l'Amérique du Nord ont planté plus de 200 jardins pour pollinisateurs au cours des deux dernières années. Pour plus d'informations sur ce défi, consultez « [Étendre notre portée](#) ».

À partir de l'exercice financier 2022, nous aurons un nouvel objectif quinquennal pour élaborer des normes de gestion de l'habitat en 2022. Cet objectif nous fait avancer sur la voie de la réalisation du défi 2050, qui consiste à s'harmoniser avec la nature.

PROTECTION D'ESPÈCES

Les membres de l'équipe Toyota de toute l'Amérique du Nord participent à des projets de protection des espèces dans le cadre des programmes de certification du Wildlife Habitat Council^{MD} (WHC). Le WHC nous aide à évaluer les espèces animales sur nos sites et à déterminer les projets de création et d'amélioration d'habitats appropriés.

Historiquement, nous avons concentré nos efforts de protection des espèces sur les oiseaux tels que les hirondelles bicolores, les buses à queue rouge et les canards branchus, ainsi que sur les pollinisateurs, à savoir les monarches, les abeilles et les chauves-souris. En 2019, nous avons décidé d'élargir notre champ d'action aux espèces indicatrices, qui servent à mesurer les conditions environnementales qui existent dans un lieu donné. La présence d'une espèce indicatrice peut signaler soit un écosystème sain, soit un écosystème malsain. Les indicateurs peuvent révéler des informations sur divers facteurs, tels que la disponibilité des nutriments ou des aliments.

Toyota s'est associée au WHC pour développer un outil qui aidera les sites à sélectionner les espèces indicatrices appropriées pour chaque endroit. L'outil de sélection fournit des critères d'évaluation, tels que le statut de conservation, les sources de nourriture et l'expertise technique requise pour développer et préserver l'habitat. L'outil est personnalisé pour chaque site et est offert à ceux qui ont des programmes déjà certifiés par le WHC, ainsi que pour ceux intéressés par une éventuelle certification en conservation.

Les sites qui ont sélectionné leurs espèces indicatrices ont élaboré des feuilles de route pour définir la planification et l'amélioration de l'habitat. Tous les sites Toyota participants devraient avoir lancé au moins un projet relatif aux espèces indicatrices d'ici 2021 et terminé leurs projets de développement de l'habitat d'ici 2030. Une fois les habitats développés, chaque site surveillera et suivra l'impact de ses espèces indicatrices et continuera à améliorer son habitat.

Au printemps 2021, 15 sites avaient choisi une espèce indicatrice et cinq avaient terminé un projet visant à soutenir leur espèce indicatrice : les usines d'assemblage de Woodstock, en Ontario; de Blue Springs, au Mississippi; de Georgetown, au Kentucky; et de Princeton, en Indiana, ainsi que la fonderie d'aluminium de Troy, au Missouri. Les trois qui ont achevé leurs projets au cours de l'exercice 2021 sont présentés dans les photos ci-dessous.



Les membres de l'équipe de l'usine d'assemblage de l'Indiana ont construit 8 boîtes à chauve-souris avec une troupe de scouts. La conception en fusée de la boîte permet aux **grandes chauves-souris brunes** de se déplacer lorsque les températures deviennent plus froides.



Les membres de l'équipe de la fonderie d'aluminium du Missouri ont terminé l'élimination des espèces envahissantes autour d'une piscine vernale pour aider à protéger la **rainette versicolore**.



Les membres de l'équipe de l'usine d'assemblage du Kentucky ont terminé l'installation de l'habitat près d'un étang pour le **grand héron bleu**.

ESPÈCES INDICATRICES PAR SITE

Site Toyota	Espèces indicatrices
Centre d'ingénierie de la production et de fabrication à Georgetown, Kentucky	Crécerelle d'Amérique
Centre de R et D de York Township, Michigan	Tortue peinte
Fonderie d'aluminium de Troy, Missouri	Rainette versicolore
Fonderie d'aluminium de Jackson, Tennessee	Pipistrelle de l'Est
Usine de groupes propulseurs de Huntsville, Alabama	Héron vert
Usine de groupes propulseurs de Buffalo, Virginie-Occidentale	Merlebleu de l'Est
Usines de pièces de carrosserie de Long Beach, Californie	Colibri d'Anna
Usine d'assemblage de Princeton, Indiana	Sérotine brune
Usine d'assemblage de Georgetown, Kentucky	Grand héron
Usine d'assemblage de Blue Springs, Mississippi	Canard branchu
Usine d'assemblage de San Antonio, Texas	Pie-grièche migratrice
Usines d'assemblage de Cambridge, Ontario (Canada)	Hirondelle bicolore
Usines d'assemblage de Woodstock, Ontario (Canada)	Hirondelle bicolore
Usine d'assemblage de Tijuana, Basse-Californie (Mexique)	Buse à queue rousse
Usine d'assemblage d'Apaseo el Grande, Guanajuato (Mexique)	Caracara du Nord

Voir la section « [Certifications en conservation](#) » dans le chapitre Performance pour une liste de sites TMNA avec des programmes certifiés par le Wildlife Habitat Council.

Voir la section « [Espèces en voie de disparition et espèces protégées](#) » dans le chapitre Performance.

RESTAURATION DES HABITATS

Toyota travaille avec plusieurs partenaires pour aider à restaurer les habitats. Par exemple, Toyota a accordé une subvention de 50 000 \$ à Legacy Land Conservancy dans le cadre de son défi Preserves Pathways Challenge, organisé à l'occasion de son 50^e anniversaire. Entre mai et octobre 2021, Legacy Land Conservancy a mis le public au défi de se rendre dans l'une de ses sept réserves – qui s'étendent sur plus de 300 hectares dans le sud du Michigan – et de faire 50 000 pas. La subvention de Toyota a permis de soutenir cette campagne ainsi que l'élimination des espèces envahissantes dans les réserves et plusieurs brûlages dirigés, qui soutiennent la restauration des prairies, l'entretien des zones humides ouvertes et la stimulation de la banque de graines indigènes.

En outre, Toyota travaille depuis plus de 25 ans en partenariat avec la National Environmental Education Foundation (NEEF) sur des projets de restauration d'habitats sur des terres publiques. En 2021, avec le soutien majeur de Toyota, la NEEF a accordé 225 000 \$ de subventions pour soutenir quatre organismes sans but lucratif qui mèneront des projets de conservation de la biodiversité sur les terres publiques dans la région écologique de la Province floristique de Californie. Vous pouvez en savoir plus sur cette subvention et sur nos autres projets avec la NEEF [ici](#).

La province floristique de Californie représente une superficie d'environ 182 560 km². Elle comprend 70 % de la Californie et s'étend au sud-ouest de l'Oregon, à une petite partie de l'ouest du Nevada et au nord de la Basse-Californie, au Mexique. La zone est désignée comme une zone sensible, ce qui signifie qu'elle abrite une grande diversité d'espèces endémiques, c'est-à-dire des plantes et des animaux que l'on ne trouve nulle part ailleurs dans le monde.

Cette zone est également considérée comme une zone sensible en raison de sa biodiversité gravement menacée : au moins 75 % de l'habitat d'origine a déjà disparu. C'est pourquoi l'usine d'assemblage de Toyota au nord de la Basse-Californie a décidé de mener des projets de restauration de l'habitat sur sa propriété. Les membres de l'équipe ont effectué un inventaire de base des espèces végétales et animales et ont documenté 106 espèces végétales et 19 espèces d'amphibiens et de reptiles. Ils travaillent à l'élimination de 24 espèces végétales envahissantes et prévoient de planter de la végétation indigène au cours de la prochaine saison des pluies. Ils aménageront également un sentier pédestre avec des panneaux d'interprétation qui permettront aux membres de l'équipe et à la communauté au sens large de découvrir les espèces qui vivent autour d'eux et l'importance de la protection de la biodiversité.

Voir la section « [Zones protégées/Habitat essentiel](#) » dans le chapitre Performance.

Voir la section « [World Wildlife Fund](#) » dans le chapitre « Sensibilisation ».

ACTIVITÉS DE PLANTATION D'ARBRES

BIODIVERSITÉ

Ce projet soutient l'ODD suivant :



Objectif de développement durable des Nations Unies



Les installations Toyota du monde entier ont participé à des activités de plantation d'arbres pour commémorer les Jeux olympiques et paralympiques de 2020 à Tokyo. Cet effort contribue à diffuser la culture du Morizukuri, qui signifie en japonais « créer une forêt », et soutient le Défi environnemental 2050 de Toyota, un effort mondial visant à bâtir un avenir où les personnes et les voitures pourront coexister en harmonie avec la nature.

Toyota a utilisé la méthode de plantation du Dr Miyawaki, qui consiste à planter des arbres et des arbustes indigènes de manière aléatoire et à haute densité. Entre 2019 et 2021, les membres de l'équipe Toyota ont planté 9 015 arbres sur neuf sites.



Plantation d'arbres sur le site de R et D de York, dans le Michigan : **400 arbres, 10 espèces, 20 bénévoles**



Plantation d'arbres au centre
d'ingénierie de la production
et de fabrication, au Kentucky :
**2020 arbres, 24 espèces,
52 bénévoles**



Plantation d'arbres à l'usine
d'assemblage de Blue Springs,
dans le Mississippi : **2 050 arbres
indigènes, 15 espèces, 85 bénévoles**



Plantation d'arbres à l'usine
d'assemblage d'Apaseo el Grande,
à Guanajuato : **600 arbres indigènes,
5 espèces, 202 bénévoles**

PLANTATIONS D'ARBRES À MORIZUKURI

Les 9 015 arbres et arbustes plantés par Toyota en Amérique du Nord pour commémorer les Jeux olympiques de Tokyo atteindront la maturité à environ 10 ans. À maturité, ils devraient séquestrer 200 000 livres de carbone par an*. Ces arbres et arbustes contribuent à atténuer le changement climatique en piégeant le carbone qui, autrement, entrerait dans l'atmosphère. Ils favorisent également la biodiversité en fournissant un habitat aux oiseaux, aux insectes et aux mammifères.

*L'estimation est basée sur les données de l'EPA des États-Unis. Voir : [Calculateur d'équivalences des gaz à effet de serre – Calculs et références](#)

SITE	NOMBRE D'ARBRES
Usine d'assemblage au Mississippi	2,050
Usines d'assemblage à Cambridge, Ontario (Canada)	2,040
Centre de production et d'ingénierie au Kentucky	2,020
Usine d'assemblage au Kentucky	1,800
Usine d'assemblage à Apaseo el Grande, Guanajuato (Mexique)	600
Centre de R et D au Michigan	400
Usine d'assemblage en Alabama	45
Usine d'assemblage au Texas	40
Usine d'assemblage de Tijuana, Basse-Californie (Mexique)	20
TOTAL	9,015

PARTAGER LE SAVOIR-FAIRE EN MATIÈRE DE CONSERVATION

Soutenir des initiatives communautaires nous aide à renforcer les efforts de conservation. Dans les collectivités où nous vivons et travaillons, nous concentrons nos efforts sur l'acquisition de connaissances et la promotion de l'amour de la nature. Au fil des ans, les membres de l'équipe de plusieurs de nos sites ont organisé des excursions scolaires dans des zones naturelles et ont travaillé avec des élèves du primaire et du secondaire sur des projets tels que la construction de boîtes à chauve-souris et de nichoirs à oiseaux.

Pendant le Mois de la Terre, en avril de chaque année, Toyota organise des événements pour sensibiliser les membres de l'équipe à l'importance de la biodiversité et leur donne l'occasion d'appliquer ces leçons chez eux et dans leurs communautés. Notre usine de moteurs et de transmissions de Buffalo, en Virginie-Occidentale, a développé cette idée en mai 2021 en organisant un atelier sur les pollinisateurs. Environ 75 résidents de la région ont assisté à des présentations de représentants de la West Virginia Division of Natural Resources, du West Virginia Department of Agriculture et d'organisations à but non lucratif locales sur ce que les gens peuvent faire dans leur propre jardin pour soutenir les pollinisateurs. Ce programme fait partie du programme d'éducation à la conservation de l'usine, qui a obtenu la certification en conservation de niveau Or du Wildlife Habitat Council. Le jardin à pollinisateurs de l'usine, qui s'étend sur neuf acres de terrain, est le plus grand de tous les sites industriels de Virginie-Occidentale.

POLLINATOR PROJECT CHALLENGE DU SP

BIODIVERSITÉ

Ce projet soutient les ODD suivants :



Objectifs de développement durable des Nations Unies

15

LIFE ON LAND



17

PARTNERSHIPS FOR THE GOALS



TMNA est membre du Suppliers Partnership for the Environment (SP), un partenariat entre fabricants d'équipement automobile d'origine, leurs fournisseurs et l'EPA des É.-U. Les membres du SP partagent une vision commune de travailler ensemble pour améliorer la durabilité environnementale. Faire progresser la conservation de la biodiversité est une composante de cette vision et l'objectif du groupe de travail sur la biodiversité du SP.

En 2019, les coprésidents du groupe de travail sur la biodiversité du SP, Kevin Butt (TMNA) et Sam Qureshi (Services de gestion durable des déchets), ont publié le Défi du projet sur les pollinisateurs de SP aux entreprises membres, en leur demandant de s'engager à mettre en œuvre ou à développer un projet sur les pollinisateurs sur un ou plusieurs sites. Les participants à ce défi ont une occasion unique de créer un corridor d'habitats sauvages et de fournir un nouvel habitat significatif pour les pollinisateurs et d'autres espèces migratrices.

Grâce à un protocole d'entente avec le Wildlife Habitat Council (WHC), les membres du SP participants ont accès à des ressources gratuites en matière de conservation pour les guider dans la conception et la mise en œuvre d'un projet de pollinisation, ainsi qu'à un soutien technique individuel de la part des spécialistes de la conservation du WHC, le cas échéant. Le SP s'engage également avec le [Pollinator Partnership](#) pour fournir à ses membres des ressources éducatives supplémentaires et des idées pour soutenir la conservation des pollinisateurs sur leurs sites et au sein de leurs communautés.

Une variété de grandes et petites entreprises membres du SP ont accepté de relever le défi. Bien que l'augmentation des projets au cours de la deuxième année ait été limitée en raison de la pandémie de COVID-19, les membres ont reçu des ressources et ont été encouragés à promouvoir les avantages des projets de pollinisation en tant qu'activité à domicile.

Après deux ans, les entreprises membres du SP gèrent collectivement 206 projets de pollinisation sur leurs sites respectifs, y compris des projets d'habitat des pollinisateurs et des programmes d'éducation des employés et de la communauté axés sur les pollinisateurs. Ensemble, ces projets représentent plus de 2 500 acres de terres d'entreprise qui sont actuellement gérées par les sociétés membres du SP comme un habitat sauvage pour les pollinisateurs.

Sensibilisation ⁶



La « sensibilisation » représente un aspect central de l'approche de Toyota à l'égard de ses quatre principaux domaines d'action prioritaires en matière de durabilité environnementale en Amérique du Nord. Nous menons des activités de sensibilisation ayant trait au carbone, à l'eau, aux matériaux et à la biodiversité dans le but de créer une incidence positive directe. En collaborant avec divers intervenants, nos actions mettent à profit **le pouvoir des partenariats** pour nous permettre de faire plus que fabriquer de meilleures voitures – nous établissons des liens qui nous aident à façonner un avenir plus viable.

INCIDENCE POSITIVE DIRECTE

La sensibilisation de nos parties prenantes constitue un élément essentiel de notre stratégie de durabilité environnementale. Grâce à ces efforts de sensibilisation, nous mettons au point des mécanismes à partir des succès de nos programmes touchant à l'environnement, et nous en amplifions les résultats. Nos actions locales peuvent faire une différence à l'échelle mondiale.

Nous reconnaissons qu'un fort engagement envers le partenariat et la collaboration est nécessaire pour relever avec succès les défis mondiaux touchant à l'environnement. Dans notre gamme diversifiée de partenariats, nous prenons des mesures pour tracer une voie afin d'atteindre notre Défi environnemental 2050 de Toyota et de réaliser une incidence positive directe. TMNA appuie des projets communautaires à l'échelle locale, régionale et nationale qui s'harmonisent avec ses domaines d'action prioritaires, à savoir le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité.

Des membres de l'équipe de TMNA siègent au conseil d'administration ou au comité de direction de plusieurs organismes à but non lucratif, dont Yellowstone Forever, Environmental Law Institute, « [National Environmental Education Foundation](#) », Wildlife Habitat Council et Environmental Media Association. TMNA est également membre du National Council of World Wildlife Fund (WWF), un groupe consultatif auprès du conseil d'administration du WWF aux États-Unis.



Face au nombre croissant de personnes qui dépendent de services caritatifs pendant la pandémie de COVID-19, de nombreux organismes communautaires ont, du jour au lendemain, eu besoin d'un véhicule fiable. Pour répondre à ce besoin, Toyota Canada et ses concessionnaires à l'échelle du Canada ont créé Du cœur au volant, un programme qui vient en aide aux organismes de bienfaisance locaux en mettant à leur disposition des véhicules de prêt à court terme ou des services de livraison. Dans la ville de Québec, au Québec, **Ste-Foy Toyota** a prêté une Mirai, un véhicule électrique à hydrogène, à la Pharmacie Brunet pour l'aider à livrer des médicaments sur ordonnance à ses clients.

FONDATION NATIONALE POUR L'ÉDUCATION À L'ENVIRONNEMENT

Toyota travaille depuis plus de 25 ans en partenariat avec la National Environmental Education Foundation (NEEF). La NEEF travaille en partenariat avec des organisations locales dans l'ensemble du pays pour créer des liens entre des personnes de tous âges et de toutes capacités avec des terres publiques, à des fins récréatives, de formation sur le terrain et de création/renforcement communautaire.

SUBVENTIONS POUR LA CONSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

Avec un soutien important de Toyota Motor North America, la NEEF a lancé le programme Biodiversity Conversation Grant, qui est conçu pour soutenir les projets de conservation de la biodiversité sur les terres publiques américaines. La première subvention de 200 000 \$ a été accordée en 2019 au National Capital Partnership for Regional Invasive Species Management (NCR-PRISM). Ce partenariat est composé d'agences gouvernementales locales et fédérales, d'organisations de conservation et d'institutions universitaires qui travaillent ensemble pour restaurer la biodiversité indigène et protéger les habitats essentiels en gérant les espèces envahissantes dans toute la région de la capitale nationale. Ensemble, les membres du PRISM sont responsables de la gestion d'environ 1 500 milles carrés (environ 3 900 km²) de terres forestières à Washington, D.C., dans le Maryland et en Virginie.

Les projets soutenus par cette subvention devraient se terminer au printemps 2022. Jusqu'à présent, 480 580 espèces envahissantes ont été éliminées, 2 516 arbres, arbustes et fleurs indigènes ont été plantés et 2 131 bénévoles de la communauté ont effectué 8 524 heures de bénévolat.

La deuxième série de subventions, d'un montant total de 225 000 \$, a été accordée en 2021 et soutiendra des projets de conservation de la biodiversité sur des terres publiques au sein de la province floristique de Californie. La province floristique de Californie représente une superficie d'environ 182 560 km². Elle comprend 70 % de la Californie et s'étend au sud-ouest de l'Oregon, à une petite partie de l'ouest du Nevada et au nord de la Basse-Californie. La zone est désignée comme un point névralgique de biodiversité, ce qui signifie qu'elle abrite la plus grande diversité de plantes et d'animaux que l'on ne trouve nulle

part ailleurs dans le monde. Si la Californie constitue un point névralgique, c'est en partie parce que sa biodiversité est gravement menacée : au moins 75 % de l'habitat d'origine a déjà disparu.

Les fonds de la subvention seront utilisés pour préserver la biodiversité unique de la région ainsi que pour engager le public par le biais d'événements bénévoles et communautaires conçus pour éduquer et aborder les questions de biodiversité locale dans leurs communautés. Les fonds permettront de soutenir quatre projets de conservation :

Restaurer l'habitat indigène et sauver le papillon le plus menacé d'Amérique du Nord

Le Palos Verdes Peninsula Land Conservancy s'efforcera de restaurer l'habitat indigène de la réserve écologique d'Abalone Cove à Rancho Palos Verdes, en Californie, afin de soutenir quatre espèces à statut particulier : le gobemoucheron de Californie, une espèce menacée, le troglodyte des cactus, une espèce préoccupante, et deux papillons menacés au niveau fédéral – le papillon bleu d'El Segundo et le papillon bleu de Palos Verdes. Le papillon bleu de Palos Verdes est considéré comme le papillon le plus menacé d'Amérique du Nord. L'habitat primaire de l'Abalone Cove, le maquis de sauge côtier, est dégradé ou détruit à 85 % et est considéré comme l'une des communautés végétales les plus menacées des États-Unis.

Protection de la population de trembles en déclin

La South Yuba River Citizens League (SYRCL) s'efforcera de restaurer et de conserver les peuplements de trembles existants dans le bassin hydrographique de la rivière Yuba, ainsi que de protéger les drageons de trembles vulnérables et naissants (le tremble se reproduit à la fois par des graines et par des germes de racines, ou drageons). Au cours de la période de subvention, la SYRCL installera des clôtures d'exclusion du bétail pour protéger les nouveaux trembles vulnérables, surveillera la santé et les autres menaces possibles pour les peuplements de trembles à l'aide de pièges photographiques et de protocoles d'évaluation, éduquera les étudiants par le biais du Youth Outdoor Leadership Opportunity (YOLO), et donnera aux membres de la communauté les moyens de se recréer de manière responsable dans les peuplements de trembles par le biais d'opportunités éducatives et de sensibilisation gratuites.

Améliorer la santé des prairies bio-riches en éliminant les espèces envahissantes

Le Edgewood County Park and Natural Preserve, dans le comté de San Mateo, est une réserve biologiquement riche qui abrite une mosaïque d'habitats, notamment des prairies, des affleurements de serpentine, des forêts de chênes et du chaparral, qui abritent des espèces de plantes et de papillons rares, endémiques, menacées et en voie d'extinction. On estime à 500 le nombre d'espèces de plantes présentes sur une superficie de 467 acres. La Green Grass Biodiversity Conservation Initiative vise à redonner aux prairies non indigènes d'Edgewood leur beauté florale et leur diversité d'espèces d'antan en réduisant ou en éliminant les mauvaises herbes et en favorisant une plus grande couverture de plantes indigènes. En mettant en œuvre les meilleures pratiques de gestion des prairies, y compris le fauchage, le déchaumage et les traitements chimiques sélectifs, la Green Grass Initiative devrait augmenter de manière significative la couverture indigène et – puisque les herbes non indigènes menacent également le papillon damier de la baie, la menthe épineuse et le pentachaeta – apporter également des avantages aux espèces à risque.

Réduire les risques d'incendie et accroître la diversité végétale dans le canyon Moro

Situé au centre du canyon Moron, à l'intersection de deux grands sentiers de randonnée, le site connu sous le nom de « the Bowl » défie les efforts de restauration du State Park depuis les années 1990. Ayant subi de nombreuses perturbations dues à des décennies de pâturage par des moutons et des bovins, la zone a subi une conversion au fil du temps, passant d'une végétation de maquis de sauge côtiers et de prairies pérennes biologiquement diversifiées à des prairies annuelles biologiquement pauvres dominées par la moutarde noire envahissante. En s'appuyant sur les travaux établis lors de la première phase de restauration, financée par l'État de Californie, ce projet devrait aboutir à l'amélioration de 50 acres d'habitat de maquis de sauge côtiers, ce qui devrait améliorer la fonction et la résilience de l'écosystème, réduire le risque d'incendie et augmenter la diversité des plantes indigènes.

Pour des informations sur les activités de Toyota à l'usine d'assemblage située dans la province floristique de Californie, voir la section « [Restauration des habitats](#) ».

SUBVENTIONS POUR LA RESTAURATION ET LA RÉSILIENCE

Les événements météorologiques extrêmes font de plus en plus souvent la une de la presse. Qu'il s'agisse d'un ouragan, d'une tornade ou d'une inondation, les communautés doivent relever le défi de se remettre des dégâts et de se préparer à d'éventuelles récurrences. Les organisations à but non lucratif jouent un rôle de plus en plus important dans l'aide apportée aux populations locales pour leur permettre de rebondir, et la restauration de l'accès aux terres publiques, ainsi que la jouissance de celles-ci, constituent une composante importante.

Pour soutenir ces efforts, la NEEF, avec le soutien financier exclusif de Toyota Motor North America, a accordé des subventions de 275 000 \$ à des organisations aux États-Unis et à Porto Rico pour des projets destinés à aider à restaurer les terres publiques et/ou à mettre en œuvre de nouvelles méthodes pour rendre ces terres plus résistantes aux catastrophes futures. Ces subventions ont été accordées en deux séries de financement : la première série, d'une valeur de 200 000 \$, a été attribuée en 2018 à 10 organisations. La deuxième série, d'une valeur de 75 000 \$, a été attribuée en 2020 à trois des organisations de la première série qui ont démontré un besoin de financement continu. Les projets ont pris fin au printemps 2021. Les bénéficiaires des deux séries de financement ont fait état des impacts suivants :

- 879 acres de terres restaurées
- 1,3 million de pieds carrés d'espèces invasives ont été arrachés
- 8 155 espèces indigènes plantées
- 18 957 lb de déchets enlevés
- 2 740 volontaires mobilisés
- 9 082 heures de bénévolat
- 2 342 482 \$ en valeur d'heures de bénévolat

NATIONAL PUBLIC LANDS DAY

Toyota continue d'être le commanditaire national du National Public Lands Day (NPLD) de la NEEF. Le NPLD, qui se tient annuellement le quatrième samedi de septembre, est la plus grande action bénévole d'une journée en faveur des terres publiques aux États-Unis.

La pandémie de COVID-19 a fondamentalement changé la façon dont les Américains se mobilisent en ce qui concerne les terres publiques. Des parcs nationaux emblématiques aux espaces verts urbains locaux, la menace de COVID-19 a rendu extrêmement difficile – voire impossible – pour de nombreux gestionnaires fonciers d'organiser de grands événements en personne sur les terres publiques en 2020. Malgré ces défis, les éléments suivants ont été rapportés pour le NPLD 2020* :

- 108 événements virtuels
- 188 événements en personne
- 77 267 participants aux États-Unis.
- 668 acres de terres améliorées ou restaurées
- 3,36 km² (11 036 pi²) d'espèces invasives ont été arrachés
- 40 km (108 milles) de pistes ont été remis en état ou entretenus
- 3 157 kg (28 048 lb) de déchets enlevés
- 553 km (344 milles) de voies navigables ont été remis en état ou entretenus

Pour le NPLD 2021, la NEEF s'est appuyée sur le thème « Plus de moyens de se connecter à la nature ». Les événements virtuels se sont révélés être un outil inestimable pour mettre en relation un éventail plus large et plus diversifié de personnes avec des parcs emblématiques, des forêts nationales, des estuaires marins et d'autres sites du domaine public. En 2021, l'objectif était de souligner cette diversité – dans les terres publiques, les personnes et les façons dont nous valorisons et prenons soin de ces espaces – en soutenant les événements virtuels du NPLD.

* Les données d'impact national pour l'événement de 2021 n'étaient pas encore disponibles au moment de la publication de ce rapport.

WORLD WILDLIFE FUND ET ROSEBUD ECONOMIC DEVELOPMENT CORPORATION

Dans le cadre de ses efforts dans les grandes plaines du Nord, le World Wildlife Fund (WWF) s'est associé à la Rosebud Economic Development Corporation (REDCO) pour créer le Wolakota Buffalo Range sur les terres de l'Oyate Sicangu Lakota, communément appelé la réserve indienne de Rosebud dans le Dakota du Sud. Au cours des prochaines années, le projet devrait permettre d'établir un troupeau de 1 500 bisons des plaines (buffles) sur 27 680 acres de prairies indigènes. Lorsqu'il aura atteint sa capacité, le troupeau deviendra le plus grand troupeau de bisons appartenant à des Autochtones et géré par eux en Amérique du Nord.

En 2021, Toyota a versé 150 000 \$ au WWF pour soutenir le développement de la zone, plus précisément pour la construction de 23 milles de clôture périphérique. Les 12 milles de clôture restants seront achevés en 2022 et rendront l'ensemble des 27 680 acres accessibles aux bisons.

Les 100 premiers bisons ont été renvoyés dans le parc à bisons de Wolakota en octobre 2020. Les animaux ont été transférés du Badlands National Park et du Theodore Roosevelt National Park. Des bisons supplémentaires seront livrés au cours des cinq prochaines années à partir de troupeaux gérés par le National Park Service, l'U.S. Fish and Wildlife Service, l'American Prairie Reserve et The Nature Conservancy. Toyota fournit un deuxième tour de financement pour soutenir la surveillance écologique et l'acquisition de bisons à partir de sites supplémentaires afin d'accélérer la croissance du troupeau et de remplir entièrement le parc avec 1 500 bisons.

Ce troupeau soutiendra le développement économique, la revitalisation culturelle, l'éducation et la souveraineté alimentaire de la nation sioux de Rosebud. L'arrivée des bisons dans le parc à bisons de Wolakota est un pas en avant dans la reconnexion du bison à la terre et le peuple de la nation lakota Sicangu.



Avec le soutien de Toyota et d'autres, REDCO et le WWF sont en train d'établir la Wolakota Buffalo Range dans le Dakota du Sud et devraient établir un troupeau de **1 500** bisons sur **27 680** acres de prairies indigènes. En octobre 2020, les 100 premiers bisons ont été rendus à leurs terres natales. Lorsqu'il aura atteint sa capacité, le troupeau deviendra le plus grand troupeau de bisons appartenant à des Autochtones et géré par eux en Amérique du Nord.

WYLAND FOUNDATION

Chaque année, au mois d'avril, des habitants de tous les États-Unis participent au Wyland National Mayor's Challenge for Water Conservation. Le programme encourage les habitants de toute l'Amérique à apporter de petits changements dans leur vie pour mieux gérer nos ressources en eau et améliorer la santé des océans, lacs, rivières, ruisseaux et zones humides. La campagne est présentée par la Wyland Foundation et Toyota, avec le soutien de The Toro Company, de l'EPA, de la National League of Cities, de Hobie Surf Shops et de Petal Soaps.

Au cours des 10 années de la campagne, 4 millions d'engagements ont été faits pour économiser 19,3 milliards de gallons d'eau.

Rien qu'en 2021, les habitants de tout le pays ont fait 759 000 promesses de dons visant à économiser 3 milliards de gallons d'eau en modifiant des comportements allant de la réparation des fuites domestiques à la réduction des écoulements nocifs dans les rivières et les ruisseaux locaux, et les maires de 42 États se sont affrontés pour savoir quelle ville serait la plus « économe en eau » du pays. Les villes ayant le plus fort pourcentage de résidents ayant fait des promesses de dons pendant la campagne 2021 sont Laguna Beach, en Californie; North Port, en Floride; Oceanside, en Californie; et Dallas, au Texas.

Les résidents participants ont été invités à nommer une organisation caritative méritante de leur communauté pour recevoir un Toyota Highlander Hybrid XLE 2020. L'attribution du véhicule du grand prix est au cœur de la campagne, et permet de mettre en relation des milliers d'organismes caritatifs et de groupes civiques avec la conservation des ressources.

Outre les engagements en ligne, les résidents ont contribué à la santé des bassins hydrographiques locaux en plantant des arbres, en réalisant des projets de marquage au pochoir des collecteurs d'eaux pluviales, en nettoyant les quartiers pour éliminer la pollution qui pourrait autrement se retrouver dans les canaux d'évacuation des eaux pluviales, et en menant des actions de sensibilisation scientifique mobiles en Floride, en Arizona et en Californie.

En plus de réduire le gaspillage global de l'eau, les participants au défi dans les 50 États se sont engagés à réduire leur utilisation de bouteilles d'eau en plastique à usage unique de 7,4 millions et à éliminer 176 000 lb de déchets dangereux des bassins versants. En modifiant leurs choix de vie quotidiens, les résidents se sont également engagés à réduire de 80 millions de livres les déchets mis en décharge. Des économies potentielles de 11 milliards de livres de dioxyde de carbone, de 199 millions de kilowattheures d'électricité et de 14 millions de dollars en économies de coûts pour les consommateurs complètent les résultats finaux des engagements.

Performance



Dans cette section, vous trouverez des données se rapportant à la performance de TMNA dans le domaine de l'environnement.

QUALITÉ DE L'AIR

POLLUANTS DE RÉFÉRENCE DANS LES ÉMISSIONS D'ÉCHAPPEMENT

Les hydrocarbures, les oxydes d'azote (NOx) et le monoxyde de carbone – tous des sous-produits de la combustion de carburant – sont liés à divers problèmes de qualité de l'air, comme la formation de smog, ainsi qu'à divers effets sur la santé humaine. Limiter les polluants de référence dans les émissions d'échappement de nos véhicules aide à réduire certains des impacts environnementaux de l'automobile.

Aux États-Unis, l'Environmental Protection Agency (EPA) et l'État de Californie ont mis sur pied des programmes de certification visant à classer les véhicules en différentes catégories, selon leurs émissions d'échappement. Environnement et Changement climatique Canada a publié un règlement aligné sur le règlement américain final (Tier 3).

Bien que les règlements de l'EPA (Tier 3) et de la Californie (Low Emission Vehicle III – LEV III) aient une nomenclature différente pour catégoriser les émissions des véhicules, les cotes Bin comprennent les mêmes groupes d'émissions des véhicules. Pour l'année-modèle 2020, les règlements Tier 3 de l'EPA et LEV III de la Californie exigeaient que le parc automobile d'un fabricant satisfasse, en moyenne, les normes d'émissions suivantes pour les gaz organiques non méthaniques avec oxydes d'azote (NMOG + NOx) : 0,065 g au mille (gpm) pour les voitures de tourisme et les camions légers d'un poids allant jusqu'à 1 700 kg (3 750 lb), et de 0,074 gpm pour les autres camions légers. Les règlements fixent des normes d'émission décroissantes de 2017 à 2025, date à laquelle la moyenne NMOG + NOx pour les deux types de véhicules sera de 0,030 gpm.

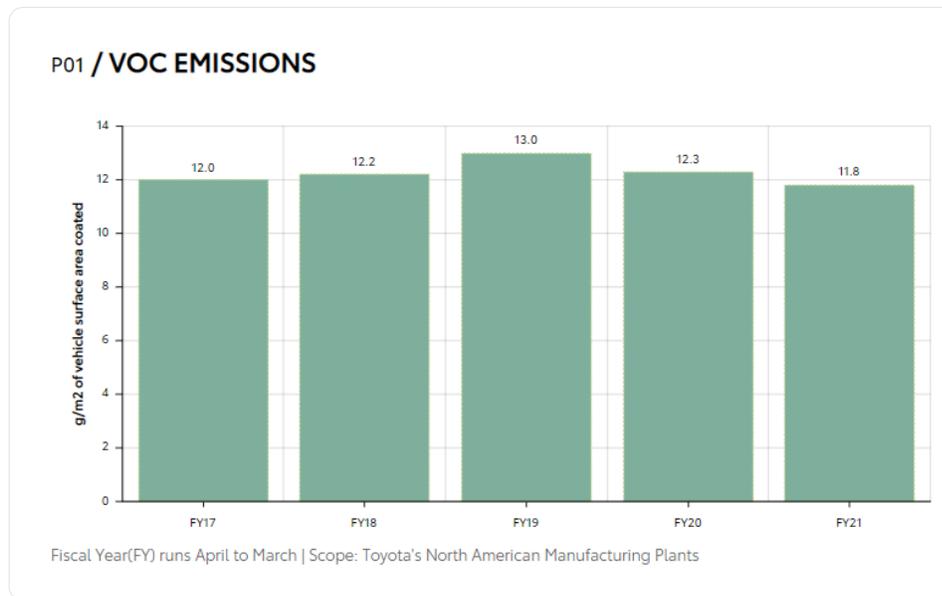
Les normes sur les émissions des véhicules Tier 3 de l'EPA avaient pour but de s'harmoniser avec le programme Low Emission Vehicle de la Californie et de créer un programme fédéral d'émissions de véhicules qui autorise les fabricants automobiles à vendre les mêmes véhicules dans les 50 États américains.

L'objectif de Toyota est de maintenir assez de souplesse pour pouvoir fabriquer des véhicules qui répondent aux préférences des clients. Nous croyons que les normes établies lors de la mise en place de règlements sur les émissions d'échappement devraient être fondées sur le rendement et tenir compte de l'interaction avec d'autres règles encadrant les véhicules – les normes entourant le rendement énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, par exemple – afin de s'assurer que toutes les exigences sont réalistes et acceptables pour les consommateurs. Les carburants doivent être évalués en même temps que les

technologies des véhicules, et ce, de manière globale. La réduction de la teneur en soufre de l'essence, exigée par les programmes Tier 3 américain et LEV III de la Californie, permet aux systèmes d'après-traitement d'être conçus en conformité. Chaque année, Toyota se conforme aux exigences relatives aux émissions polluantes pour les véhicules de l'État de Californie (États-Unis) et du Canada.

La liste des « véhicules les plus verts de 2021 » de l'American Council for an Energy Efficient Economy (ACEEE) désigne la Toyota Prius Prime, le Toyota RAV4 Prime AWD et la Toyota Corolla Hybride comme trois des véhicules les plus verts de l'année. L'ACEEE a évalué plus de 1 000 modèles et attribue à chaque voiture un score vert basé sur un indice de dommages environnementaux (EDX), qui reflète le coût pour la santé humaine de la pollution atmosphérique associée à la fabrication et à l'élimination des véhicules, à la production et à la distribution de carburant ou d'électricité, et aux tuyaux d'échappement des véhicules.

COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS



À PROPOS DE CE TABLEAU : La première préoccupation en ce qui concerne les émissions atmosphériques de gaz non à effet de serre est le smog. Le smog se forme lorsque des matières particulaires, des oxydes d'azote et des composés organiques volatils (COV) réagissent avec le soleil. Le smog a été associé à plusieurs problèmes de santé, et il est particulièrement fréquent dans les zones urbaines denses où la circulation est intense, l'activité industrielle importante et le climat chaud et ensoleillé.

Les opérations de peinture de carrosserie des véhicules sont la source de la plupart des émissions de COV de Toyota. Les usines de fabrication nord-américaines de Toyota mesurent les émissions de COV en grammes par mètre carré de surface peinte du véhicule. (g/m²) Les émissions de COV provenant de la peinture de carrosserie des véhicules ont diminué de 4 % entre les exercices financiers 2020 et 2021, en raison notamment de la baisse de la production pendant la pandémie de COVID-19. D'après nos prévisions, les émissions de COV devraient continuer à diminuer à mesure que nous améliorerons l'efficacité des transferts et que nous lancerons d'autres systèmes de peinture à base aqueuse.

BIODIVERSITÉ

ESPÈCES EN VOIE DE DISPARITION ET ESPÈCES PROTÉGÉES

P02 / LES ESPÈCES EN VOIE DE DISPARITION, MENACÉES OU PROTÉGÉES VIVANT PRÈS DES SITES DE TOYOTA OU SUR LES SITES MÊMES

Site Toyota	Espèces en voie de disparition, menacées ou protégées	Lois/Réglementation	Activités
Tous les sites de TMNA en Amérique du Nord	Monarque	Le 15 décembre 2020, le Fish and Wildlife Service américain a annoncé que l'inscription du monarque comme espèce en voie de disparition ou menacée en vertu de la loi sur les espèces en danger est justifiée, mais qu'elle est empêchée par des actions d'inscription plus prioritaires. Le monarque est désormais un candidat à la protection par la Endangered Species Act (loi sur les espèces en voie de disparition) et son statut sera réexaminé chaque année jusqu'à ce qu'une décision d'inscription soit prise.	Voir BIODIVERSITÉ/Objetsifs pour la biodiversité
Usine d'assemblage de Tijuana, Basse-Californie (Mexique)	<i>Ceanothus verrucosus</i> (arbuste médicinale) <i>Crotalus ruber</i> (serpent à sonnettes indigène) <i>Lynx rufus</i> (lynx roux) <i>Lepus californicus</i> (lièvre de Californie à queue barrée de noir) <i>Ferocactus gracilis</i> (cactus tonneau) <i>Cylindropuntia californica</i> (cactus cholla de Californie)	Protégés par le Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) – (Secrétariat de l'Environnement et des Ressources naturelles) du Mexique en vertu de NOM-059-SEMARNAT-2010	Ces espèces se trouvent sur une surface de 143 acres de la propriété de l'établissement; cette surface est considérée comme une réserve faunique.
Usines de production à Cambridge et Woodstock, Ontario (Canada)	Hirondelle bicolor	Protégée en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs	Installé 71 nichoirs aux usines d'assemblage de Toyota à Cambridge et Woodstock, Ontario (Canada).
Usine de moteurs à Huntsville, Alabama	Crevette cavernicole de l'Alabama	Protégée par la Endangered Species Act des États-Unis	Les crevettes cavernicoles se trouvent dans une zone du site qui n'est pas perturbée par les opérations ou les activités.
Usine de fabrication et d'assemblage à Georgetown, Kentucky	<i>Solidago shortii</i> (verge d'or de Short) <i>Myotis sodalists</i> (chauve-souris de l'Indiana)	Protégée par la Endangered Species Act des États-Unis	Des verges d'or de Short ont été semées sur un sentier de 1,6 km (1 mille) du site.
Site de logistique des véhicules au port de Portland, Oregón	Saumon coho	Protégé par la Endangered Species Act des États-Unis	Certifié « saumons en sécurité »; le site maintient un programme de prévention de la pollution de l'eau pluviale d'orage et des rigoles de drainage biologiques; les membres de l'équipe participent au nettoyage annuel de la rivière Willamette.

Inclut les sites en activité appartenant à Toyota au 1er septembre 2021

À PROPOS DE CE TABLEAU :

Lorsque des sites font une demande de certification de leurs programmes de conservation auprès du Wildlife Habitat Council (WHC), ils collaborent avec les biologistes de cet organisme pour dresser l'inventaire des espèces vivant sur leur emplacement. Cet inventaire comprend toutes les espèces en voie de disparition ou menacées désignées comme telles par la loi fédérale. En plus des 15 sites ayant un programme certifié par le WHC, nous évaluons les nouveaux sites pour la présence d'espèces en voie de disparition et protégées.

ZONES PROTÉGÉES/HABITAT ESSENTIEL

P03 / TOYOTA SITES IN OR ADJACENT TO A PROTECTED AREA, CRITICAL HABITAT OR BIODIVERSITY HOTSPOT

SITE NAME	LOCATION	TYPE OF OPERATION	PROTECTED AREA, CRITICAL HABITAT AND/OR BIODIVERSITY HOTSPOT
TMMBC	Tijuana, Baja California (Mexico)	Manufacturing	Hotspot: California Floristic Province; Protected area: Wildlife Preserve
TMMC	Woodstock, Ontario (Canada)	Manufacturing	Protected Area: Vansittart Woods wetlands
TABC	Long Beach, California	Manufacturing	Hotspot: California Floristic Province
Gardena Technical Center	Gardena, California	R&D	Hotspot: California Floristic Province
LA Parts Distribution Center	Los Angeles, California	Parts logistics	Hotspot: California Floristic Province
TLS Long Beach	Port of Long Beach, California	Vehicle logistics	Hotspot: California Floristic Province
San Ramon Regional Office and Parts Distribution Center	San Ramon, California	Parts logistics	Hotspot: California Floristic Province
North American Parts Center California	Ontario, California	Parts logistics	Hotspot: California Floristic Province
TLS Portland	Port of Portland, Oregon	Vehicle logistics	Critical Habitat for Soho Salmon
TAPG	Phoenix, Arizona	Proving ground	Critical Habitat for Yellow-billed Cuckoo

Includes Toyota-owned sites in operation as of September 1, 2021

À PROPOS DE CE TABLEAU : TMNA a lancé une analyse afin de déterminer si ses sites sont situés dans une zone protégée, un habitat essentiel ou un point névralgique de biodiversité (une définition de ces termes est donnée ci-après). Nous avons commencé par nos installations les plus vastes, celles qui ont obtenu la certification en conservation du Wildlife Habitat Council, et celles qui sont en construction ou font l'objet de rénovations importantes. Dans le tableau ci-dessus, nous n'incluons que les sites qui répondent à l'un ou plusieurs de ces trois critères. Dans le futur, nous analyserons d'autres sites, et les informations seront utilisées pour soutenir notre stratégie de biodiversité et pour la sélection des projets.

Une **zone protégée** est une zone géographique désignée, réglementée ou administrée en fonction d'objectifs de conservation bien définis. (Glossaire 2016 des normes GRI)

Un habitat essentiel est un terme défini et employé dans la Endangered Species Act américaine, la loi sur les espèces en voie de disparition. Il désigne une ou plusieurs zones géographiques déterminées renfermant des caractéristiques physiques ou biologiques essentielles pour la conservation d'une espèce menacée ou en voie de disparition et qui pourraient nécessiter des mesures de gestion et de protection spéciales. Un habitat essentiel peut inclure une ou plusieurs zones inoccupées dès lors qu'elles sont considérées comme essentielles à la conservation des espèces.

Un **point névralgique de biodiversité** est défini à partir de deux critères : il doit comporter au moins 1 500 plantes vasculaires réparties en espèces endémiques – c'est-à-dire qu'il doit héberger un pourcentage élevé de plantes que l'on ne trouve nulle part ailleurs sur la planète, et il doit héberger au plus 30 % de sa végétation naturelle d'origine.

Ces zones ne couvrent que 2,3 % de la surface terrestre du globe, mais elles abritent plus de la moitié des espèces végétales endémiques du monde et près de 43 % des espèces endémiques d'oiseaux, de mammifères, de reptiles et d'amphibiens.

Le Critical Ecosystem Partnership Fund (CEPF) tient une liste des points névralgiques par région. Le CEPF est une initiative conjointe de l'Agence française de développement, de Conservation International, de l'Union européenne, du Fonds pour l'environnement mondial (FEM), du gouvernement du Japon, de la fondation MacArthur et de la Banque mondiale.

[« Restauration des habitats »](#)

CERTIFICATIONS EN CONSERVATION DU WHC

P04 / WILDLIFE HABITAT COUNCIL CONSERVATION CERTIFICATIONS

TOYOTA SITE NAME	CERTIFICATION LEVEL
Toyota Motor Manufacturing, Texas	Gold
Toyota Motor Manufacturing, West Virginia	Gold
Toyota Motor Manufacturing Canada, Cambridge	Gold
Toyota Motor Manufacturing Canada, Woodstock	Silver
Toyota Motor Manufacturing, Alabama	Silver
Toyota Motor Manufacturing, Kentucky	Silver
Toyota Technical Center, Ann Arbor, Michigan	Silver
Toyota Technical Center, York Township, Michigan	Silver
Toyota Motor Manufacturing, Indiana	Certified
Toyota Motor Manufacturing, Mississippi	Certified
Toyota Motor Manufacturing, Tennessee	Certified
Toyota Arizona Proving Grounds	Certified
TMNA Headquarters in Plano, Texas	Certified
Production and Engineering Manufacturing Center, Kentucky	Certified
Toyota Logistics Services in Portland, Oregon	Certified

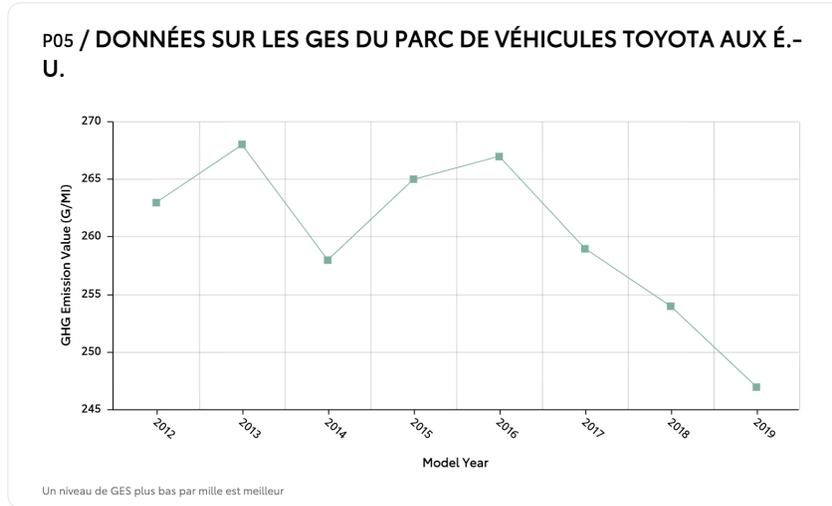
Certifications as of September 1, 2021.

À PROPOS DE CE TABLEAU : Le Wildlife Habitat Council^{MD} (WHC) s'associe à des sociétés, d'autres organismes de conservation, des organismes gouvernementaux et des membres de la collectivité pour habiliter et reconnaître l'habitat faunique et des programmes de sensibilisation à la conservation. La norme de certification volontaire du WHC (certification en conservation) est conçue pour les activités d'enrichissement de la biodiversité et d'éducation à la conservation à grande échelle sur les propriétés foncières des entreprises.

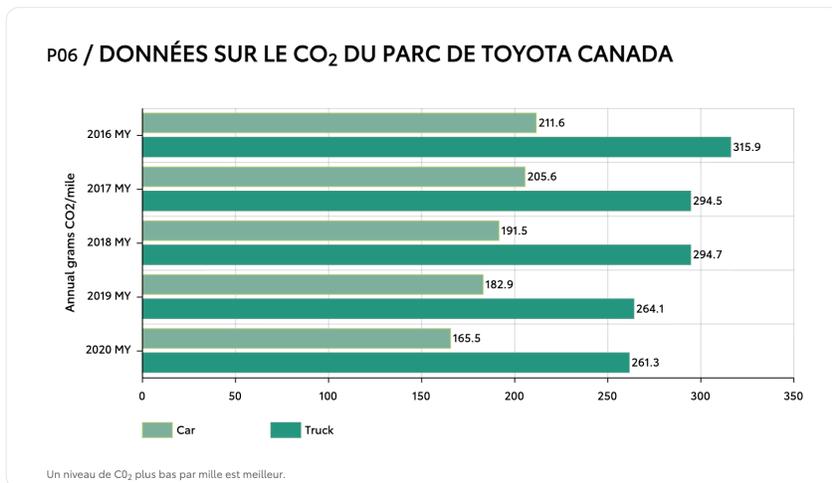
Notre partenariat avec le WHC a débuté en 1999, lorsque Toyota a adhéré à l'organisation. En 2008, le programme de conservation à notre usine d'assemblage du Kentucky a permis à Toyota d'obtenir sa première certification du WHC. Aujourd'hui, les programmes de 15 sites Toyota ont obtenu des certifications en conservation et, en 2020, Toyota Motor Manufacturing Texas a remporté le prix du projet sur les espèces invasives du WHC pour la gestion des porcs sauvages.

CARBONE

ÉMISSIONS DE GES – VÉHICULES



À PROPOS DE CE TABLEAU : Ce tableau montre le rendement relatif aux GES du parc automobile américain de Toyota dans le cadre du programme de l'EPA des États-Unis sur les GES. Les valeurs annuelles déterminant la conformité aux normes pour les émissions de GES tiennent compte des avantages réels générés par les technologies « hors cycle », comme la climatisation et les améliorations aérodynamiques, des éléments qui ne sont pas évalués dans le cadre des essais officiels sur les émissions de CO₂. [Suivre ce lien pour en savoir plus sur le programme de l'EPA des États-Unis sur les GES.](#)



À PROPOS DE CE TABLEAU : Le gouvernement fédéral du Canada a établi, dans le cadre de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, une réglementation sur les émissions de GES pour les années-modèles 2011 à 2025. À ce jour, au Canada, Toyota a répondu aux obligations réglementaires sur les émissions de CO₂ des véhicules de chaque année-modèle.

Ressources naturelles Canada (RNCan) a nommé trois véhicules Toyota comme les plus éconergétiques de leur catégorie pour l'année-modèle 2021 : Toyota Corolla hybride (voiture compacte), Toyota Highlander Hybride AWD (véhicule utilitaire sport – standard) et Toyota Sienna (minifourgonnette). Les véhicules gagnants sont ceux qui ont le meilleur rendement énergétique combiné sur la base d'une utilisation à 55 % en ville et à 45 % sur la route.

ÉNERGIE – OPÉRATIONS

P07 / CONSOMMATION D'ÉNERGIE (MWh)

	EF2020	EF2021
Électricité de source non renouvelable	1,670,000	1,535,000
Électricité de source renouvelable	60,000	62,000
Gaz naturel dans les sources stationnaires	2,050,000	1,938,000
Carburants utilisés dans les sources mobiles	78,700	74,000
ÉNERGIE TOTALE	3,858,700	3,609,000

Portée : Fabrication, R et D, logistique par l'entreprise, bureaux de Toyota en Amérique du Nord

À PROPOS DE CE TABLEAU : La consommation totale d'énergie en Amérique du Nord a diminué de 6 % au cours de l'exercice financier 2021 par rapport à l'année précédente. Cela est dû en partie à la fermeture des usines pendant huit semaines lors de la pandémie de COVID-19. Les projets d'efficacité énergétique ont permis de réaliser des économies d'énergie de 105 000 MWh.

L'intensité énergétique, mesurée en MWh d'énergie consommée par véhicule produit, était de 2,23 pour l'exercice financier 2021.

Les données énergétiques sont compilées principalement à partir des factures d'électricité et de gaz naturel. Pour les sources mobiles, on suit soit la consommation de carburant, soit les kilomètres parcourus.

ÉMISSIONS DE GES – OPÉRATIONS

P08 / GHG EMISSIONS

	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020	FY2021	FY2021 Target
Scope 1	395,000	391,000	434,000	434,000	409,000	387,000	n/a
Scope 2	897,000	911,000	895,000	783,000	697,000	627,000	n/a
TOTAL	1,292,000	1,302,000	1,329,000	1,217,000	1,106,000	1,014,000	1,098,200

Scope: Toyota North American manufacturing, R&D, owned logistics, offices
Unit: Metric Tons CO₂

À PROPOS DE CE TABLEAU : Les émissions totales de CO₂ de portées 1 et 2 ont diminué de 8 % entre les exercices financiers 2020 et 2021, et de 22 % depuis l'exercice financier 2016. Cette diminution par rapport à l'exercice précédent est due en partie à la réduction des activités pendant la pandémie de COVID-19 mais, au cours des cinq dernières années, elle peut aussi être attribuable aux améliorations de l'efficacité énergétique, aux investissements dans l'énergie renouvelable et aux changements dans les volumes de production et la gamme de modèles.

TMNA utilise l'édition révisée du livre *The GHG Protocol : A Corporate Accounting and Reporting Standard, Revised Edition* (publié par le WBCSD et le WRI) pour développer l'inventaire des émissions. TMNA suit l'approche du contrôle financier.

Les gaz inclus dans les portées 1 et 2 comprennent uniquement le CO₂.

Les sources de portée 1 comprennent la combustion stationnaire (comme la combustion de gaz naturel pour l'énergie) ainsi que les sources mobiles propres (comme les véhicules de la flotte de Toyota et les camions logistiques propres).

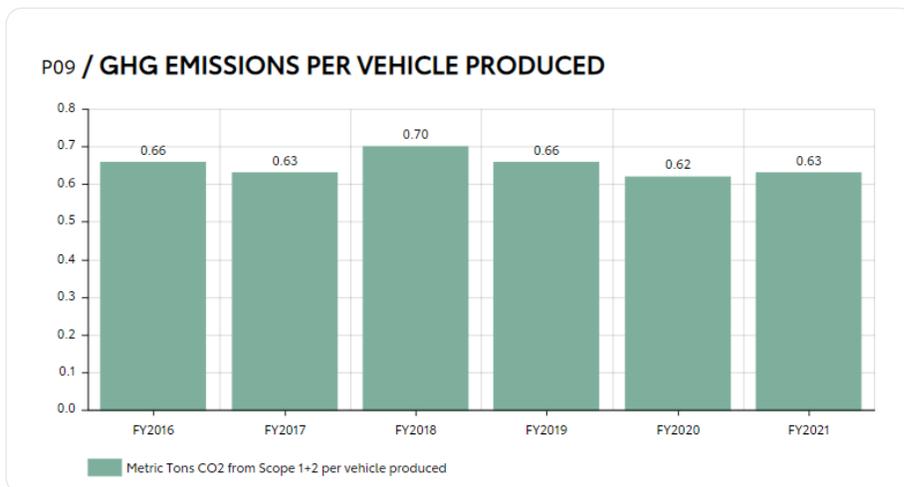
Les émissions de portée 2 comprennent la consommation d'électricité achetée des sites Toyota en Amérique du Nord. Les émissions de portée 2 sont calculées selon l'approche basée sur l'emplacement. Les émissions indirectes provenant de l'électricité utilisée sur les sites de Toyota aux États-Unis sont calculées à l'aide des facteurs d'émission eGRID de l'EPA. Pour les sites au Canada, les facteurs d'émission provinciaux sont tirés du rapport d'inventaire national du Canada et, pour le Mexique, un facteur d'émission spécifique au pays est tiré du rapport *Carbon Footprint Country Specific Electricity Grid Greenhouse Gas Emissions Factors v1.4, septembre 2020*. Lorsque de l'électricité renouvelable est achetée, on suppose un facteur d'émission de zéro.

Toyota n'achète pas de vapeur.

Trois des usines de fabrication américaines de Toyota doivent déclarer des données sur les émissions de GES dans le cadre du programme de déclaration des gaz à effet de serre de l'EPA des États-Unis. Les données individuelles de nos usines au Kentucky, au Texas et en Indiana sont disponibles sur le site Web de l'EPA par le biais de son outil de publication de données en ligne.

Au Canada, les usines Toyota de Cambridge et Woodstock sont tenues de produire des rapports en vertu du Programme de déclaration des émissions de gaz à effet de serre (GES), et du Système de tarification basé sur le rendement établi par Environnement Canada et Changement climatique (ECCC) ; les deux usines ont également obligation de déclarer leurs émissions de GES à la province de l'Ontario en vertu de sa Loi sur la protection de l'environnement.

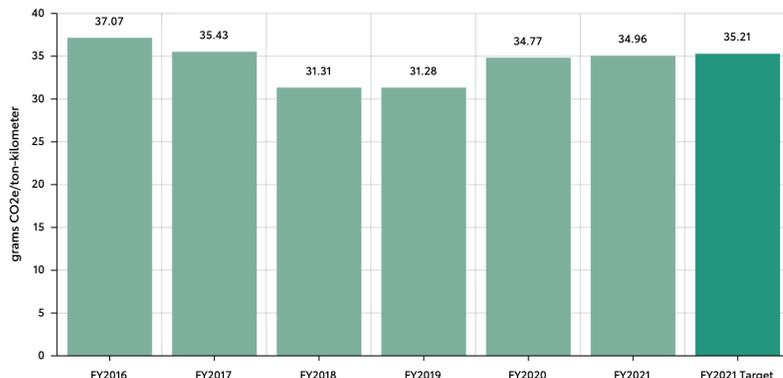
[« Émissions de CO₂ des opérations »](#)



À PROPOS DE CE TABLEAU : Ce tableau montre les émissions totales de CO₂ de portée 1 et 2 en tonnes métriques de CO₂ divisées par la production de véhicules nord-américaine. L'intensité en CO₂ par véhicule produit a augmenté de 2 % au cours de l'exercice financier 2021 par rapport à l'année précédente, mais a diminué de 4 % par rapport à l'exercice financier 2016. Les variations de l'efficacité sont dues à des améliorations de l'efficacité énergétique et des émissions de GES, ainsi qu'à des changements dans les volumes de production et la gamme de modèles.

ÉMISSIONS DE GES – CYCLE DE VIE

P10 / INTENSITÉ DES ÉMISSIONS DE GES PROVENANT DES PIÈCES ET DE LA LOGISTIQUE LIÉES À NOS VÉHICULES AUX ÉTATS-UNIS



Portée = Intensité des émissions de GES provenant des pièces et accessoires de service, et des activités de transport de véhicules (p. ex., camionnage et transport ferroviaire) appartenant à l'entreprise et à des tiers. N'inclut pas la logistique liée à la fabrication (telle que l'acheminement de matériaux bruts jusqu'aux usines de fabrication).

À PROPOS DE CE TABLEAU : Cet objectif mesure l'intensité des émissions de GES issues de la logistique routière, ferroviaire, aérienne et maritime, détenue en propre ou par des tiers, utilisée pour le transport des pièces de rechange, des accessoires et des véhicules aux États-Unis. L'intensité est mesurée en grammes de CO₂e par tonne-kilomètre, qui correspond au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. L'exercice financier de référence est 2016. Alors que l'intensité des GES de la logistique a augmenté de 0,6 % au cours de l'exercice financier 2021 par rapport à l'exercice précédent, elle a diminué de 6 % par rapport à l'année de référence, en partie en raison de la réduction des opérations et des ventes pendant la pandémie de COVID-19, mais aussi grâce aux améliorations de l'efficacité énergétique et à l'augmentation de l'utilisation de carburants de remplacement mises en œuvre au cours des cinq dernières années.

« Objectifs pour le carbone »

« Fournisseurs »

CONFORMITÉ

P11 / CONFORMITÉ ENVIRONNEMENTALE	
Code	Significant Environmental Violations
EF17	0
EF18	0
EF19	0
EF20	0
EF21	0

À PROPOS DE CE TABLEAU : De nombreuses activités de développement, de fabrication et de logistique des véhicules de Toyota sont soumises aux instances – locales, provinciales, fédérales et aux lois des États qui réglementent la gestion des produits chimiques, les émissions atmosphériques, les rejets d'eau, la gestion de l'eau pluviale d'orage, les émissions de gaz à effet de serre, et le traitement et l'élimination des déchets. Ces règlements varient selon les installations en fonction du type d'équipement utilisé et des fonctions effectuées.

Dans la Figure P11, Toyota déclare les infractions environnementales graves (celles qui donnent lieu à des amendes de 5 000 \$ ou plus) et qui ont une incidence sur l'environnement. Au cours de l'exercice financier 2021, nos usines de fabrication et nos sites de logistique nord-américains n'ont commis aucune infraction environnementale grave. En septembre 2020, Toyota a payé une pénalité civile de 273 888 \$ à l'Environmental Protection Agency américaine pour une violation réglementaire aux exigences d'inventaire de l'article 5 de la Toxic Substances Control Act (TSCA) survenue en 2019. La violation en question n'a pas eu d'impact sur l'environnement.

Bien qu'il n'y ait pas eu de violations environnementales significatives au cours du dernier exercice financier, en janvier 2021, Toyota a payé une pénalité civile de 180 millions \$ à l'Environmental Protection Agency américaine pour mettre fin aux enquêtes découlant d'une lacune auto-déclarée dans le respect de certaines exigences de déclaration d'informations sur les défauts d'émissions en vertu de la Clean Air Act. Cette lacune s'est produite entre 2005 et 2015. En guise de contre-mesure, Toyota a mis en place des processus robustes de déclaration et de conformité.

CONCESSIONNAIRES

P12 / CONCESSIONNAIRES TOYOTA/LEXUS LEED

	Toyota	Lexus
Platine	5	0
Or	20	3
Argent	16	3
Certifié	17	5
Total	58	11

*Note : En juillet 2021, 69 concessionnaires Toyota et Lexus – 61 aux États-Unis, 7 au Canada et 1 au Mexique – ont obtenu la certification LEEDMD.

À PROPOS DE CE TABLEAU : Les divisions de marques Toyota et Lexus adressent aux concessionnaires des recommandations portant sur des stratégies durables pour obtenir une certification LEED^{MD} (Leadership in Energy and Environmental Design). La certification LEED^{MD} est administrée par les conseils du bâtiment durable du Canada et des États-Unis, et repose sur des critères exigeants par rapport à l'aménagement écologique du site, aux économies d'eau, au rendement énergétique, au choix des matériaux et à la qualité de l'air intérieur. À compter de juillet 2021, 69 concessionnaires Toyota et Lexus aux États-Unis, au Canada et au Mexique ont obtenu la certification LEED pour la construction et la rénovation de leurs surfaces affectées aux ventes et au service.

« Concessionnaires »

CERTIFICATIONS DU SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

P13 / CERTIFICATIONS ISO 14001 DES INSTALLATIONS NORD-AMÉRICAINES DE TOYOTA

	Emplacement	Date de certification initiale
Usines de fabrication	Huntsville, Alabama	2005
	Long Beach, Californie	1998
	Princeton, Indiana	1999
	Georgetown, Kentucky	1998
	Troy, Missouri	1998
	Blue Springs, Mississippi	2012
	Jackson, Tennessee	2007
	San Antonio, Texas	2008
	Buffalo, Virginie-Occidentale	2000
	Woodstock, Ontario (Canada)	2009
	Cambridge, Ontario (Canada)	1998
	Tijuana, Basse-Californie (Mexique)	2006
	Apaseo el Grande, Guanajuato (Mexique)	2021
Centres de distribution des véhicules	Montréal, Québec	2003
Centres de distribution des pièces	Toronto, Ontario	2001
	Vancouver, Colombie-Britannique	2002
Ventes et bureaux régionaux	Siège des ventes canadiennes à Toronto, Ontario	2001
	Bureau régional Pacifique et TSF	2002
	Bureau régional du Québec et TSF	2005
	Bureau régional des Prairies et TSF	2008
	Bureau régional Atlantique et TSF	2006

* Liste de sites certifiés en Amérique du Nord en date de juillet 2021.

À PROPOS DE CE TABLEAU : Les systèmes de gestion environnementale (SGE) forment un élément essentiel de l'effort global de Toyota pour minimiser les risques et réaliser une performance environnementale de très haut niveau. Un système de gestion environnementale (SGE) fournit un cadre permettant de recenser les principaux aspects et impacts environnementaux, et d'établir les contrôles, les buts et les objectifs correspondants pour gérer ces impacts et les réduire progressivement au fil du temps. Les systèmes de gestion environnementale des installations qui figurent au tableau ont été certifiés ISO 14001 par une partie indépendante, le référentiel de base de l'Organisation internationale de normalisation pour la conception et la mise en place d'un système de gestion environnementale efficace.

BÂTIMENT VERT

P14 / INSTALLATIONS NORD-AMÉRICAINES DE TOYOTA CERTIFIÉES LEEDMD

INSTALLATION TOYOTA	EMPLACEMENT	ANNÉE	NIVEAU DE CERTIFICATION
Toyota Services Financiers de l'ouest	Chandler, Arizona	2021	ID+C Or
Toyota Services Financiers de l'est	Alpharetta, Géorgie	2021	ID+C Argent
Centre d'ingénierie de la production et de fabrication	Georgetown, Kentucky	2019	BD+C Platine
Centre de fournisseurs Toyota	York Township, Michigan	2019	BD+C Platine
Centro de Entrenamiento Toyota	San Luis Pozos, Mexique	2018	O+M, Platine
Siège social de Toyota Motor North America (tours de bureaux, High Bay Evaluation Building, aire de livraison de véhicules)	Plano, Texas	2017	BD+C Platine
Centre de formation du service de Chicago	Aurora, Illinois	2015	BD+C Or
Bureau régional Lexus de l'Est	Parsippany, New Jersey	2014	ID+C Platine
Centre de formation Toyota de Kansas City	Kansas City, Missouri	2012	BD+C Or
Centre de formation Toyota de Inland Empire	Rancho Cucamonga, Californie	2010	ID+C Or
Centre technique Toyota	York Township, Michigan	2010	BD+C Or
Toyota Racing Development, Caroline du Nord	Salisbury, Caroline du Nord	2010	BD+C Certifié
Centre de formation Lexus de la Floride	Miramar, Floride	2009	ID+C Or
Centre de formation Toyota de Phoenix	Phoenix, Arizona	2009	ID+C Argent
Centre de soutien à la production pour l'Amérique du Nord	Georgetown, Kentucky	2006	ID+C Argent
Toyota Motor North America, Inc.	Washington, D.C.	2016	ID+C Argent
Centre de distribution de véhicules de Portland	Portland, Oregon	2004	BD+C Or

BD+C = Conception et construction des bâtiments

ID+C = Conception et construction de l'intérieur

O+M = Activités et entretien

À PROPOS DE CE TABLEAU : Dix-sept établissements Toyota et Lexus ont obtenu la certification LEED^{MD} (Leadership in Energy and Environmental Design). LEED^{MD} est un système de pointage administré par les conseils du bâtiment durable du Canada et des États-Unis. Il favorise une approche globale pour la construction ou la rénovation durable des bâtiments. La certification LEED repose sur des critères exigeants par rapport à l'aménagement écologique du site, aux économies d'eau, au rendement énergétique, au choix des matériaux et à la qualité de l'air intérieur. Allant des locaux à bureaux aux centres de distribution de véhicules, ces installations témoignent des efforts continus déployés par Toyota pour améliorer la conception et l'efficacité de l'ensemble de ses activités. Toyota Motor North America est membre platine du U.S. Green Building Council.

Toyota a trois projets qui visent à obtenir la certification LEED : la rénovation de l'installation de logistique des véhicules au port de Long Beach en Californie, le nouveau centre d'accueil des visiteurs de l'usine d'assemblage dans le Mississippi et le nouveau centre de distribution des pièces à Clarington, en Ontario.

DÉCHETS

P15 / TOTAL WASTE (POUNDS)

	2016	2017	2018	2019	2020
Déchets réglementés*					
Recyclés/Réutilisés	4,570,000	4,879,000	4,499,000	5,763,000	4,844,000
Incinération, valorisation énergétique des déchets, mélange de combustibles	7,247,000	11,599,000	11,843,000	11,070,000	9,166,000
Enfouissement	692,000	33,000	0	0	0
Déchets non réglementés					
Déchets non réglementés	831,000	1,080,000	908,000	999,000	722,000
Ferraille d'acier recyclée provenant des usines de fabrication	678,953,000	656,129,000	696,759,000	599,387,000	594,062,000
Autres déchets recyclés/réutilisés	87,805,000	79,940,000	79,800,000	82,864,000	65,712,000
Incinération, valorisation énergétique des déchets, mélange de combustibles	33,933,000	29,314,000	32,081,000	31,888,000	28,572,000
Enfouissement	8,081,000	16,995,000	13,363,000	13,835,000	10,765,000
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS PRODUITS	822,112,000	799,969,000	839,253,000	745,806,000	713,843,000

* Les déchets réglementés comprennent les déchets dangereux et spéciaux, ainsi que les déchets de type universel réglementés par les États, ou les instances fédérales, provinciales ou locales. Les déchets non réglementés comprennent tous les autres déchets.

**VÉ = valorisation énergétique

Portée = Le siège social et les sites nord-américains de fabrication, de R et D, de vente et de logistique de Toyota au Canada, aux États-Unis et à Porto Rico. Inclut également des données provenant des usines de fabrication au Mexique. Les données provenant de sites autres que les usines de fabrication au Mexique seront incluses dans les prochaines années. Les données excluent les déchets de construction et de démolition provenant de nouvelles constructions et de projets d'agrandissement.

À PROPOS DE CE TABLEAU : Les données sur les déchets sont recueillies par année civile. En 2020, les usines de fabrication, les centres de R et D, les sites logistiques et les bureaux de Toyota en Amérique du Nord ont généré 713,8 millions de livres de déchets. Il s'agit d'une baisse de 4 % par rapport à 2019, en raison de la pandémie de COVID-19, qui a entraîné l'arrêt de nos usines pendant huit semaines et la fermeture de nos bureaux pendant la majeure partie de 2020.

En 2020, nous avons recyclé, réutilisé ou composté 93,2 % de tous nos déchets. Seulement 1,5 % ont été envoyés dans des décharges pour y être éliminés (pour certains flux de déchets, l'élimination en décharge est imposée par la loi), et 5,3 % ont été incinérés ou utilisés pour le mélange de combustibles ou la valorisation énergétique des déchets.

[« Élimination des déchets »](#)

EAU

P16 / EAU (GALLONS)

	EF2019	EF2020	EF2021	ZONES À STRESS HYDRIQUE PENDANT L'EF 2021*
Prélèvement d'eau	1,806,964,000	1,766,238,000	1,526,868,000	126,346,000
Évacuation d'eau	1,136,206,000	1,171,907,000	1,238,972,000	70,650,000
Consommation d'eau	670,758,000	594,331,000	287,896,000	55,696,000

Portée : Fabrication, R et D, logistique par l'entreprise, bureaux de Toyota en Amérique du Nord

*Les zones à stress hydrique ont été identifiées avec l'Atlas des risques pour l'eau AqueductMC 3.0 du WRI, et incluent des sites avec des indices de risque global « élevé » et « extrêmement élevé ».

À PROPOS DE CE TABLEAU : Au cours de l'exercice financier 2021, Toyota a prélevé 1,5 milliard de gallons d'eau à ses installations nord-américaines, dont des usines de fabrication, centres de R et D, centres de distribution de véhicules et de pièces, centres de formation du service et bureaux. Cela représente une diminution de 14 % par rapport à l'année précédente, attribuable en partie aux fermetures d'usines pendant la pandémie de COVID-19.

Seulement 8 % des prélèvements d'eau ont eu lieu dans une zone de stress hydrique « élevé » ou « extrêmement élevé ».

Plus de 95 % du total des prélèvements d'eau proviennent de sources municipales (eau douce et eau recyclée des services publics); le reste des prélèvements provient des masses d'eau de surface, des eaux souterraines et des eaux de pluie.

Nous estimons que 4,16 milliards de litres (1,2 milliard de gallons) ont été déversés, soit dans les eaux de surface, soit dans les services publics municipaux.

La consommation (définie comme le prélèvement moins le déversement, ou l'eau qui n'a pas été retournée à un service public municipal ou à une eau de surface ou souterraine) a totalisé 2,54 milliards de litres (287,9 millions de gallons).

Les volumes de prélèvement d'eau ont été compilés principalement à partir des factures des services d'eau. Pour l'eau de pluie, les mesures sont prises à partir des unités de collecte.

Le déversement d'eau est soit mesuré par un compteur, soit, dans le cas des installations non productives, estimé sur la base de l'occupation.

[« Conservation de l'eau »](#)

INDEX DU CONTENU DE LA GRI



Ce rapport soutient l'ODD 12 : Modes de consommation et de production durables, cible 12.6, qui encourage les entreprises à inclure des informations sur la durabilité dans leurs cycles de rapports.

Le Rapport environnemental de Toyota pour l'Amérique du Nord fait référence aux normes de la Global Reporting Initiative (GRI) énumérées ci-après. Voir [l'Index du contenu de la GRI de Toyota Motor Corporation](#) pour des informations mondiales liées aux divulgations de la GRI.

NORME 102 : DIVULGATIONS GÉNÉRALES (2016)

Profil organisationnel		
102-1	Nom de l'organisation	Le présent rapport couvre les activités sur lesquelles Toyota Motor North America, Inc. (TMNA) et Toyota Canada Inc. (TCI) ont un contrôle financier.
102-2	Activités, marques, produits et services	Conception, fabrication et vente de véhicules pour les marques Toyota et Lexus
102-3	Emplacements des sièges sociaux	TMNA: Plano, Texas, É.U. TCI: Toronto, Ontario, Canada
102-4	Endroits où ont lieu les activités	TMNA est active aux États-Unis et au Mexique. TCI est active au Canada.
102-5	Propriété et forme juridique	TMNA est une filiale en propriété exclusive de Toyota Motor Corporation (TMC). TCI est une filiale détenue majoritairement par TMC, qui possède 51 % des actions. TMC est une société cotée en bourse.
102-6	Marchés desservis	Les véhicules Toyota et Lexus sont vendus dans toutes les régions des États-Unis, du Canada et du Mexique.
102-7	Échelle de l'organisation	Toyota compte environ 36 000 employés travaillant sur plus de 100 sites aux États-Unis, au Canada et au Mexique. Voir https://www.toyota.com/usa/operations/index.html https://www.toyota.ca/toyota/en/about/north-america https://www.toyota.mx/produccion La production nord-américaine de véhicules au cours de l'exercice 2021 était de 1,6 million d'unités.
102-13	Affiliation à des associations	TMNA et TCI sont membres de plusieurs groupes industriels travaillant sur la technologie de l'hydrogène et des piles à combustible. Voir Affiliations à des groupes industriels . (Cette liste partielle ne prétend pas inclure toutes les associations dont TMNA et TCI sont membres.)
Stratégie		
102-14	Déclaration du décideur principal	Cher lecteur Stratégie relative à la durabilité environnementale Enjeux prioritaires Objectifs Regard vers l'avenir

102-15	Principaux impacts, risques et opportunités	Stratégie relative à la durabilité environnementale Enjeux prioritaires
Gouvernance		
102-18	Structure de gouvernance	Structure de gouvernance pour la durabilité environnementale : Gouvernance
102-20	Responsabilité au niveau de la direction pour les questions économiques, environnementales et sociales	Responsabilité au niveau de la direction pour la durabilité environnementale : Gouvernance
Engagement des parties prenantes		
102-40	Liste des groupes de parties prenantes	Voir le graphique : Enjeux prioritaires
Méthodologie de production du rapport		
102-45	Entités incluses dans les états financiers consolidés	TMNA et TCI sont toutes deux incluses dans les états financiers consolidés de TMC. Pour les entités incluses dans ce rapport, voir À propos de ce rapport .
102-47	Liste des sujets	Enjeux prioritaires
102-48	Reformulation d'informations	Les données relatives à l'intensité des GES dans la figure P10 ont été reformulées pour les exercices financiers 2017 à 2020 en raison de mises à jour de la méthode de calcul.
102-49	Changements dans la méthodologie de production du rapport	Il n'y a pas de changements significatifs par rapport aux années de rapport précédentes.
102-50	Période de référence	La période de référence des rapports de Toyota est l'année financière (du 1er avril au 31 mars). Voir À propos de ce rapport .
102-51	Date du rapport le plus récent	Le rapport précédent a été publié en décembre 2020. Voir À propos de ce rapport .
102-52	Cycle de production de rapport	Toyota produit chaque année le Rapport environnemental pour l'Amérique du Nord. Voir À propos de ce rapport .
102-53	Points de contact pour les questions concernant le rapport	Voir À propos de ce rapport .
102-54	Affirmation de conformité du rapport aux normes de la GRI	Le présent rapport fait référence aux normes de la GRI énumérées dans le présent index du contenu de la GRI .
102-55	Index du contenu de la GRI	Index du contenu de la GRI

NORME 103 : APPROCHE DE GESTION (2016)

NORME 103 : APPROCHE DE GESTION (2016)		
103-1	Explication du sujet « Matériaux » et de ses limites	<p>Document de synthèse sur le CARBONE</p> <p>Document de synthèse sur l'EAU</p> <p>Document de synthèse sur les MATÉRIAUX</p> <p>Document de synthèse sur la BIODIVERSITÉ</p>
103-2	L'approche de gestion et ses composantes	<p>Approche, politiques, engagements :</p> <p>Document de synthèse sur le CARBONE</p> <p>Document de synthèse sur l'EAU</p> <p>Document de synthèse sur les MATÉRIAUX</p> <p>Document de synthèse sur la BIODIVERSITÉ</p> <p>Contribuer aux ODD</p> <p>La voie vers l'électrification</p> <p>Bâtir pour l'avenir</p> <p>Système de gestion :</p> <p>Certifications de systèmes de gestion environnementale</p> <p>Buts et objectifs :</p> <p>Objectifs</p> <p>Regard vers l'avenir</p> <p>Projets :</p> <p>Émissions de CO2 des activités</p> <p>Conservation de l'eau</p> <p>Conservation des ressources naturelles</p> <p>Élimination des déchets</p> <p>Protection d'espèces</p> <p>Restauration d'habitats</p> <p>Bâtiments verts</p>

NORME 301 : MATÉRIAUX (2016)

301-2	Matériaux recyclés utilisés	Pour de l'information sur notre utilisation de matériaux durables, dont des matériaux recyclés, voir Conservation des ressources naturelles .
301-3	Produits récupérés et leurs matériaux d'emballage	Pour de l'information sur la collecte des batteries usagées de véhicules hybrides, voir Recyclage des batteries de véhicules hybrides .

NORME 302 : ÉNERGIE (2016)

302-1	Consommation d'énergie dans l'organisation	Énergie
302-2	Intensité énergétique	Énergie
302-3	Réduction de consommation d'énergie	Émissions de CO ₂ des activités

NORME 303 : EAU ET EFFLUENTS (2018)

303-1	Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée	Voir Objectif pour l'eau pour une explication de la manière dont nous fixons nos objectifs pour l'eau et comment ils sont liés au contexte local des zones en situation de stress hydrique.
303-2	Gestion des impacts liés aux rejets d'eau	Protection des ressources hydriques
303-3	Prélèvement d'eau	Eau Rendement en matière d'eau
303-4	Évacuation d'eau	Eau Rendement en matière d'eau
303-5	Consommation d'eau	Eau Rendement en matière d'eau

NORME 304 : BIODIVERSITÉ (2016)

304-1	Sites opérationnels détenus, loués ou gérés dans des zones protégées ou adjacentes à celles-ci, et zones de grande valeur en termes de biodiversité en dehors des zones protégées	Zones protégées/habitat essentiel
304-2	Impacts significatifs des activités, produits et services sur la biodiversité	Pour les impacts positifs directs et indirects significatifs en ce qui concerne les espèces et les habitats, voir : Objectif en matière de biodiversité Protection d'espèces Restauration d'habitats Étendre notre portée Fondation nationale pour l'éducation à l'environnement Fonds mondial pour la nature
304-3	Habitats protégés ou restaurés	Objectif en matière de biodiversité Protection d'espèces Restauration d'habitats Fondation nationale pour l'éducation à l'environnement Fonds mondial pour la nature Certifications en conservation du WHC
304-4	Espèces figurant sur la liste rouge de l'UICN et sur les listes nationales de conservation dont les habitats se trouvent dans les zones affectées par les opérations	Espèces en danger et espèces protégées

NORME 305 : ÉMISSIONS (2016)

305-1	Émissions directes de GES (portée 1)	Voir P08 dans Émissions de GES provenant des activités
305-2	Émissions indirectes de GES (portée 2)	Voir P08 dans Émissions de GES provenant des activités
305-3	Autres émissions indirectes de GES (portée 3)	Nous déclarons toutes les émissions de GES des activités logistiques – portées 1 et 3 – ensemble. Voir : Fournisseurs P10 dans Émissions de GES provenant des activités
305-4	Intensité des émissions de GES	Voir P09 dans Émissions de GES provenant des activités
305-5	Réduction des émissions de GES	Objectifs en matière de carbone : Réduire les émissions absolues de GES liées à nos activités nord-américaines de 15 %. Émissions de CO2 des activités
305-7	Émissions de NOx, de SOx et autres émissions atmosphériques importantes	Composés organiques volatils

NORME 306 : DÉCHETS (2020)

306-2	Gestion des impacts significatifs liés aux déchets	Exemples de mesures prises pour éviter la production de déchets : Élimination des déchets Soutien au recyclage local
306-3	Déchets produits	Déchets Rendement en matière de déchets
306-4	Déchets détournés de l'enfouissement	Déchets Rendement en matière de déchets
306-5	Déchets envoyés à l'enfouissement	Déchets Rendement en matière de déchets

NORME 307 : CONFORMITÉ ENVIRONNEMENTALE (2016)

307-1	Non-conformité avec les lois et règlements sur l'environnement	Conformité

NORME 308 : ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES FOURNISSEURS (2016)

308-2	Impacts environnementaux négatifs dans la chaîne d'approvisionnement et mesures prises	TMNA travaille avec ses fournisseurs pour réduire les émissions de CO ₂ – voir Fournisseurs.

NORME 413 : COLLECTIVITÉS LOCALES (2016)

413-1	Activités avec engagement des collectivités locales, évaluations d'impact et programmes de développement	Exemples d'engagement de collectivités locales : Sensibilisation des collectivités Soutien au recyclage local Étendre notre portée National Public Lands Day



ARTICLE VEDETTE :

Défi environnemental 2050 de Toyota – Un aperçu

Le Défi environnemental 2050 de Toyota est un ensemble de six défis visionnaires qui permettront de créer une incidence positive directe sur la planète et la société. Ces six défis guident nos efforts pour construire un avenir meilleur, plus intelligent et plus durable.

QU'EST-CE QUE LE DÉFI ENVIRONNEMENTAL 2050 DE TOYOTA?

Le Défi environnemental 2050 de Toyota (Défi 2050) est un ensemble de six défis visionnaires qui visent à aller au-delà de l'élimination des impacts environnementaux négatifs pour créer des incidences positives directes sur la planète et la société. Toyota Motor Corporation (TMC, la société mère de Toyota dont le siège social est au Japon) a annoncé ces six défis en 2015 après des recherches approfondies et des consultations internes et externes. Ces défis, qui s'appliquent à toutes les filiales de Toyota dans le monde, constituent les engagements environnementaux les plus exigeants et les plus inspirants que cette entreprise ait jamais pris.

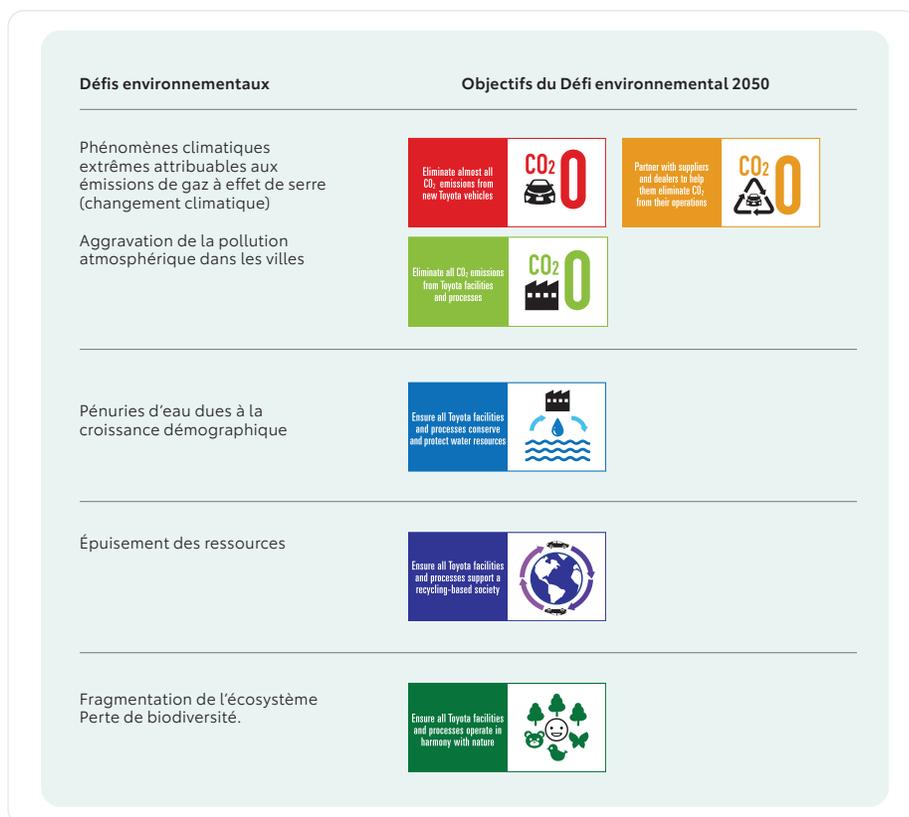
Les six défis sont les suivants :

- **Défi de réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs** – Réduire les émissions de CO₂ des véhicules neufs de 90 % (par rapport à 2010)
- **Défi d'élimination des émissions de CO₂ liées à nos activités** – Éliminer les émissions de CO₂ de nos activités d'exploitation
- **Défi d'élimination des émissions de CO₂ liées au cycle de vie** – Éliminer les émissions de CO₂ de nos fournisseurs et de nos concessionnaires
- **Défi de conservation de l'eau** – Conserver l'eau et protéger les ressources d'approvisionnement en eau
- **Défi pour une société axée sur le recyclage** – Favoriser une société fondée sur le recyclage
- **Défi d'harmonisation avec la nature** – Conserver la biodiversité, protéger les espèces et restaurer les habitats

Dans le cadre du Défi 2050, les membres de l'équipe, dans l'ensemble de la société, dans chaque région du monde, traduisent dans les faits la vision globale de Toyota pour le *respect de la planète*. Le Défi 2050 nous unit tous en vue d'un but commun : ne pas nous contenter de bien protéger l'environnement et faire émerger des changements positifs hors du périmètre de nos installations.

POURQUOI TOYOTA SE CONCENTRE-T-ELLE SUR CES SIX DÉFIS?

En 2015, TMC a réalisé une évaluation mondiale des tendances, risques et possibilités en matière d'environnement afin d'identifier les sujets qui reflètent les impacts environnementaux les plus importants de l'entreprise. À la suite de ce processus, TMC a identifié six questions environnementales qui sont abordées dans le cadre du Défi 2050 :

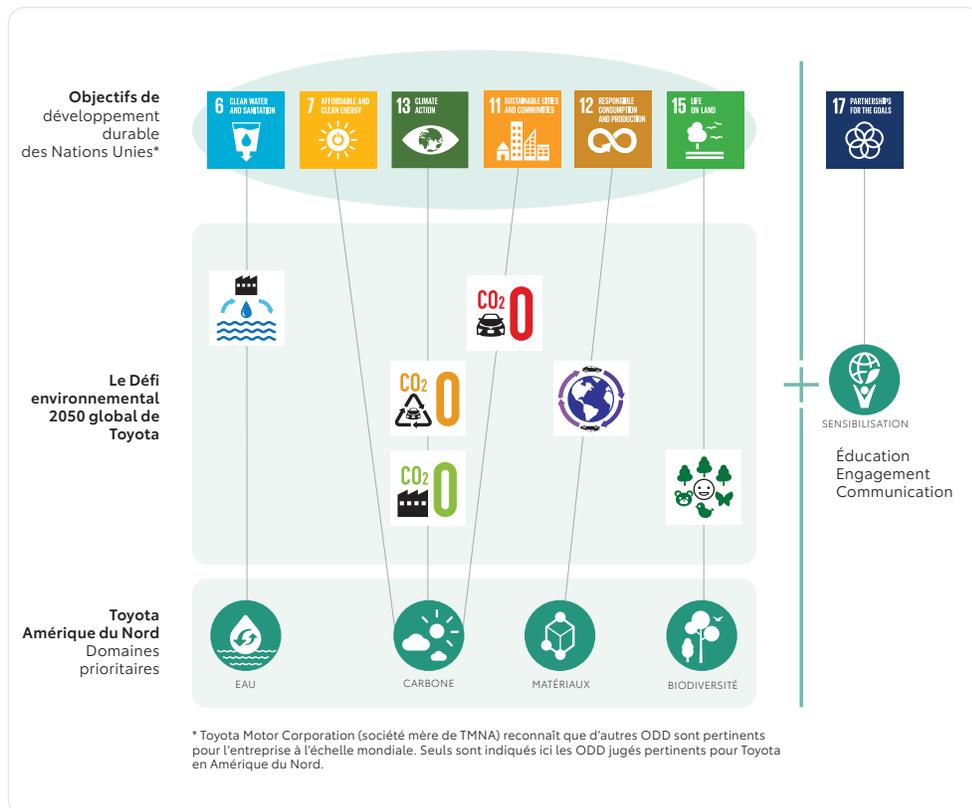


COMMENT LE DÉFI 2050 SOUTIEN-IL LES ODD?

Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et les 17 objectifs de développement durable (ODD) ont constitué un apport majeur à l'évaluation par TMC des questions environnementales importantes. Les ODD et les 169 objectifs correspondants vont de 2016 à 2030, et visent à « libérer l'espèce humaine de la tyrannie de la pauvreté et du besoin, et à guérir et sécuriser notre planète ». Cela peut sembler irréaliste, mais les objectifs de l'ONU sont réalisables – si les gouvernements, les entreprises, les organismes sans but lucratif, les autres organisations et même les particuliers font tous leur part.

Chez Toyota, nous nous engageons à faire notre part. Le Défi environnemental 2050 de Toyota appuie la plupart des ODD et partage leur mission fondamentale, qui est de rendre le monde meilleur, plus sûr et plus sain.

Chacune des grandes régions de Toyota élabore des stratégies et des objectifs pour aider l'entreprise à relever ces défis. Ici, en Amérique du Nord, nos activités soutenant le Défi 2050 et les ODD sont organisées dans nos quatre domaines d'action prioritaires : l'eau, le carbone, les matériaux et la biodiversité. Nos stratégies à long terme dans chacun de ces domaines montrent les mesures que nous prenons pour faire face aux problèmes environnementaux urgents de la planète et faire partie de la solution. Nous croyons que les activités de durabilité environnementale entreprises dans nos quatre domaines d'action prioritaires, jumelées aux efforts de sensibilisation, peuvent contribuer de façon importante à sept des objectifs de développement durable de l'ONU : Pour en savoir plus sur la manière dont nous contribuons à la réalisation des ODD en Amérique du Nord, consultez notre article vedette [ici](#).



COMMENT TOYOTA PRÉVOIT RÉALISER LE DÉFI 2050?

Grâce à une combinaison d'amélioration continue (kaizen), de nouvelles technologies et de pensée créative. Et, peut-être plus important encore, en partageant le savoir-faire. Ces défis sont complexes et ne seront pas relevés seuls. Il faudra collaborer avec des partenaires qui nous aideront à réussir en chemin.

Il est difficile d'élaborer des stratégies pour une période de 30 ans, étant donné les incertitudes liées à une planification aussi lointaine. L'entreprise a donc mis au point un certain nombre de jalons, notamment pour les trois défis liés aux émissions de CO₂, qui, ensemble, reflètent l'objectif de Toyota d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Dates marquantes à l'échelle mondiale :

- Réduire les émissions de CO₂ des véhicules neufs d'au moins 35 % d'ici 2030.
- Atteindre la carboneutralité sur tous les sites de production dans le monde d'ici 2035.
- Réduire le cycle de vie des émissions de CO₂ d'au moins 25 % d'ici 2030.
- Réaliser d'ici 2030 des évaluations d'impact dans chacune des 22 usines d'Amérique du Nord, d'Asie et d'Europe où l'eau est rejetée directement dans une rivière.

Outre ces jalons, Toyota continue de travailler sur des plans d'action environnementaux (PAE), qui décomposent le Défi 2050 en plans quinquennaux progressifs. Voici comment la société s'efforce d'impulser le changement, étape par étape, pour contribuer à la carboneutralité et à un impact environnemental positif net au niveau mondial.

Le sixième plan quinquennal s'est étendu de 2017 à 2021. Le rendement par rapport aux objectifs de ce PAE est présenté [ici](#) dans le Rapport environnemental pour l'Amérique du Nord 2021.

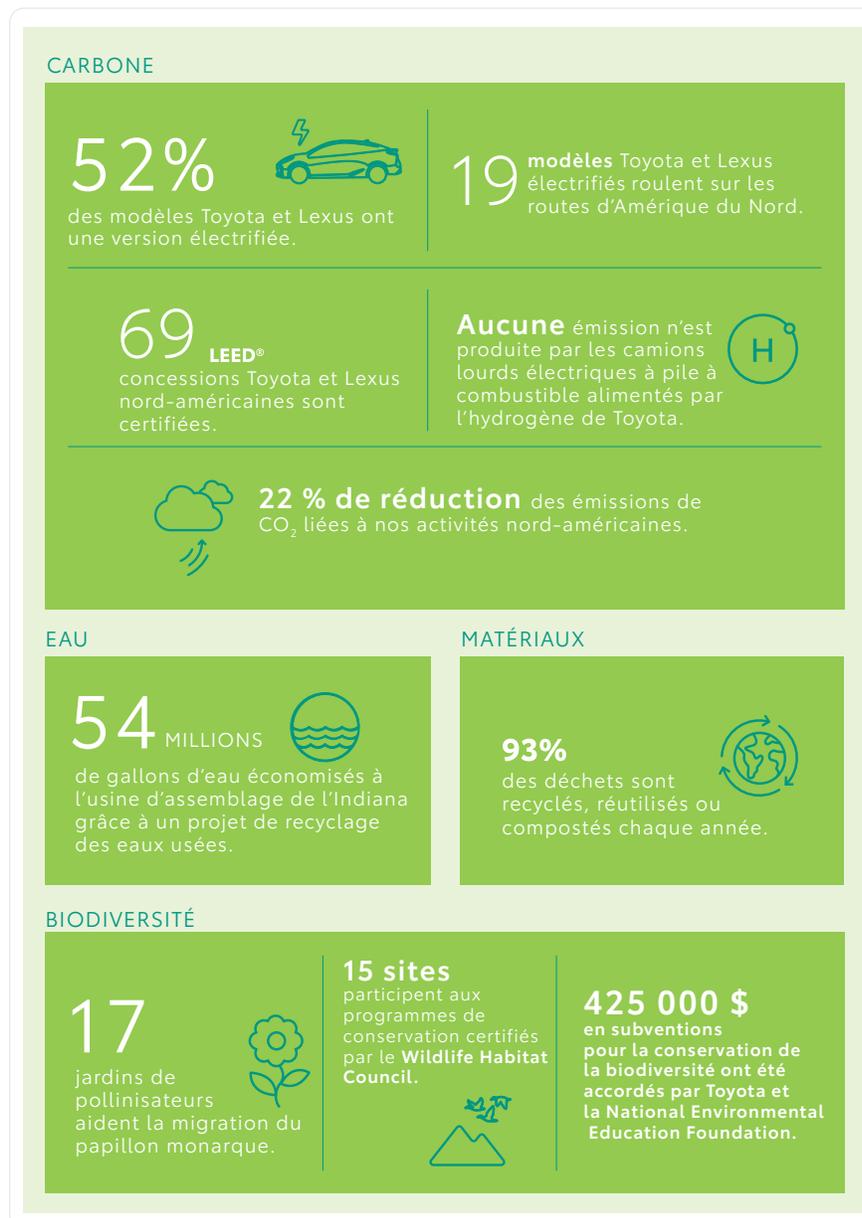
Le septième plan d'action environnemental de Toyota s'étend de 2022 à 2026. Les détails de ce plan sont disponibles [ici](#).

QUELS PROGRÈS AVONS-NOUS FAITS EN AMÉRIQUE DU NORD POUR SOUTENIR LE DÉFI 2050?

Ici, chez Toyota Motor North America, nous avons aligné le Défi 2050 sur nos quatre domaines d'intérêt en matière de durabilité environnementale : le carbone (les trois défis concernant les émissions de CO₂), l'eau (le défi relatif à la conservation de l'eau), les matériaux (le défi concernant la société basée sur le recyclage) et la biodiversité (le défi sur l'harmonie avec la nature).

Étape par étape, nous progressons vers la réalisation des différents volets du Défi 2050. Nous réduisons les impacts environnementaux, et nous commençons à voir comment nous pouvons transformer cela en un résultat positif direct.

Pour en savoir plus, consultez la page [IDÉES et ACTIONS](#), ainsi que le [Rapport environnemental pour l'Amérique du Nord](#).





ARTICLE VEDETTE :

Contribuer aux Objectifs de développement durable des Nations Unies

Il reste encore tant à faire pour résoudre les questions environnementales critiques qui menacent aujourd'hui le monde – changement climatique, rareté de l'eau, épuisement des ressources et perte d'habitat, pour n'en citer que les plus importantes.

C'est pourquoi, en septembre 2015, les Nations Unies ont adopté l'Agenda 2030 et les objectifs de développement durable (ODD). Les 17 ODD et les 169 objectifs correspondants vont de 2016 à 2030, et visent à « libérer l'espèce humaine de la tyrannie de la pauvreté et du besoin, et à guérir et sécuriser notre planète ». ⁴ Cela peut sembler irréaliste, mais les objectifs de l'ONU sont réalisables – si les gouvernements, les entreprises, les organismes sans but lucratif, les autres organisations et même les particuliers font tous leur part.

Chez Toyota, nous nous engageons à faire notre part. Le Défi environnemental 2050 de Toyota appuie sept des ODD et partage leur mission fondamentale, qui est de rendre le monde meilleur, plus sûr et plus sain.

La réalisation des ODD et du Défi environnemental 2050 de Toyota nécessitera une planification rigoureuse. Et cela prendra du temps. Tous ces problèmes ne se régleront pas du jour au lendemain.

Nos activités dans le domaine de l'environnement sont axées sur l'évolution – des avancées progressives et régulières. Elles demandent aussi de l'innovation pour trouver des façons novatrices et créatives d'apporter des changements.

Elles ont pour but de partager notre expertise pour aider les autres et maximiser les résultats positifs.

Mais, surtout, elles soulignent l'urgence d'agir. Nous pouvons compter sur les 36 000 membres de nos équipes nord-américains ainsi que sur nos fournisseurs, nos concessionnaires et d'autres partenaires. Ensemble, nous sommes prêts à réaliser de grandes choses sur notre parcours vers un avenir plus durable.

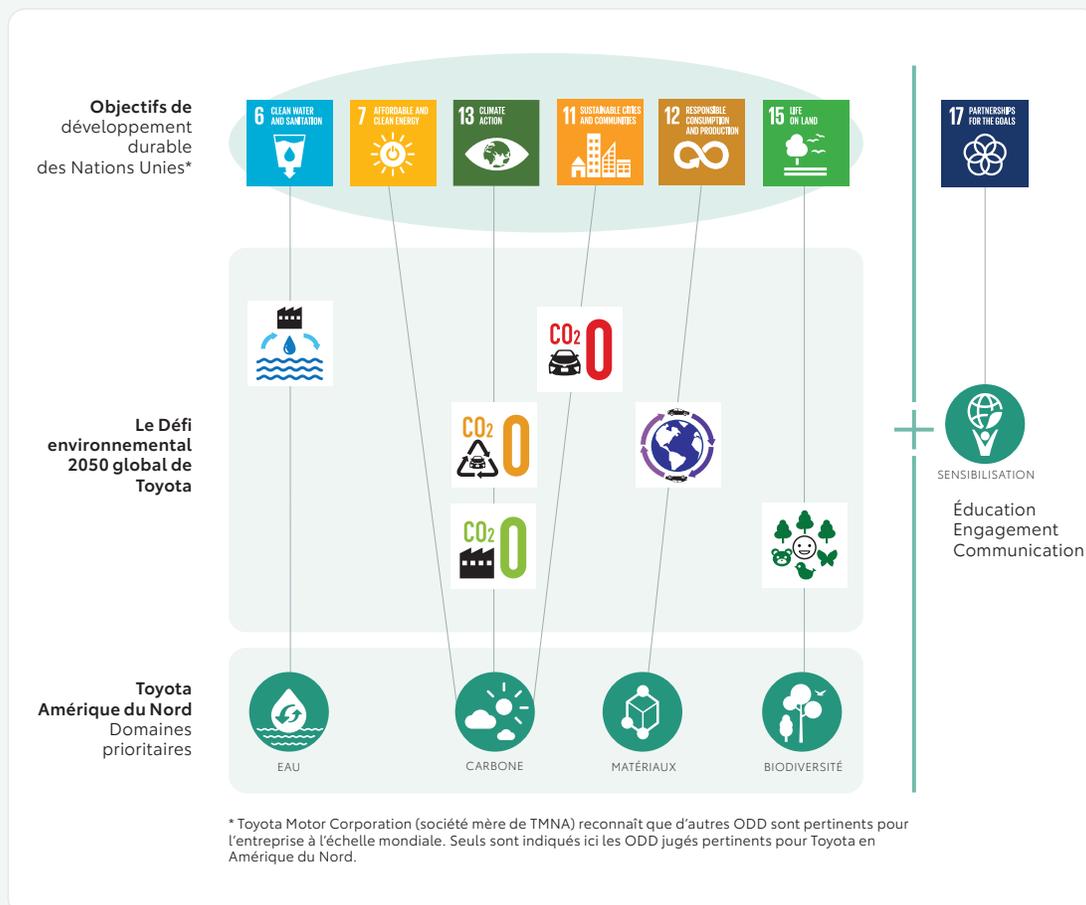
⁴Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030, Préambule, A/RES/70/1, une résolution adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 25 septembre 2015 : https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=F

Pour en savoir plus sur les 17 ODD de l'ONU, visitez le site Web des Nations Unies : Plateforme de connaissances sur le développement durable (en anglais seulement).

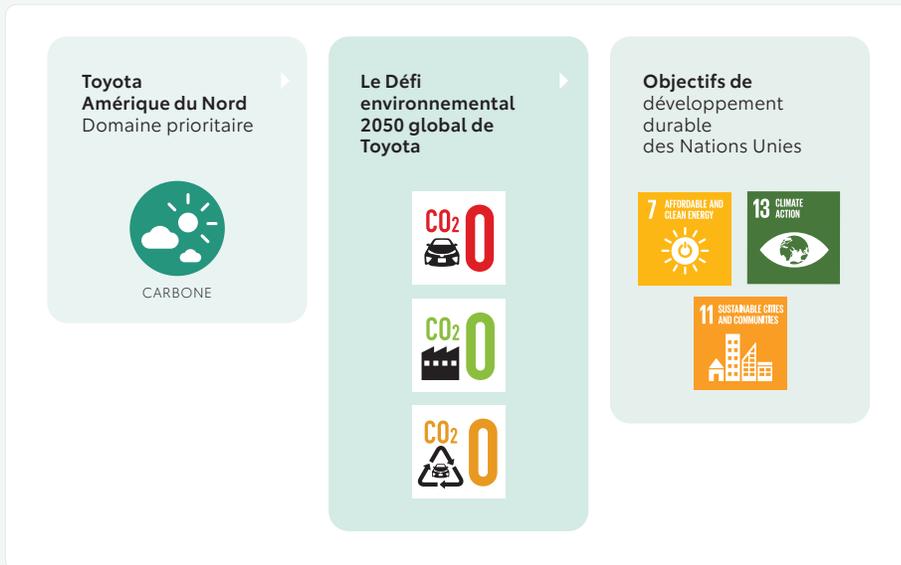
CONTRIBUER AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ADOPTÉS PAR L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

La réponse de Toyota aux ODD de l'ONU, en particulier ceux qui traitent des questions environnementales, est centrée autour des six objectifs ambitieux du Défi environnemental 2050 de Toyota (Défi 2050). Chaque grande région élabore des stratégies et fixe des cibles pour aider l'entreprise à surmonter ces défis. Ici, en Amérique du Nord, les activités de Toyota soutenant le Défi 2050 et les ODD sont organisées dans nos quatre domaines d'action prioritaires en matière de durabilité environnementale : le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité. Nos stratégies à long terme dans chacun de ces domaines, soutenues par nos activités de sensibilisation, montrent les mesures que nous prenons pour faire face aux problèmes environnementaux urgents de la planète et faire partie de la solution.

Ici, en Amérique du Nord, nous croyons que les activités de durabilité environnementale entreprises dans nos quatre domaines d'action prioritaires peuvent contribuer de façon importante à sept des objectifs de développement durable de l'ONU :



CARBONE



Pour en savoir plus sur la manière dont nos activités contribuent à la réalisation des objectifs de développement durable 7, 11 et 13, suivez les liens ci-dessous et consultez [Carbone – Vue d'ensemble](#).

ODD 7 : ASSURER À TOUS L'ACCÈS À UNE ÉNERGIE ABORDABLE, FIABLE, DURABLE ET MODERNE

L'accès à l'énergie est le principal moteur de la croissance économique. Compte tenu de la croissance démographique mondiale, l'énergie propre est encore plus cruciale. Le stockage de l'énergie, que ce soit dans des batteries de seconde vie ou par le biais du stockage stationnaire de l'hydrogène, peut contribuer à préparer le terrain pour accroître la part de l'électricité renouvelable sur le réseau. Au travers du Défi environnemental 2050 de Toyota, Toyota reconnaît qu'il existe un lien entre la consommation d'énergie propre et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Toyota utilise de l'énergie pour alimenter ses usines de production, ses centres de distribution et ses bureaux. Nos fournisseurs utilisent aussi de l'énergie pour alimenter leurs installations. La promotion d'une utilisation efficace de l'énergie et l'approvisionnement en énergie renouvelable sont des éléments clés de notre stratégie relative au carbone.

ODD 7 : ÉNERGIE PROPRE ET ABORDABLE	LIENS AU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL DE TMNA
7.2 Accroître sensiblement la part des énergies renouvelables dans l'approvisionnement énergétique mondial.	<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs en matière de carbone : Défi des émissions de CO₂ des activités • Programme Clean Assist • Énergie renouvelable • Article vedette : Bâtir pour l'avenir
7.3 D'ici à 2030, doubler la rapidité de l'amélioration mondiale du rendement énergétique.	<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs en matière de carbone : Défi des émissions de CO₂ des activités • Émissions de CO₂ des activités • Émissions de CO₂ du cycle de vie
7.a D'ici à 2030, renforcer la coopération internationale pour faciliter l'accès à la recherche et aux technologies en matière d'énergie propre, notamment sur les sources d'énergie, le rendement énergétique et les technologies avancées et plus propres en matière de combustibles fossiles, et promouvoir les investissements dans les infrastructures et les technologies d'énergie propre.	<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs en matière de carbone : Défi des émissions de CO₂ des véhicules. • Camionnage à émissions nulles

ODD 11 : RENDRE LES VILLES ET LES ÉTABLISSEMENTS HUMAINS INCLUSIFS, SÛRS, RÉSILIENTS ET DURABLES

Plus de la moitié de la population mondiale vit dans les villes. La pollution de l'air est une préoccupation majeure dans les villes, et de nombreuses personnes qui y vivent respirent de l'air qui ne répond pas aux normes de qualité de l'air établies par l'Organisation mondiale de la Santé. Au travers du Défi environnemental 2050 de Toyota, nous reconnaissons notre rôle dans le développement de modes de transport durables et la réduction des impacts environnementaux de l'automobile, en particulier dans les communautés urbaines.

Ici, en Amérique du Nord, nous soutenons le développement de l'infrastructure des véhicules électriques à pile à hydrogène, qui n'émettent aucun polluant – seulement de l'eau. La Toyota Mirai est notre premier véhicule électrique à pile à hydrogène sur le marché en Californie, au Québec et en Colombie-Britannique. Nous avons également livré 10 camions électriques de classe 8 équipés de piles à hydrogène pour le port de Los Angeles. Pour que les véhicules à émissions nulles remplissent leur promesse, il faut que le carburant qu'ils utilisent ait été créé de manière à ne pas générer d'émissions. C'est pourquoi nous planifions d'utiliser de l'hydrogène 100 % renouvelable produit à partir de biogaz.

ODD 11 : VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES	LIENS AU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL DE TMNA
<p>11.6 D'ici à 2030, réduire l'impact environnemental négatif par habitant des villes, notamment en accordant une attention particulière à la qualité de l'air et à la gestion des déchets municipaux et autres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs en matière de carbone : Défi des émissions de CO₂ des véhicules. • Émissions de CO₂ des véhicules • Qualité de l'air • Camionnage à émissions nulles • Article vedette : La voie vers l'électrification

ODD 13 : ADOPTER DES MESURES URGENTES POUR LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET SES IMPACTS

La nature mondiale du changement climatique exige une vaste coopération pour développer des voies d'avenir durables et à faible émission de carbone. Toyota reconnaît que le changement climatique est une question prioritaire à l'échelle mondiale et a fixé trois objectifs ambitieux pour éliminer les émissions de CO₂ de son parc de véhicules neufs, de ses installations et opérations de logistique, et de sa chaîne d'approvisionnement d'ici 2050.

Ici, en Amérique du Nord, nous nous efforçons d'améliorer le rendement énergétique et de réduire les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules en planifiant d'offrir des versions électrifiées des modèles Toyota et Lexus d'ici à 2025 environ. Nous réduisons également les émissions absolues de CO₂ de nos installations et de nos activités de transport, et nous augmentons notre utilisation des énergies renouvelables. Nous travaillons en partenariat avec diverses parties prenantes pour promouvoir l'infrastructure des véhicules à carburant de remplacement, réduire la congestion et mettre au point des carburants à faible teneur en carbone. Et nous collaborons avec nos fournisseurs pour communiquer nos objectifs et les aider à trouver des moyens de réduire leur propre empreinte carbone.

ODD 13 : LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE	LIENS AU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL DE TMNA
<p>13.3 Améliorer l'éducation, la sensibilisation et les capacités humaines et institutionnelles en matière d'atténuation du changement climatique, d'adaptation, de réduction de l'impact et d'alerte précoce.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs en matière de carbone • Émissions de CO₂ des véhicules • Émissions de CO₂ des activités • Émissions de CO₂ du cycle de vie • Article vedette : La voie vers l'électrification • Article vedette : Bâtir pour l'avenir

EAU

Toyota
Amérique du Nord
Domaine prioritaire



EAU

Le Défi
environnemental
2050 global de
Toyota



Objectif de
développement
durable
des Nations Unies



ODD 6 : EAU PROPRE ET ASSAINISSEMENT

L'eau est une ressource précieuse et limitée qui est essentielle à la survie des personnes et de la planète; pourtant, elle est souvent sous-évaluée. Au travers du Défi environnemental 2050 de Toyota, Toyota reconnaît que l'eau est un enjeu mondial qui appelle une action locale.

Certains sites nord-américains de Toyota se trouvent dans des zones à stress hydrique, et nos plus grandes usines d'assemblage utilisent d'importantes quantités d'eau pendant la production des véhicules, en particulier lors des opérations de peinture. Afin de conserver l'eau et d'améliorer sa qualité, nous élaborons des plans d'intendance pour nos sites situés dans des zones touchées par un stress hydrique élevé, et nous veillons à limiter les niveaux de polluants dans nos rejets d'eaux usées à un niveau inférieur aux exigences des permis.

Pour en savoir plus sur la manière dont nos activités contribuent à la réalisation de l'objectif de développement durable 6 sur l'eau propre et l'assainissement, suivez les liens ci-dessous et consultez [Eau – Vue d'ensemble](#).

ODD 6 : EAU PROPRE ET ASSAINISSEMENT	LIENS AU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL DE TMNA
<p>Objectif 6.3 D'ici à 2030, améliorer la qualité de l'eau en réduisant la pollution, en éliminant les déversements et en réduisant au minimum les rejets de produits chimiques et de matières dangereuses, en réduisant de moitié la proportion d'eaux usées non traitées et en augmentant sensiblement le recyclage et la réutilisation sécuritaire au niveau mondial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Protéger les ressources hydriques
<p>Objectif 6.4 D'ici à 2030, accroître sensiblement l'efficacité de l'utilisation de l'eau dans tous les secteurs et assurer des prélèvements et un approvisionnement durables en eau douce pour faire face à la pénurie d'eau et réduire sensiblement le nombre de personnes souffrant de cette pénurie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif pour l'eau • Conservation de l'eau
<p>Objectif 6.6 D'ici à 2020, protéger et restaurer les écosystèmes liés à l'eau, notamment les montagnes, les forêts, les zones humides, les rivières, les aquifères et les lacs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Subvention d'impact du Conseil du bassin hydrographique de la rivière Huron • Fondation National Environmental Education
<p>Objectif 6b Soutenir et renforcer la participation des communautés locales à l'amélioration de la gestion et de l'assainissement de l'eau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la sensibilisation en matière d'eau • Subvention d'impact du Conseil du bassin hydrographique de la rivière Huron • Fondation Wyland

MATÉRIAUX

**Toyota
Amérique du Nord**
Domaine prioritaire



MATÉRIAUX

**Le Défi
environnemental
2050 global de
Toyota**



**Objectif de
développement
durable
des Nations Unies**



ODD 12 : CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES

La croissance et le développement économiques exigent la production de biens et de services qui améliorent la qualité de vie. Mais l'augmentation rapide de la consommation mondiale de matériaux s'est faite au détriment de l'environnement. Des modes de production et de consommation durables sont nécessaires pour minimiser l'épuisement des ressources naturelles et l'utilisation de matériaux toxiques, ainsi que les déchets et les polluants générés. Au travers du Défi environnemental 2050 de Toyota, Toyota reconnaît la nécessité d'abandonner le modèle de société du jetable pour adopter le recyclage.

Ici, en Amérique du Nord, afin de promouvoir une économie circulaire et d'éviter à la fois l'épuisement des ressources naturelles et la pollution de l'environnement par des quantités croissantes de déchets, nous nous concentrons sur l'augmentation de la réutilisation et du recyclage, la réduction des déchets et l'amélioration de notre utilisation de matières premières durables.

Pour en savoir plus sur la manière dont nos activités contribuent à la réalisation de l'objectif de développement durable 12 sur la consommation et la production responsables, suivez les liens ci-dessous et consultez la [page d'éducation sur les matériaux](#).

ODD 12 : CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES	LIENS AU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL DE TMNA
Objectif 12.2 By 2030, D'ici à 2030, assurer la gestion durable et l'utilisation efficace des ressources naturelles.	<ul style="list-style-type: none"> • Conserver les ressources naturelles
Objectif 12.4 D'ici à 2020, assurer la gestion respectueuse de l'environnement des produits chimiques et de tous les déchets tout au long de leur cycle de vie, conformément aux cadres internationaux convenus, et réduire sensiblement leurs rejets dans l'air, l'eau et le sol afin de réduire au minimum leurs effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement.	<ul style="list-style-type: none"> • Conserver les ressources naturelles • Eliminating Waste
Objectif 12.5 D'ici à 2030, réduire considérablement la production de déchets par la prévention, la réduction, le recyclage et la réutilisation.	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif pour les matériaux • Élimination des déchets • Soutien au recyclage local
Objectif 12.6 Encourager les entreprises, en particulier les grandes entreprises et les entreprises transnationales, à adopter des pratiques durables et à intégrer des informations sur la durabilité dans leur cycle de production de rapports.	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport environnemental de Toyota pour l'Amérique du Nord
Objectif 12.8 D'ici à 2030, faire en sorte que toutes les populations soient sensibilisées et disposent des informations nécessaires au développement durable et à l'adoption de mode de vie en harmonie avec la nature.	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien au recyclage local • Augmenter la sensibilisation en matière d'eau • Partager le savoir-faire en matière de conservation • Fondation Wyland

BIODIVERSITÉ

<p>Toyota Amérique du Nord Domaine prioritaire</p>  <p>BIODIVERSITÉ</p>	<p>Le Défi environnemental 2050 global de Toyota</p> 	<p>Objectif de développement durable des Nations Unies</p> 
---	---	--

ODD 15 – VIE TERRESTRE

Enrayer la perte de biodiversité est aujourd’hui crucial alors que de nombreuses espèces glissent vers l’extinction. Pour protéger ces espèces et leurs habitats, des aires protégées ont été désignées partout dans le monde. Au travers du Défi environnemental 2050 de Toyota, Toyota reconnaît la nécessité de protéger les espèces et de conserver leurs habitats.

Toyota possède plus de 21 000 acres de terrain en Amérique du Nord. Ses installations sont situées à l’intérieur ou à proximité d’habitats essentiels. Notre entreprise est convaincue de la nécessité de travailler en harmonie avec la nature. À cette fin, nous nous associons à d’autres partenaires pour aider à protéger les habitats essentiels et les espèces menacées, certifier des projets avec le Wildlife Habitat Council, et sensibiliser les membres de notre équipe et les collectivités à l’importance de la biodiversité.

Pour en savoir plus sur la manière dont nos activités contribuent à la réalisation de l’objectif de développement durable 15 relatif à la vie terrestre, suivez les liens ci-dessous et visitez [la page d’éducation à la biodiversité](#).

ODD 15 – VIE TERRESTRE	LIENS AU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL DE TMNA
<p>Objectif 15.1 D’ici à 2020, assurer la conservation, la restauration et l’utilisation durable des écosystèmes terrestres et d’eau douce continentale et de leurs services, en particulier les forêts, les zones humides, les montagnes et les terres arides, conformément aux obligations découlant des accords internationaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Restauration d’habitats • Fondation National Environmental Education • Fonds mondial pour la nature
<p>Objectif 15.2 D’ici à 2020, promouvoir la mise en œuvre d’une gestion durable de tous les types de forêts, mettre un terme au déboisement, restaurer les forêts dégradées et accroître sensiblement le boisement et le reboisement à l’échelle mondiale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Activités de plantation d’arbres • Fondation National Environmental Education
<p>Objectif 15.5 Prendre des mesures urgentes et significatives pour réduire la dégradation des habitats naturels, enrayer la perte de biodiversité et, d’ici à 2020, protéger et prévenir l’extinction des espèces menacées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif en matière de biodiversité • Protection d’espèces • Défi Pollinator Project • Fondation National Environmental Education • Fonds mondial pour la nature • Fondation Wyland

SENSIBILISATION



ODD 17 : PARTENARIATS POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS

Nous reconnaissons qu'aucune entité ne peut réaliser les ODD de manière isolée. Ces problèmes concernent tout le monde et appellent donc une réponse collective.

Le Défi environnemental 2050 de Toyota vise à créer une incidence positive directe, qui ne peut être atteinte qu'en collaborant avec nos parties prenantes. Nous comptons sur la force de l'approche collaborative pour réaliser à grande échelle des résultats durables qui nous aideront à bâtir un avenir plus viable.

TMNA appuie des projets communautaires à l'échelle locale, régionale et nationale qui s'harmonisent avec nos domaines d'action prioritaires en matière de durabilité environnementale, à savoir le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité. En appuyant principalement des organismes qui s'attaquent aux défis dans ces quatre domaines prioritaires, nous nous inspirons de notre engagement envers l'environnement au-delà de la simple réduction des effets négatifs et nous contribuons à promouvoir des changements environnementaux positifs dans toute l'Amérique du Nord. Nous partageons notre savoir-faire et nous collaborons avec d'autres pour construire davantage que d'excellentes voitures – nous construisons un meilleur avenir en exploitant le pouvoir de l'action collective.

Pour en savoir plus sur la manière dont nos activités contribuent à la réalisation de l'objectif de développement durable 17 « Partenariats pour atteindre les objectifs », cliquez sur les liens ci-dessous.

ODD 17 : PARTENARIATS POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS	LIENS AU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL DE TMNA
Objectif 17.17 Encourager et promouvoir des partenariats efficaces entre le secteur public, le secteur privé et la société civile, en s'appuyant sur l'expérience, les stratégies d'utilisation des données des partenaires, la surveillance et la responsabilisation.	<u>Eau</u> <ul style="list-style-type: none">• Subvention d'impact du Conseil du bassin hydrographique de la rivière Huron• Fondation Wyland <u>Biodiversité</u> <ul style="list-style-type: none">• Défi Pollinator Project• Fondation National Environmental Education• Fonds mondial pour la nature



Kevin Butt
Directeur gestionnaire principal, Durabilité
de l'environnement Toyota Motor North America, Inc.



ACTICLE VEDETTE :

Septième plan d'action environnemental

En 2015, nous avons annoncé le [Défi environnemental 2050 de Toyota](#) – un ensemble de six défis visionnaires destinés à créer une incidence positive directe sur la planète et la société. Ces défis guident nos efforts pour construire un avenir meilleur, plus intelligent et plus durable. En Amérique du Nord, les activités environnementales de Toyota sont conçues autour de quatre domaines d'intérêt importants qui déterminent les plans et les actions en matière d'environnement : le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité.

La planification, les stratégies et les actions en matière de durabilité environnementale sont dirigées par un plan d'action environnemental nord-américain. Nous décomposons la vision du Défi 2050 en plans d'action progressifs sur cinq ans. Voici comment la société s'efforce d'impulser le changement, étape par étape, pour contribuer à la carboneutralité et à un impact environnemental positif net au niveau mondial.

SEPTIÈME PLAN D'ACTION ENVIRONNEMENTAL

Toyota a annoncé le septième plan d'action environnemental, un nouveau plan d'action quinquennal visant à nous rapprocher de la réalisation du Défi environnemental 2050 de Toyota. Au cours des cinq prochaines années, le plan de Toyota comprend :

<p>CARBONE</p>		<p>Offrir des modèles électrifiés pour toute la gamme de véhicules Toyota et Lexus d'ici environ 2025.</p> <p>Atteindre 40 % de ventes de véhicules neufs électrifiés d'ici à 2025.</p>
<p>EAU</p>		<p>Réduire l'utilisation globale de l'eau par unité de production de véhicules de 5 % par rapport à la valeur de référence de 2020.</p>
<p>MATÉRIAUX</p>		<p>Poursuivre le développement de systèmes et de programmes de collecte et de recyclage de batteries.</p> <p>Réduire de 75 % les plastiques à usage unique dans tous les services de restauration sur place, notamment en éliminant les pailles en plastique.</p> <p>Réduire les achats de matériaux d'emballage en plastique de 25 % par rapport à l'exercice 2018.</p>
<p>BIODIVERSITÉ</p>		<p>Élaborer des normes de gestion de l'habitat d'ici à 2022</p>

LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les objectifs de développement durable sont un ensemble d'objectifs mondiaux interdépendants conçus comme un « plan directeur pour parvenir à un avenir meilleur et plus durable pour tous ». Ces objectifs, établis en 2015 par l'Assemblée générale des Nations Unies, doivent être atteints d'ici à 2030.

Le Défi environnemental 2050 de Toyota s'aligne sur les [objectifs de développement durable](#) et reflète l'engagement de Toyota à travailler avec les parties prenantes de la société pour soutenir un avenir plus propre, plus sain et plus durable.

TOUT LE MONDE PARTICIPE

Nous savons que nous ne pouvons pas y arriver seuls. Nos objectifs exigent de nouvelles idées, de nouvelles technologies et de nouvelles façons de penser. Il faudra également travailler avec des partenaires engagés pour nous aider à trouver des solutions en cours de route.

Vous voulez en savoir plus? Consultez le site [Toyota.com/environnement](https://toyota.com/environnement) pour découvrir les toutes dernières histoires.



ARTICLE VEDETTE :

La voie vers l'électrification

CARBONE

Ce projet soutient les ODD suivants :



Objectifs de développement durable des Nations Unies



L'une des questions que l'on me pose le plus souvent est : « Quand les véhicules électriques deviendront-ils courants? » Ce à quoi je réponds toujours : « Ils le sont déjà. »

L'électrification de l'automobile est sans doute la force qui transforme le plus notre industrie à l'heure actuelle. Depuis les années 1800, l'utilisation de l'électricité n'a cessé de croître dans le domaine de l'automobile, où ses applications sur les plans de l'éclairage, de l'allumage, des communications, du traitement, de la propulsion, de la régénération, de l'efficacité en général, et bien plus encore, ont constamment évolué. Aujourd'hui, l'électricité – avec la connectivité et l'autonomie qu'elle permet – pousse l'évolution de l'industrie vers un nouveau paradigme de mobilité durable pour tous.

L'électrification est donc parmi nous. Elle est omniprésente, et elle est transformatrice. Elle constitue également l'une des forces du cheminement de Toyota. En fait, nous possédons la plus grande gamme de véhicules électrifiés au monde – nous en vendons plus de 2 millions par an – comprenant 55 modèles dans nos portefeuilles de technologies hybrides électriques, électriques à batterie et électriques à pile à combustible.

Comme l'illustre la Figure 1, nous avons fait de l'hybride électrique et de son impact sur la réduction des émissions de carbone un produit courant, en prenant la tête du marché, avec plus d'efficacité, plus d'économies et plus de choix pour les clients, ce qui fait que plus de personnes dans des véhicules plus propres parcourent plus de kilomètres de manière plus écologique. Plus de 139 millions de tonnes de gaz à effet de serre ont été évitées. J'ai eu l'honneur d'être le planificateur de produits pour le premier hybride électrique de luxe au monde, le Lexus RX 400h, en 2005. Je suis fier de dire qu'aujourd'hui, notre gamme Lexus électrifiée a, à elle seule, contribué cumulativement à

une réduction de 19 millions de tonnes de CO₂, soit l'équivalent de la production combinée de CO₂ d'environ 300 000 voitures particulières chaque année, au cours des 15 dernières années. Et maintenant, nous accélérons de façon exponentielle cette réduction des émissions de carbone avec des hybrides qui se vendent très bien, comme les nouvelles Venza, Sienna et le RAV4 branchable polyvalent, avec plus de 64 km d'autonomie en électricité pure permettant de couvrir la totalité des déplacements quotidiens d'un client moyen sans produire d'émissions.

FIGURE 1 / VÉHICULE HYBRIDE ÉLECTRIQUE TOYOTA

HYBRID ELECTRIC

❖ Accelerates Electrification, Impact, Choice, & Use
❖ Provides Infrastructure-Independent Customer

More Electrified Vehicles Than Any Other
The new electrified models further expand Toyota's U.S. leadership in alternative powertrain vehicles. Toyota has over 40% share of the total alternative fuel vehicle market, which includes a 75% share of the fuel cell market and a 64% share of hybrids and plug-ins. By 2025, Toyota's goal is to have 40% of new vehicle sales be electrified models, and by 2030 expects that to increase to nearly 70%.

More Carbon Reduced (139 Million Tons of GHG Avoided)
Globally, Toyota hybrid vehicles sold have avoided an estimated 139 million tons of greenhouse gas (GHG) into the atmosphere. In the U.S., we have avoided approximately 38 million tons of GHG. This achievement is the result of Toyota's long-standing commitment to the environment and creating a net positive impact on the planet and society.

More Customers in Cleaner Vehicles
"We believe the fastest way to lower greenhouse gases in the transportation sector is to offer drivers lower carbon choices that meet their needs," said Gill Pratt, chief scientist of Toyota Motor Corporation and CEO of Toyota Research Institute. "At every price point and with multiple powertrains, we can put more people in cleaner automobiles across North America to have the greatest near-term impact on total carbon emissions."

Notre couverture zéro émission s'accélère, avec nos véhicules électriques à batterie existants, comme les VUS UX et CH-R, qui seront rejoints l'année prochaine par le magnifique bZ4X que vous voyez ci-dessous dans la Figure 2, avec six autres de ses frères électriques à batterie bZ juste derrière, et un total de 15 BEV au cours des 45 prochains mois. Ce déploiement passionnant s'inscrit dans un alignement stratégique avec l'infrastructure de soutien, les voies renouvelables et les partenaires qui augmentent le volume mondial comme Subaru, Suzuki, Daihatsu et BYD.

FIGURE 2 / VÉHICULE ÉLECTRIQUE À BATTERIE TOYOTA

BATTERY ELECTRIC

❖ "Beyond Zero", Personal, Connected, Zero-Emission Mobility
❖ Aligned Rollout w/ Regional Infra, Renewables, & Partners

Toyota announces its new BEV series, Toyota bZ, in establishment of a full line-up of electrified vehicles

- A concept version of the first model in the series, the Toyota bZ4X, to be unveiled in Shanghai
- 15 BEVs, including 7 Toyota bZ BEVs, will be introduced globally by 2025

15 BEV models by 2025
Including 7 Toyota bZ models

BYD | DAIHATSU | SUZUKI

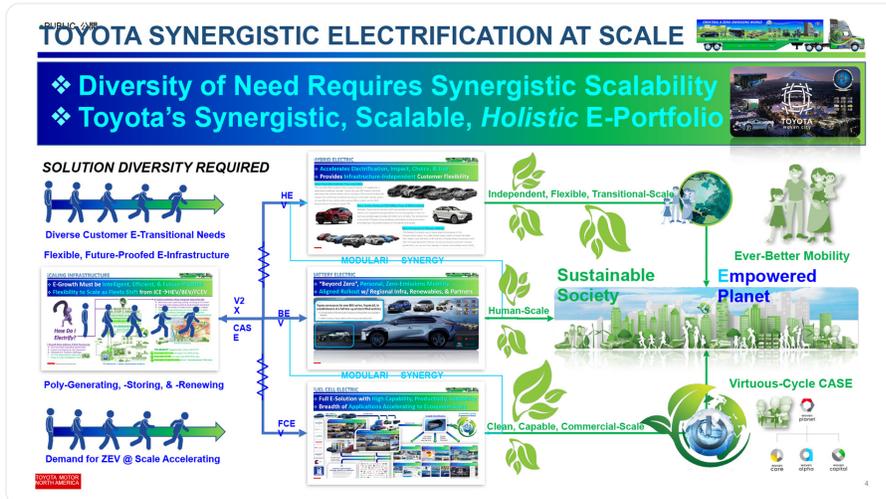
Notre expansion synergique similaire dans le domaine de l'électrification par piles à combustible à l'échelle commerciale (voir Figure 3) est sans doute encore plus passionnante, compte tenu de l'énorme besoin mondial d'électrification des transports, de la circulation des marchandises et de la production d'électricité, et de la capacité unique de la pile à combustible à hydrogène électrique à s'imposer comme une solution flexible, résiliente, durable et sans émissions pour les centrales électriques les plus grandes et les plus difficiles à vider au monde, où la taille, la synergie, la durabilité, la productivité, le débit et le temps de fonctionnement – toutes les caractéristiques de Toyota – sont primordiaux, et où les batteries seules ne suffisent pas.

FIGURE 3 / VÉHICULE ÉLECTRIQUE À PILE À COMBUSTIBLE DE TOYOTA



Si l'on considère la situation dans son ensemble, comme dans la Figure 4, l'avancement électrifié à une échelle synergique est quelque chose que Toyota peut offrir de manière unique, et c'est une capacité et un atout extrêmement précieux qui répond à toute l'ampleur des besoins du marché. Sur la gauche, vous voyez la progression de la clientèle commerciale et de détail, et leur besoin croissant de diversité de solutions plus vertes en fonction de leurs propres besoins opérationnels et de mobilité plus vertes de plus en plus diversifiés. Cet ensemble de solutions nécessite une infrastructure flexible et à l'épreuve du temps, amortie sur des actifs polygénérateurs, stockeurs et renouvelables. Avec des intégrations V2X et CASE couvrant des offres de portefeuille synergiques des ensembles complémentaires de solutions électriques hybrides, de batteries et de piles à combustible que vous voyez centrées ici. Tout cela permet une échelle flexible et transitoire. Une échelle humaine, propre et prometteuse à l'échelle commerciale. Une mobilité, une production d'énergie et un cycle vertueux CASE toujours plus performants. Pour une société durable. Et une planète en pleine possession de ses moyens.

FIGURE 4 / ÉLECTRIFICATION SYNERGIQUE DE TOYOTA À GRANDE ÉCHELLE



Donc, en résumé, si quelqu'un vous demande « Quand les véhicules électriques deviendront-ils courants? Et quelle est la participation de Toyota? », vous pourrez sourire et répondre : « Ils le sont déjà, et nous sommes à l'avant-garde. »



Ash Corson
Planification et stratégie d'entreprise
Toyota Motor North America, Inc.



ARTICLE VEDETTE :

Bâtir pour l'avenir

Ce projet soutient les ODD suivants :

Objectifs de développement durable des Nations Unies

Les membres de l'équipe de Toyota ont toujours été guidés par les principes directeurs d'amélioration continue, que nous appelons le KAIZEN, et d'élimination des déchets, ou MUDA, dans le processus de fabrication de nos véhicules. Mais saviez-vous que nos efforts sans relâche sur le KAIZEN et le MUDA vont bien plus loin que nos opérations de fabrication? Nous reconnaissons que l'empreinte de nos bâtiments est importante, et nos efforts pour minimiser et optimiser son impact environnemental sont donc guidés par ces mêmes principes directeurs.

Alors que l'empreinte physique de nos bâtiments a commencé à augmenter à la fin des années 1990, nous avons déployé des efforts concertés pour appliquer les directives environnementales et nos principes directeurs à la façon dont nous concevons, construisons et exploitons nos installations. L'objectif était d'appliquer des pratiques durables dans tous nos projets. Cette approche a été utilisée en 2000 lors des travaux d'agrandissement de l'ancien campus de Torrance, en Californie, connu sous le nom de Campus Sud. Ce projet de 59 700 m² (643 000 pi²) a augmenté la superficie du siège social de 47 % et, lorsqu'il a été achevé en 2003, c'était le plus grand bâtiment commercial certifié LEED Or^{MD} au monde. Le Campus Sud abritait également ce qui était à l'époque le plus grand système solaire photovoltaïque commercial sur les toits, ainsi que de nombreuses autres caractéristiques durables.

Depuis, notre portefeuille immobilier nord-américain s'est enrichi, et nous avons agrandi plusieurs de nos installations. Pendant cette période, nous n'avons cessé de peaufiner notre approche en matière de construction et de bâtiments verts.

NOTRE APPROCHE EN MATIÈRE DE BÂTIMENT ÉCOLOGIQUE

Nous visons à incorporer les plus hauts niveaux de caractéristiques durables dans tous les aspects des projets de construction et de rénovation. Ce sont les étapes clés que nous franchissons au fur et à mesure que nous progressons dans la conception, la construction et la mise en service de nouveaux projets :

- Définir une vision et des objectifs ambitieux spécifiques au projet en matière de durabilité.
- Prendre en compte les quatre domaines d'action prioritaires de Toyota Motor North America, à savoir le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité.
- Adopter une approche intégrée et holistique de la conception et de la réalisation afin de garantir la participation de concepteurs, d'ingénieurs, d'entrepreneurs et de représentants des utilisateurs à toutes les étapes du projet, de la conception à la mise en service, en passant par la construction.
- Mettre au défi l'équipe du projet de faire preuve d'innovation et d'aspirer au leadership en matière de durabilité environnementale.
- Examiner les meilleures pratiques et les recommandations de divers programmes de certification indépendants.
- Adopter une approche déductive plutôt qu'une approche additive de la durabilité.
- Évaluer les possibilités et les options mises en œuvre en fonction du rendement environnemental et de la valeur financière à long terme ainsi que du coût initial.

La durabilité intégrée est incorporée dès les premiers stades de la conception au moyen d'une approche déductive. Cela signifie que nous voulons tout mettre en œuvre pour intégrer des occasions de conception et de systèmes durables. Plusieurs options ont été débattues et évaluées dès le début.

Bien qu'une grande variété d'options soit abordée, toutes ne sont pas forcément pertinentes pour un projet donné. Par exemple, l'utilisation d'un système géothermique pour assister le système de refroidissement du bâtiment sur le campus de notre siège social à Plano semblait être une bonne idée pour réduire la consommation d'électricité. Cela, jusqu'à ce que l'analyse révèle qu'en raison de la forte charge de refroidissement imposée par les étés brûlants du nord du Texas, la température du sol augmenterait de deux degrés!

L'énergie éolienne sur le site au Texas semblait s'imposer jusqu'à ce que nous réalisions que les pales de l'éolienne feraient plus de 91 m (300 pi) de diamètre, et que les nuisances sonores risqueraient de déplaire au voisinage.

OBTENIR LEED

Nos efforts ont été reconnus par le U.S. Green Building Council qui nous a décerné six certifications LEED Platine^{MD} : trois pour le campus du siège social à Plano, au Texas; une pour le centre d'ingénierie de la production et de fabrication à Georgetown, dans le Kentucky; une pour le centre de fournisseurs à York Township, dans le Michigan; et une pour le bureau régional Lexus de l'Est à Parsippany, dans le New Jersey.

En outre, nous avons 12 installations qui ont obtenu d'autres niveaux de certification LEED (Or, Argent et Certifié), et beaucoup de nos concessionnaires indépendants ont suivi notre exemple. En fait, nous comptons plus de concessionnaires Toyota/Lexus certifiés LEED que tous nos concurrents réunis.

REGARD VERS L'AVENIR

Nous avons beaucoup appris de ces expériences, et nous appliquons ces connaissances à d'autres projets.

Par exemple, le nouveau Centre de distribution de pièces de l'Est du Canada, situé en Ontario, utilise un chauffage géothermique qui réduit la dépendance du bâtiment à l'égard du gaz naturel, est doté de vitres dynamiques à atténuation automatique dans l'ensemble de ses bureaux, utilise un éclairage à DEL à détection de mouvement, et économise de l'eau sur une base annuelle en recueillant l'eau de pluie dans une citerne et en utilisant une infrastructure économiseuse d'eau. Un ensemble de panneaux solaires sera installé et commencera à fonctionner en 2022. Il est prévu que ce bâtiment obtiendra la certification LEED et Bâtiment à carbone zéro du Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCa). Une fois certifié, l'ECPDC devrait être un des plus grands bâtiments certifiés zéro carbone au Canada et en Amérique du Nord.

Nous continuons d'affiner notre approche en matière de bâtiments verts, en cherchant des moyens de réduire au minimum l'empreinte environnementale de nos bâtiments et de maximiser nos incidences positives. Nos projets ne visent pas tous la certification LEED, mais ils cherchent tous à incorporer des caractéristiques durables dans toute la mesure du possible.

Toutes ces initiatives soutiennent le Défi environnemental 2050 de Toyota, qui ne se contente pas de simplement réduire l'impact sur l'environnement, mais qui vise à créer une incidence positive directe. Nous nous réjouissons de partager d'autres succès en matière de bâtiments verts à l'avenir, notamment la rénovation de notre installation de logistique automobile au port de Long Beach en Californie et la construction d'un nouveau centre d'accueil des visiteurs à l'usine d'assemblage du Mississippi. Les deux projets sont soumis à la certification LEED^{MD}.



Mark Yamauchi
LEED AP^{MD}
Directeur, Durabilité de l'environnement
Toyota Motor North America, Inc.