

TOYOTA



Agissons en faveur d'une meilleure planète

Table des matières

3	À propos de ce rapport	19	Carbone	36	Tableau des indicateurs de performance environnementale
4	Cher lecteur	25	Eau		
6	Contributions aux objectifs de développement durable adoptés par l'ONU	28	Matériaux	38	Index du contenu de la GRI
10	Stratégie environnementale	32	Biodiversité		

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, attentes, engagements et programmes, et autres stratégies, plans commerciaux, initiatives et objectifs liés à l'environnement, aux questions sociales et de gouvernance, à la durabilité, au changement climatique, à la biodiversité ou aux gaz à effet de serre. Ces déclarations sont généralement accompagnées des mots « viser », « espérer », « croire », « s'engager », « 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 27A de l'U.S. Securities Act de 1933, tel que modifié, et 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, mais sans s'y limiter, ceux liés à l'instabilité économique ou politique actuelle ou future, aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, aux changements dans l'environnement de financement des marchés financiers et à la concurrence accrue dans le secteur des services financiers, aux changements dans les lois, les réglementations et les politiques gouvernementales, et à l'issue des litiges actuels et futurs et des procédures et enquêtes judiciaires et gouvernementales, à la capacité de répondre à la demande des clients, de mettre en œuvre la stratégie de l'entreprise et de maintenir une image de marque positive et ceux liés aux réglementations environnementales actuelles et futures, y compris celles relatives aux émissions, à l'économie de carburant, au bruit et à la pollution, aux avancées technologiques, aux interprétations et aux définitions de l'énergie renouvelable et/ou des sources d'énergie renouvelables, aux environnements économiques et politiques liés au changement climatique, à la durabilité, aux conditions météorologiques extrêmes, aux questions environnementales, sociales et de gouvernance et/ou aux émissions de gaz à effet de serre dans les pays où l'entreprise est présente, la responsabilité potentielle des activités de TMNA en vertu des règlements élaborés conformément aux accords internationaux relatifs au changement climatique, notamment en ce qui concerne le calcul des gaz à effet de serre, les méthodes de réduction et/ou les compensations, et l'élaboration naissante et continue du présent rapport, y compris les paramètres et les hypothèses utilisés par la direction dans sa préparation. 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 Motor Corporation (TMC) sur le formulaire 20-F déposé auprès de l'U.S. Securities and Exchange Commission (SEC). Nous vous invitons à examiner attentivement 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. En outre, les déclarations historiques, actuelles et prospectives liées à la durabilité peuvent être basées sur des normes de mesure des progrès qui sont encore en cours d'élaboration, sur des contrôles et des processus internes qui continuent d'évoluer et sur des hypothèses qui sont susceptibles de changer à l'avenir. 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 ultérieures. Les informations incluses dans ce rapport, ainsi que toute question désignée comme importante aux fins de ce rapport, peuvent ne pas être considérées comme importantes aux fins du rapport de la SEC. Les références à des sites Web et les hyperliens figurant dans ce présent rapport ne sont fournis que pour des raisons de commodité, et le contenu des sites Web référencés n'est pas incorporé par référence dans ce rapport et n'en constitue pas une partie.



Siège de Toyota Motor North America, Inc. à Plano, au Texas

À propos de ce rapport

Toyota Motor Corporation (TMC), dont le siège social est au Japon, produit un rapport annuel sur la durabilité qui présente les initiatives de TMC, ainsi que les activités de ses filiales consolidées et de ses sociétés affiliées partout dans le monde.

Toyota Motor North America, Inc. (TMNA), dont le siège social se trouve à Plano, au Texas, est une filiale en propriété exclusive de TMC.

Toyota Canada Inc. (TCI), dont le siège social se trouve à Toronto, en Ontario, est une filiale en propriété majoritaire de TMC, dont TMC détient 51 %.

Pour compléter les rapports de durabilité de TMC, TMNA et TCI publient annuellement un rapport environnemental régional portant sur ses activités aux États-Unis, au Canada et au Mexique depuis 2002. Ce rapport 2022 porte sur la performance environnementale de nos usines de fabrication nord-américaines ainsi que sur les activités de TMNA et TCI sous les marques Toyota et Lexus au cours de l'exercice financier 2022 (soit du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022), et sur l'année-modèle de produits 2021. La période du rapport coïncide avec la période des rapports financiers de TMC. Les données issues de dates différentes sont clairement indiquées.

Ce rapport fait référence aux normes de présentation des rapports sur la durabilité de la Global Reporting Initiative (GRI). * Veuillez vous reporter à [l'Index du contenu de la GRI](#) à la fin de ce rapport.

© Novembre 2022

Coordonnées

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

Cher lecteur



Comment faire pour que notre planète soit aussi formidable demain qu'elle l'est aujourd'hui?

Cette planète où nous vivons est un endroit extraordinaire. Elle regorge de paysages époustouflants, de merveilles géologiques et de créatures de toutes formes et tailles. Mais ces derniers temps, nous sommes inondés de nouvelles concernant les menaces qui pèsent sur notre planète, notamment les incendies de forêt, la sécheresse, les plastiques dans nos eaux et l'extinction des espèces, ainsi que la pandémie en cours, l'incertitude économique et d'autres défis géopolitiques.

Tous les aspects de nos vies sont concernés. Alors, comment réagissons-nous, en tant qu'individus et en tant qu'entreprise, à ces crises? Comment faire pour que notre planète soit aussi formidable demain qu'elle l'est aujourd'hui? Il n'y a pas de réponse simple. Nous pensons que la conversation sur l'environnement doit inclure quatre défis :

- **Changement climatique**
- **Pénurie d'eau**
- **Modèles de production et de consommation non durables**
- **Perte de biodiversité**

Ces défis sont étroitement liés et ne peuvent être résolus en vase clos. Et aucune entreprise ou organisation ne peut résoudre ces problèmes à elle seule.

Ces défis sont COLOSSAUX. Même si Toyota réalisait tous ses objectifs, comme la neutralité carbone de ses activités en Amérique du Nord d'ici 2035, cela ne représenterait malheureusement qu'une avancée négligeable.

C'est pourquoi nous sollicitons d'autres parties prenantes pour nous soutenir dans notre démarche visant à ce que le cycle de vie de nos véhicules ait une

empreinte environnementale nulle. Les petits pas, lorsqu'ils sont faits collectivement, aboutissent à des améliorations importantes. Les membres de notre équipe, nos fournisseurs et nos concessionnaires sont de la partie, et nos clients aussi. Ils veulent tous que Toyota en fasse plus et LES aide à en faire plus.

Nous devons cependant accélérer le rythme pour réaliser le changement transformationnel nécessaire à un avenir durable. Chez Toyota, ces dernières années, nous avons porté notre attention sur les réponses au changement climatique. Nous savons que nous pouvons faire plus. Nous ne disposons pas des mêmes processus rigoureux et stratégiques pour aborder les questions liées à l'eau, aux matériaux ou à la biodiversité. Par conséquent, nous cherchons à développer ces processus et à former les membres de l'équipe en Amérique du Nord sur nos quatre domaines prioritaires : le **carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité**, comme indiqué dans ce rapport.

Nous évaluons en permanence nos efforts et cernons les domaines dans lesquels nous pouvons – et devons – nous améliorer. Conformément à notre 7^e Plan d'action environnemental, nous avons intensifié nos efforts dans les mesures suivantes :

- **Augmentation significative de la quantité d'électricité renouvelable que nous achetons**
- **Plus forte réduction de la quantité d'eau que nous utilisons dans l'ensemble de nos activités**
- **Réduction de la quantité de matériaux d'emballage que nous utilisons**
- **Lancement d'un nouveau programme pour encourager nos concessionnaires à améliorer leur performance environnementale**
- **Appel à nos fournisseurs à redoubler leurs efforts pour fonctionner de manière plus efficace et durable**
- **Élargissement de nos programmes pour soutenir les espèces essentielles comme les pollinisateurs**

Comme le démontrent ces efforts, nous restons déterminés à apporter une contribution positive à la société, à trouver de nouvelles façons de nous développer de manière durable et à réduire l'empreinte environnementale de Toyota. La durabilité environnementale est un élément essentiel de notre ADN. Nous continuerons à innover et à nous améliorer en permanence pour contribuer à construire un avenir meilleur, plus intelligent et plus durable pour tous. Joignez-vous à nous pour créer une meilleure planète.



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 de l'EF 2022

CARBONE



52 %

DES MODÈLES TOYOTA ET LEXUS ONT UNE VERSION ÉLECTRIFIÉE, ET D'AUTRES SONT EN PRÉPARATION.

CARBONE



1^{er}

VÉHICULE ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE DE TOYOTA, LE bZ4X, A ÉTÉ MIS EN VENTE AUX ÉTATS-UNIS ET AU CANADA.

CARBONE



22 %

DE LA CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ DE TMNA DEVAIT PROVENIR DE SOURCES RENOUVELABLES À PARTIR DE 2023

CARBONE



1^{re}

OPÉRATION PORTUAIRE DE TOYOTA DANS LE MONDE À UTILISER DE L'ÉLECTRICITÉ 100 % RENOUVELABLE PRODUITE SUR PLACE EST TLS LONG BEACH, EN CALIFORNIE

CARBONE



248

CAMIONS DE MANŒUVRE DEVRAIENT ÊTRE CONVERTIS DU DIESEL À L'ÉLECTRICITÉ D'ICI 2025

EAU



132

MILLIONS DE GALLONS D'EAU RESTAURÉS DANS LA RIVIÈRE HARDY DANS LE CADRE D'UN PARTENARIAT AVEC THE NATURE CONSERVANCY POUR RESTAURER L'EAU DANS LE DELTA DU FLEUVE COLORADO.

MATÉRIAUX



19 %

DE RÉDUCTION DU POIDS DES EMBALLAGES EN PLASTIQUE ACHETÉS ENTRE L'EF 2018 ET L'EF 2022

MATÉRIAUX



93 %

DE TOUTS LES DÉCHETS ONT ÉTÉ RECYCLÉS, RÉUTILISÉS OU TRANSFORMÉS EN 2021

BIODIVERSITÉ



1 922

ACRES D'HABITAT DES POLLINISATEURS ONT ÉTÉ AMÉNAGÉS

Contributions aux ODD adoptés par l'ONU

Il reste tant à faire pour résoudre les problèmes environnementaux critiques qui menacent aujourd'hui le monde – changement climatique, rareté de l'eau, épuisement des ressources et perte d'habitat, pour ne citer que les plus importants.

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 »¹. Cela peut sembler irréaliste, mais les objectifs de l'ONU sont réalisables – si les gouvernements, les entreprises, les organismes à but non lucratif, les autres organisations et même les particuliers font tous leur part.

Cette année a marqué la moitié du chemin – nous sommes à mi-chemin de la période de 15 ans prévue pour la réalisation des ODD. La pandémie a mis un coup d'arrêt à de nombreux progrès réalisés. Il faut maintenant rattraper le temps perdu.

Chez TMNA, nous partageons la mission fondamentale des ODD, 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. Néanmoins, nous restons déterminés à agir, et même à accélérer la cadence.

Nous pouvons compter sur les 46 000 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.

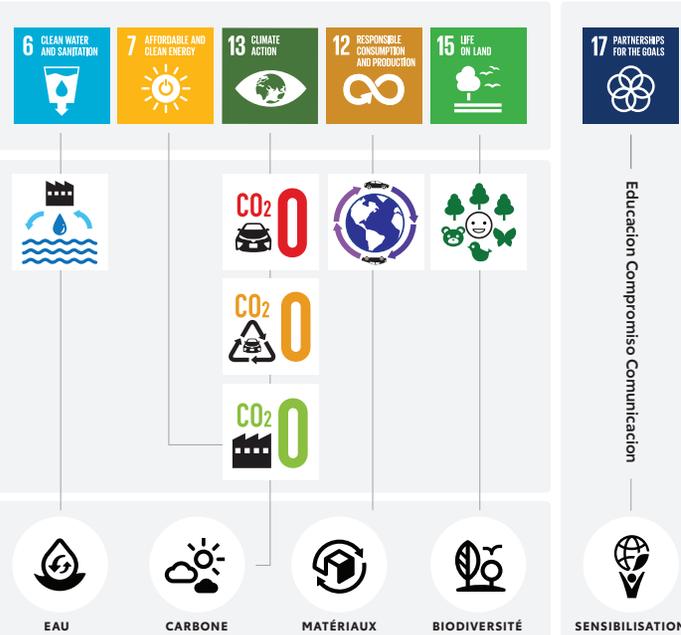
Pour en savoir plus sur les 17 ODD de l'ONU, visitez [le site Web des Nations Unies](#).

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 autour de 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 des 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.



Contribuer aux objectifs de développement durable adoptés par l'ONU

Metas de desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas*



* Toyota Motor Corporation (la empresa matriz de TMNA) reconoce ODS adicionales como relevantes para la compañía global. Aquí solo enumeramos los ODS que se consideran relevantes para Toyota en America del Norte.

¹Transformer 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://sdgs.un.org/fr/2030agenda>

Carbone

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 plus cruciale que jamais. 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 fabrication, 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	Contributions de TMNA
<p>Objectif 7.2 Accroître sensiblement la part des énergies renouvelables dans l'approvisionnement énergétique mondial</p>	<p><u>En route vers une électricité 100 % renouvelable</u></p> <p>D'après les <u>Exigences environnementales imposées à nos fournisseurs de TMNA</u>, les fournisseurs sont tenus de saisir les occasions de réduire la consommation d'énergie et d'envisager des options d'énergie renouvelable.</p>
<p>Objectif 7.3 D'ici 2030, doubler la rapidité de l'amélioration mondiale du rendement énergétique</p>	<p><u>Tableau des indicateurs de performance environnementale – Énergie</u></p>

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 propres opérations et du cycle de vie des véhicules d'ici 2050.

Ici, en Amérique du Nord, nous nous efforçons d'améliorer l'économie de carburant et de réduire les émissions de CO₂ des véhicules neufs en augmentant le nombre de modèles Toyota et Lexus qui sont électrifiés². Nous agissons également pour réduire les émissions de CO₂ absolues de nos installations et de nos activités de transport, et d'utiliser plus d'énergie renouvelable. 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	Contributions de TMNA
<p>Objectif 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>	<p><u>Objectifs pour le carbone</u></p> <p><u>Données sur les émissions de GES</u></p>

² Le terme « électrifié » fait référence à une gamme de technologies qui utilisent l'électricité pour propulser un véhicule. Les véhicules électrifiés comprennent les véhicules hybrides, hybrides branchables, électriques à batterie et électriques à pile à combustible.

Eau

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 la qualité de l'eau, nous élaborons des plans d'intendance pour nos sites situés dans des zones touchées par un stress hydrique élevé.

ODD 6 : Eau propre et assainissement	Contributions de TMNA
Objectif 6.4 D'ici 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	Objectif pour l'eau
Objectif 6.6 D'ici 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	Aider à restaurer les débits d'eau dans le delta du fleuve Colorado

Matériaux

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.

ODD 12 : Consommation et production responsables	Contributions de TMNA
Objectif 12.2 D'ici 2030, assurer la gestion durable et l'utilisation efficace des ressources naturelles	
Objectif 12.4 D'ici 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	Gestion des produits chimiques
Objectif 12.5 D'ici 2030, réduire considérablement la production de déchets par la prévention, la réduction, le recyclage et la réutilisation	Déchets
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	Idées et actions dans le domaine de l'environnement

Biodiversité

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 26 000 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.

ODD 15 – Vie terrestre	Contributions de TMNA
<p>Objectif 15.1 D'ici 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>	<p>Aider à restaurer les débits d'eau dans le delta du fleuve Colorado</p>
<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 2020, protéger et prévenir l'extinction des espèces menacées</p>	<p>Restauration des habitats Protection d'espèces Aider à restaurer les débits d'eau dans le delta du fleuve Colorado Le vol du monarque</p>

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 afin de construire plus que d'excellentes voitures – nous construisons un meilleur avenir en exploitant le pouvoir de l'action collective.

ODD 17 : Partenariats pour atteindre les objectifs	Contributions de TMNA
<p>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</p>	<p>The Nature Conservancy : Aider à restaurer les débits d'eau dans le delta du fleuve Colorado Fondation nationale pour l'éducation à l'environnement et Pollinator Partnership : Étendre l'habitat des pollinisateurs Wildlife Habitat Council : Restauration des habitats</p>

Stratégie environnementale

Le respect pour la planète est l'une des valeurs fondamentales de Toyota. Nous démontrons cette valeur en allant au-delà de l'objectif « zéro impact » sur l'environnement en vue d'avoir une incidence nette positive pour la société et la planète. Chez TMNA, nous concentrons nos efforts sur quatre domaines prioritaires – **le carbone, l'eau, les matériaux** et la **biodiversité** – qui concordent avec la stratégie environnementale mondiale de Toyota. Nous participons également à des activités de sensibilisation, de développement de partenariats stratégiques et de partage de savoir-faire, afin de contribuer à la construction d'un avenir plus durable.



Carbone

- Achat d'électricité de source renouvelable
- Conversion des camions et autres moyens de transport à des groupes propulseurs à faible émission de carbone
- Incitation des fournisseurs et des concessionnaires à réduire leurs émissions de CO₂
- Offre d'un portefeuille de véhicules à faible émission de carbone ou zéro carbone



Eau

- Réduction de la quantité d'eau que nous utilisons dans les processus de production
- Incitation des fournisseurs et des concessionnaires à réduire leur consommation d'eau
- Collaboration avec des organismes à but non lucratif pour conserver l'eau et éduquer les gens sur les questions liées à l'eau



Matériaux

- Utilisation de matériaux durables dans les pièces de véhicules
- Réduction de la production de déchets et augmentation du recyclage
- Gestion des produits chimiques en toute sécurité et recherche de solutions de rechange
- Incitation des fournisseurs et des concessionnaires à réduire leurs déchets et à recycler davantage



Biodiversité

- Plantation de jardins à pollinisateurs et d'espèces indigènes sur nos sites
- Collaboration avec les fournisseurs et les concessionnaires pour développer l'habitat des pollinisateurs
- Partenariat avec des organismes à but non lucratif pour étendre l'habitat des pollinisateurs et éduquer le public sur la biodiversité

Buts et objectifs

GRI 2-22, 3-3

Les aspirations à long terme de Toyota sont décrites dans le Défi environnemental 2050 de Toyota. Des jalons à moyen terme ont également été fixés, ainsi que des objectifs à court terme (cinq ans).

Défi environnemental 2050 de Toyota



Le Défi environnemental 2050 de Toyota (Défi 2050) est un ensemble de six défis mondiaux visionnaires qui visent à aller au-delà de l'élimination des impacts environnementaux négatifs pour créer une valeur positive pour la planète et la société. Toyota Motor Corporation (TMC, la société mère de TMNA 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 s'appliquent à toutes les filiales de Toyota dans le monde.

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 fondée sur le recyclage – Favoriser une économie circulaire

Défi d'harmonisation avec la nature – Conserver la biodiversité, protéger les espèces et restaurer les habitats

Tout au long du Défi 2050, les membres de l'équipe de toute 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 continuons de peaufiner, dans le cadre de TMNA, une stratégie régionale de durabilité environnementale pour aligner les valeurs globales et le Défi 2050 de Toyota sur nos domaines d'action prioritaires régionaux : le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité. Dans chaque domaine d'action prioritaire, et au moyen d'activités de 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.



Le Défi environnemental 2050 de Toyota décrit les aspirations globales de la société à atteindre la neutralité carbone et à avoir une incidence positive sur la planète et la société.

³ Toyota Motor Corporation appelle cela le Défi d'élimination des émissions de CO₂ et définit le champ d'application comme étant toutes les usines de fabrication dans le monde. En Amérique du Nord, TMNA a élargi la définition pour inclure toutes les installations.

Jalons à moyen terme

TMC a établi plusieurs jalons mondiaux à moyen terme, dont ceux ci-dessous, pour aider l'entreprise à réaliser le Défi environnemental 2050 de Toyota.

Défi environnemental 2050 de Toyota	Jalon mondial	Contributions et jalons de TMNA
	<p>Réduire les émissions mondiales moyennes de CO₂ (g/km) liées aux véhicules neufs de 35 % ou plus d'ici 2030, par rapport aux niveaux de 2010.</p>	<p>Les émissions de CO₂ par mille des véhicules neufs de TMNA ont diminué de 41 % depuis 2010. Les émissions de CO₂ par mille des véhicules neufs de TCI ont diminué de 23 % depuis 2012.</p> <p>Jalons de TMNA : Aux États-Unis, Toyota a pour objectif de vendre 70 % de véhicules neufs électrifiés (à l'exclusion des véhicules haute performance) d'ici 2030.</p>
	<p>Réduire les émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie du véhicule de 25 % ou plus d'ici l'EF 2030, par rapport aux niveaux de 2013.</p>	<p>TMNA définit le cycle de vie des véhicules en incluant les fournisseurs, la logistique et les concessions.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nous demandons aux fournisseurs de réduire les émissions absolues de CO₂ de 14 % d'ici l'EF 2026, par rapport aux niveaux de l'EF 2018. • Il pourrait s'avérer difficile de réduire les émissions de la logistique d'ici 2030, étant donné la disponibilité prévue des motorisations électriques et à pile à combustible pour les parcs de camions. • Seize concessionnaires participent au programme Dealership Environmental Excellence Program, dont six utilisent l'électricité de source renouvelable.
	<p>Atteindre la neutralité carbone dans les usines de fabrication mondiales d'ici 2035.</p>	<p>TMNA définit la neutralité carbone comme s'appliquant à toutes les installations, et pas seulement aux usines de fabrication. Les émissions totales de CO₂ de Portées 1 et 2 sont inférieures de 20 % à celles de l'EF 2018. Cette baisse est due aux mesures d'efficacité en matière de GES et à l'augmentation des achats d'électricité de source renouvelable. Nous sommes en voie d'atteindre la carboneutralité de nos installations d'ici 2035.</p> <p>Jalon de TMNA : Aux États-Unis, Toyota vise à réduire de 50 % les émissions de GES dans neuf usines d'ici l'EF 2030 (par rapport aux valeurs de référence de l'EF 2018), grâce à des mesures d'efficacité énergétique et à la production d'énergie renouvelable. Cet objectif a été fixé dans le cadre de l'initiative « Better Climate Challenge » de l'U.S. Department of Energy (ministère américain de l'Énergie).</p>
	<p>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.</p>	<p>Nous mettons en œuvre la norme internationale de gestion responsable de l'eau élaborée par l'Alliance for Water Stewardship (AWS). Nous avons un projet pilote d'application de la norme de l'AWS dans notre usine d'assemblage de Basse-Californie, au Mexique, et prévoyons la mettre en application sur d'autres sites.</p>
	<p>Achever la mise en place de systèmes de collecte et de recyclage des batteries dans le monde entier d'ici 2030.</p>	<p>Nous travaillons avec nos partenaires à la création d'un écosystème de batteries durable et en circuit fermé dans notre nouvelle usine de fabrication de batteries en Caroline du Nord. Notre programme actuel de recyclage des batteries aux États-Unis a permis de collecter et de recycler ou de réusiner plus de 178 000 batteries de véhicules hybrides depuis 2010.</p>
	<p>Contribuer aux activités de conservation de la biodiversité en collaboration avec les ONG et d'autres partenaires.</p>	<p>Nous soutenons l'aménagement d'au moins 26 000 acres d'habitat pour pollinisateurs en Amérique du Nord d'ici l'EF 2026. Au cours de l'EF 2022, 1 547 acres d'habitat pour pollinisateurs ont été aménagés grâce à une collaboration avec Pollinator Partnership. TMNA a également développé 375 acres d'habitat pour pollinisateurs sur ses propres terres, principalement grâce à notre partenariat avec Wildlife Habitat Council®. Cela porte la superficie totale à 1 922 acres.</p>

Objectifs du Plan d'action environnemental

La planification, les stratégies et les actions en matière de durabilité environnementale en Amérique du Nord sont guidées par des Plans d'action environnementaux, qui sont des feuilles de route quinquennales permettant de réaliser des progrès progressifs en vue des jalons mondiaux et du Défi environnemental 2050 de Toyota.

Domaine prioritaire	Objectifs du 7 ^e plan d'action environnemental (PAE)	Progrès EF 2022
 Carbone	<p>Offrir des modèles électrifiés pour toute la gamme de véhicules Toyota et Lexus d'ici 2025 environ.</p> <p>Augmenter les ventes de véhicules neufs Toyota électrifiés à 40 % aux États-Unis (par unité) d'ici 2025 (véhicules haute performance exclus)</p> <p>Augmenter l'électricité de source renouvelable à 45 % ou plus du total de l'électricité achetée d'ici 2025.</p> <p>D'ici l'EF 2026, réduire les émissions absolues de CO₂ des activités logistiques de 15 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.</p> <p>D'ici l'EF 2026, réduire les émissions absolues de CO₂ des fournisseurs de 14 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.</p> <p>D'ici l'EF 2026, étendre à 100 concessions la participation au Dealer Environmental Excellence Program.</p>	<p>△ 52 % des modèles sont électrifiés</p> <p>△ 25 % des ventes par unité aux États-Unis ont été électrifiées en 2021.</p> <p>△ Nous sommes actuellement à 4,3 %, mais nous avons deux accords d'achat d'énergie virtuelle (VPPA) qui seront mis en ligne en 2022 et 2023 et qui devraient nous permettre de dépasser les 20 %. Cet objectif soutient également le jalon à moyen terme pour que toutes les installations soient neutres en carbone d'ici 2035.</p> <p>✗ Nous ne pensons pas être en mesure d'atteindre cet objectif étant donné la disponibilité prévue des piles à combustible et des groupes propulseurs électriques pour les parcs de camions.</p> <p>○ Au cours de l'EF 2022, nos fournisseurs nous ont soumis pour la première fois des données sur leurs émissions de CO₂. Nous prévoyons commencer à suivre les réductions d'émissions dans un avenir proche.</p> <p>△ 16 concessionnaires y participent déjà, dont 6 utilisent de l'électricité renouvelable.</p>
 Eau	<p>Réduire l'utilisation de l'eau par unité de production de véhicules de 5 % d'ici l'EF 2026 par rapport aux niveaux de l'EF 2020.</p>	<p>○ Réduction de l'intensité d'utilisation de l'eau de 1 %, EF 2020 à l'EF 2022</p>
 Matériaux	<p>Réduire de 75 % les plastiques à usage unique dans les services de restauration sur place d'ici l'EF 2026.</p> <p>Réduire les achats de matériaux d'emballage à usage unique de 25 % d'ici l'EF 2026, par rapport aux niveaux de l'EF 2018.</p> <p>Mettre en œuvre un programme de recyclage des batteries en circuit fermé d'ici l'EF 2026 pour soutenir notre nouvelle usine de fabrication de batteries en Caroline du Nord.</p>	<p>○ En raison du retour différé des employés au bureau lié à la COVID, nous n'avons pas beaucoup progressé sur cet objectif au cours du dernier exercice financier. Nous nous attendons à voir des progrès au cours de l'EF 2023.</p> <p>△ D'après nos estimations, nous avons réduit l'utilisation de matériaux d'emballage à usage unique d'environ 19 % par rapport à la valeur de référence de l'EF 2018.</p> <p>△ Nous travaillons avec nos partenaires à la création d'un écosystème de batteries durable et en circuit fermé à l'usine de fabrication de batteries en Caroline du Nord. Toyota et Redwood Materials sont en train d'étudier une série de solutions pour les batteries en fin de vie.</p>
 Biodiversité	<p>Soutenir l'aménagement d'au moins 26 000 acres d'habitat pour pollinisateurs en Amérique du Nord d'ici l'EF 2026.</p>	<p>△ À la fin de l'EF 2022, nous avons financé 1 922 acres et nous en avons prévu davantage pour l'EF 2023.</p>

○ Conforme à l'objectif △ En retard sur l'objectif ✗ Non conforme à l'objectif

Gouvernance de la durabilité environnementale

GRI 2-9, 3-3

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 moteurs. 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.

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 d'action environnemental quinquennal. 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).

Des représentants de ces divisions participent également aux groupes de réflexion qui se concentrent sur des thèmes environnementaux donnés

(p. 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.

Comité exécutif nord-américain
(Représentants des divisions Toyota en Amérique du Nord)

TMNA : Durabilité environnementale
(Kevin Butt, directeur principal de l'ES/ secrétariat du NAEC)

Groupe de travail sur la durabilité environnementale

Le groupe DE a mis sur pied un Groupe de travail environnemental chargé d'assurer la coordination pour TMNA. Ce groupe est composé 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



Siège de Toyota Motor North America, Inc. à Plano, au Texas

Gestion environnementale

GRI 3-3

TMNA s'appuie sur des processus de gestion solides pour atteindre des performances environnementales de premier plan.

Certifications ISO 14001 des installations nord-américaines de Toyota

Les systèmes de gestion environnementale forment un élément essentiel de l'effort global de Toyota pour réduire au minimum 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.



Toyota Motor Manufacturing, Indiana

	Lieu	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 (Canada)	2003
	Toronto, Ontario (Canada)	2001
Centre de distribution des pièces	Vancouver, Colombie-Britannique (Canada)	2002
Bureaux de vente régionaux	Clarington, Ontario (Canada)	2022
	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 des sites certifiés en Amérique du Nord depuis le mois d'août 2022

Certifications LEED^{MD}

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 durable 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 de l'U.S. Green Building Council.

De plus, 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.

En outre, le centre de distribution des pièces de l'Ontario a obtenu la certification Bâtiment à carbone zéro du Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCa).



Installations nord-américaines de Toyota certifiées LEED^{MD}

BD+C = Conception et construction des bâtiments
ID+C = Conception et construction de l'intérieur
O+M = Activités et entretien

Installation Toyota	Lieu	Année	Niveau de certification
Toyota Services Financiers de l'ouest	Chandler, Arizona	2021	ID+C – Or
Toyota Services Financiers de l'est	Alpharetta, Georgia	2021	ID+C – Argent
Ingénierie des produits et Centre 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, Mexico	2018	O+M – Platine
Toyota Motor North America Siège social (tours de bureaux, (High Bay Evaluation Building, centre de livraison des 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 North Carolina	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, Orégon	2004	BD+C – Or

Conformité

GRI 2-27

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 ce rapport, nous divulguons le nombre de violations environnementales aux États-Unis, au Canada et au Mexique qui ont entraîné une pollution de l'air ou de l'eau. Nous rapportons les violations dans l'année où elles se sont produites. Au cours de l'EF 2022, nos usines de fabrication et nos sites de logistique nord-américains n'ont commis aucune violation de la réglementation environnementale entraînant une pollution de l'air ou de l'eau.

Violations environnementales entraînant une pollution de l'air ou de l'eau

	EF 2019	EF 2020	EF 2021 ⁴	EF 2022 ⁵
Nombre de violations	0	0	0	0

⁴En janvier 2021, Toyota a payé une pénalité civile de 180 millions \$ aux termes d'un jugement convenu avec l'Environmental Protection Agency américaine pour mettre fin aux enquêtes découlant d'une lacune autodéclarée 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.

⁵ Toyota a payé 7,7 millions \$ de pénalités stipulées en 2022 dans le cadre du jugement convenu en 2021 décrit dans la note de bas de page 4 pour un problème qui ne constituait pas une violation réglementaire.

Engagement des parties prenantes

GRI 2-28, 2-29

TMNA s'engage avec une série de parties prenantes sur notre stratégie et nos initiatives en matière de durabilité environnementale.

Catégorie de parties prenantes	Objectif de l'engagement
Équipiers	Nous nous engageons auprès des équipiers (terme que nous utilisons pour désigner les employés) afin de les sensibiliser à l'importance de la durabilité environnementale, et de solliciter leur contribution et leur expertise pour nous aider à atteindre nos objectifs et nos cibles.
Clients	Les clients et les consommateurs sont de plus en plus préoccupés par les problèmes mondiaux tels que le changement climatique, et attendent des grandes entreprises qu'elles proposent des solutions à faible émission de carbone. Nous nous engageons en permanence auprès de nos clients pour les informer sur notre technologie hybride et nos véhicules à motorisation de remplacement. Nous les informons également de la manière dont nous réduisons notre impact sur l'environnement tout au long du cycle de vie des véhicules.
Fournisseurs	La chaîne d'approvisionnement de Toyota en Amérique du Nord représente la majorité de notre empreinte environnementale dans la région. Nous nous engageons auprès de nos fournisseurs pour nous aider à réduire notre impact environnemental tout au long du cycle de vie des véhicules. Nous nous associons à eux pour utiliser des matériaux plus durables dans les pièces de véhicules et nous collaborons avec eux pour réduire les déchets et les emballages. Nous nous engageons également auprès des fournisseurs par le biais du Suppliers Partnership for the Environment, qui offre un forum aux constructeurs automobiles mondiaux, à leurs fournisseurs, grands et petits, à l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis et à d'autres entités gouvernementales du monde entier, afin de travailler ensemble à une vision commune d'une industrie automobile ayant un impact positif sur l'environnement.
Concessions	Nous nous engageons auprès des concessions par le biais de notre nouveau programme Dealer Environmental Excellence Program (DEEP), qui fournit des conseils et des incitations aux concessions Toyota et Lexus et les reconnaît pour leurs performances environnementales positives. 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 commencé à reconnaître les concessionnaires les plus performants en 2022.
Organismes de réglementation	Nous collaborons avec les organismes de réglementation aux niveaux fédéral, provincial, étatique et local pour obtenir les permis environnementaux nécessaires et nous conformer aux exigences réglementaires. Nous nous engageons également avec ces organismes sur le contenu des règles proposées afin de faciliter la collaboration et la compréhension.
Investisseurs	TMNA s'engage auprès des investisseurs, y compris les investisseurs axés sur les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), afin de répondre aux demandes d'information et de les tenir au courant de nos plans d'électrification des véhicules. Nous suivons également les développements liés aux rapports financiers réglementaires, tels que la règle de divulgation liée au climat récemment proposée par la Securities and Exchange Commission des États-Unis.
Communautés locales	Nous nous engageons auprès des communautés par le biais d'activités de sensibilisation menées localement par les différents sites. Ces activités nous permettent de faire du bénévolat et de partager notre savoir-faire afin de soutenir nos efforts pour créer des incidences positives nettes dans les domaines du carbone, de l'eau, des matériaux et de la biodiversité.
Organismes à but non lucratif	Nous nous engageons auprès d'organismes à but non lucratif afin de soutenir nos efforts pour créer des incidences positives nettes dans les domaines du carbone, de l'eau, des matériaux et de la biodiversité. Exemples : Fonds mondial pour la nature , Wildlife Habitat Council , Pollinator Partnership , The Nature Conservancy , et Fondation nationale pour l'éducation à l'environnement .
Affiliation à des associations	<p>TMNA est membre d'associations commerciales et d'autres associations afin d'informer les autres de nos efforts et de nos positions, de les aider à élaborer des positions politiques liées au climat et autres, de participer à des recherches et à d'autres projets, et de tirer parti de leur expertise pour nous aider à intensifier nos efforts en vue de réduire notre impact environnemental. Ces associations comprennent, mais sans s'y limiter :</p> <ul style="list-style-type: none"> Alliance for Automotive Innovation (Chris Reynolds, directeur général de TMNA, siège au conseil d'administration) Automotive Industry Action Group (AIAG) Clean Energy Buyers Alliance (CEBA) Environmental Law Institute (ELI) (Chris Reynolds siège au conseil d'administration) Resources for the Future (RFF) (TMNA est membre du Business Leadership Council de RFF) Suppliers Partnership for the Environment (SP) <p>TMNA et TCI sont également membres de plusieurs associations sectorielles qui encouragent le développement et le déploiement des technologies de l'hydrogène et des piles à combustible.</p> <p>Cette liste comprend notamment les associations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> California Hydrogen Business Council (CHBC) California Hydrogen Coalition (CHC) Fuel Cell & Hydrogen Energy Association (FCHEA) Renewable Hydrogen Alliance (RHA) Canadian Hydrogen and Fuel Cell Association (CHFCA)



Carbone

Les objectifs de développement durable 7 et 13 visent à accélérer la transition vers des sources d'énergie durables et à lutter contre le changement climatique. En trouvant des moyens d'accroître notre utilisation des énergies renouvelables et d'éliminer les émissions de CO₂, nous travaillons à chaque étape du cycle de vie du véhicule pour aider le monde à construire un avenir à faibles émissions de carbone.

Engagement envers la carboneutralité

GRI 3-3

Dans ce rapport, nous utilisons le terme « CARBONE » pour désigner les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), le principal des gaz à effet de serre (GES) liés au changement climatique. Le transport est responsable de près d'un quart des émissions mondiales de GES et, en tant qu'entreprise productrice d'automobiles, TMNA s'est engagée à faire sa part pour aider le monde à passer à une économie à faibles émissions de carbone. Nous voulons être neutres en carbone dans toutes nos installations d'Amérique du Nord d'ici 2035 et sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules au plus tard en 2050.

La neutralité carbone signifie que nous visons à réduire le plus possible nos émissions des Portées 1 et 2, puis à recourir à des compensations, si

Document de synthèse de TMNA sur le carbone :

Le transport est responsable d'un quart des émissions mondiales de GES et, en tant qu'entreprise productrice d'automobiles, TMNA s'est engagée à faire sa part pour aider le monde à passer à une économie à faibles émissions de carbone. TMNA reconnaît que la gestion du changement climatique est prioritaire et soutient les objectifs de l'Accord de Paris, un pacte adopté par 196 pays qui se sont engagés à réduire leurs émissions de GES pour maintenir le réchauffement de la planète bien au-dessous de 2 °C, ainsi qu'à poursuivre les efforts pour limiter le réchauffement à 1,5 °C.

nécessaire, pour arriver à l'élimination complète des émissions de CO₂. Nous incluons également les émissions de Portée 3 dans notre objectif de neutralité carbone de sorte que, d'ici 2050, nous visons l'élimination complète des émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie de nos véhicules.

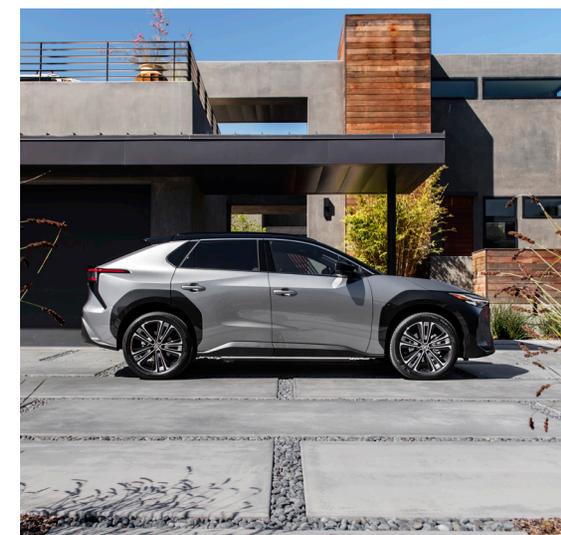
TMNA s'attaque aux émissions de carbone par les moyens suivants :

1 Réduire les émissions de CO₂ des véhicules en introduisant davantage de véhicules électrifiés⁶ et en rendant nos moteurs à combustion interne plus économes en carburant : L'objectif ultime est d'éliminer complètement les émissions de nos véhicules, et nous pensons que le moyen d'y parvenir est d'adopter une approche par portefeuille – véhicules à pile à combustible, véhicules hybrides, véhicules hybrides branchables et véhicules électriques à batterie. Proposer une gamme de véhicules à faibles émissions signifie que nous devrions être en mesure de réduire autant de CO₂ que possible le plus rapidement possible. En Amérique du Nord, cela signifie offrir davantage d'hybrides branchables et d'hybrides jusqu'à ce que l'infrastructure de ravitaillement en carburant de remplacement pour les véhicules à pile à hydrogène et les véhicules entièrement électriques se développe. Pour en savoir plus sur notre approche par portefeuille, consultez notre article [La voie vers l'électrification](#).

2 Élimination du CO₂ de nos activités en investissant dans des projets solaires et éoliens sur site et hors site, en mettant en œuvre des projets d'efficacité énergétique et en recherchant des moyens de réduire notre charge thermique : Nous avons pour objectif que toutes nos installations soient neutres en carbone d'ici 2035. Consultez notre article sur [L'installation portuaire de Toyota en Californie](#) qui est sur le point

d'atteindre la neutralité carbone.

3 Collaboration avec les fournisseurs et les concessionnaires pour éliminer les émissions de CO₂ de notre chaîne de valeur : Toyota demande aux fournisseurs directs de pièces, de matériaux et d'accessoires de s'engager à réduire les émissions de CO₂ d'au moins 3 % par an. Nous avons fixé comme objectif aux fournisseurs de services logistiques de réduire de 15 % les émissions dues au transport et à la distribution de pièces, d'accessoires et de véhicules finis d'ici l'EF 2026, et comme autre objectif à nos concessionnaires de participer à notre nouveau programme DEEP (Dealer Environmental Excellence Program), qui encourage l'amélioration des performances environnementales, notamment l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de CO₂. Pour savoir comment nous réduisons les émissions liées à la logistique, consultez notre article intitulé [Camionnage à émissions nulles](#).

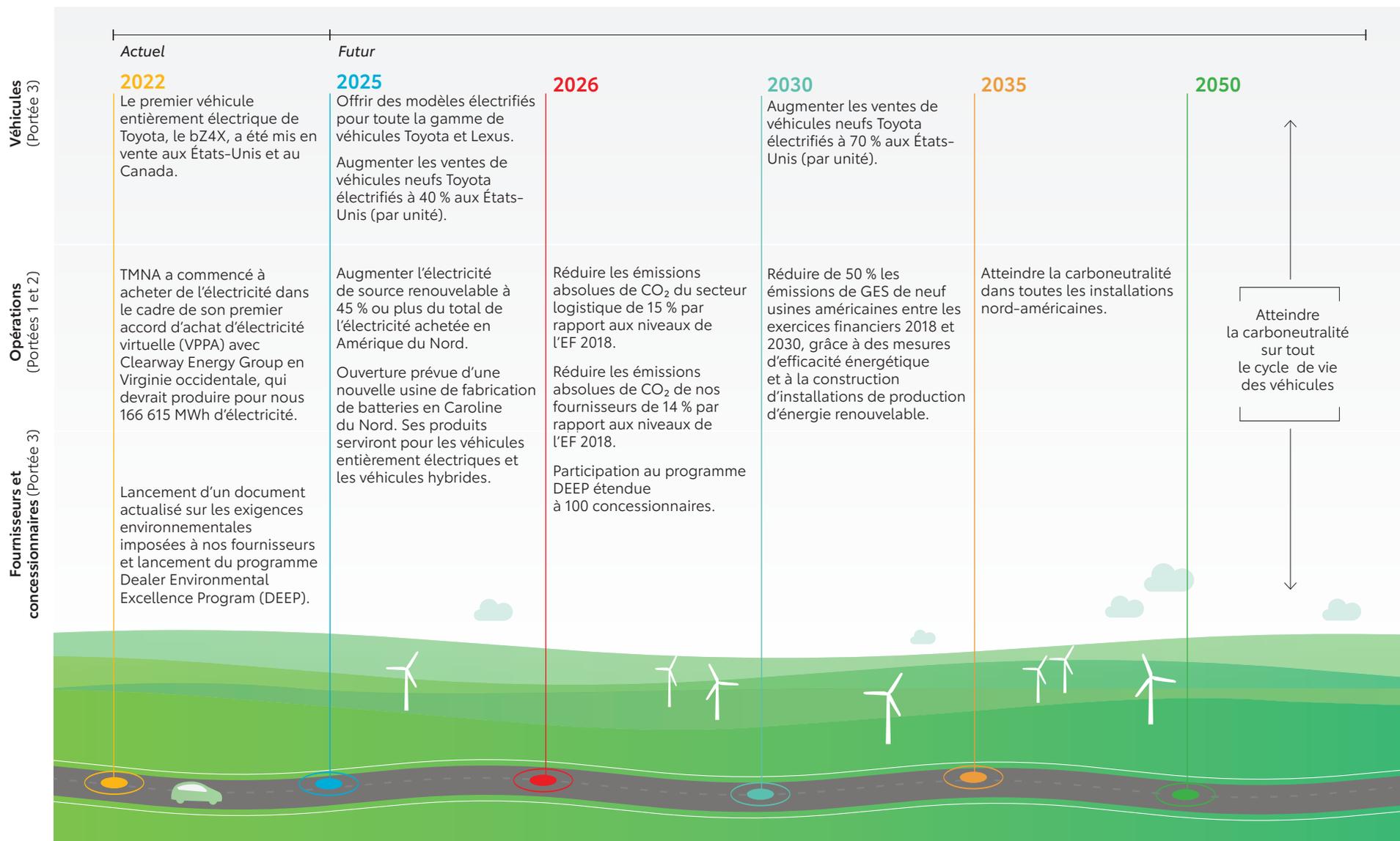


bZ4X Limited 2023

⁶ Le terme « électrifié » fait référence à une gamme de technologies qui utilisent l'électricité pour propulser un véhicule. Les véhicules électrifiés comprennent les véhicules hybrides, hybrides branchables, électriques à batterie et électriques à pile à combustible.

Notre voie vers la carboneutralité

En tant qu'entreprise, Toyota vise à atteindre la carboneutralité au niveau mondial d'ici 2050. En Amérique du Nord, nous avons d'ici là un certain nombre de jalons à franchir pour nous mettre sur la bonne voie.



Objectifs pour le carbone

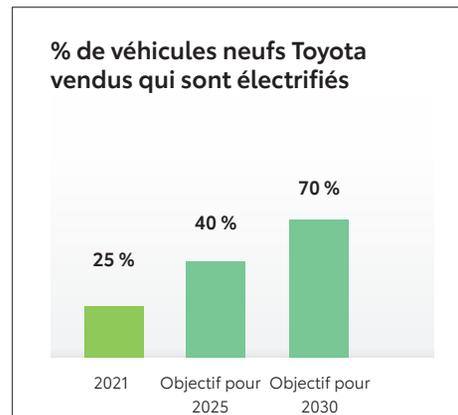
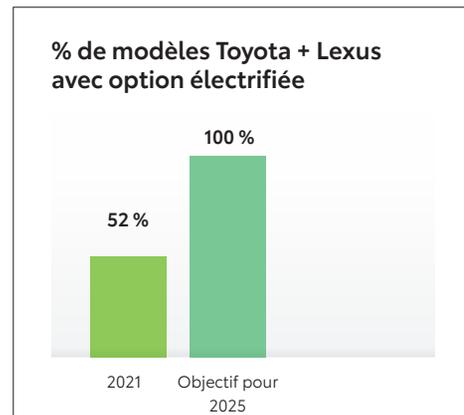
GRI 3-3

Véhicules

Nos objectifs concernant les véhicules à partir de l'EF 2022 sont les suivants :

- Offrir des modèles électrifiés pour toute la gamme de véhicules Toyota et Lexus d'ici 2025 environ.
- Atteindre 40 % de ventes de véhicules neufs Toyota électrifiés d'ici 2025 et 70 % d'ici 2030 (par unité, véhicules haute performance exclus).

Au mois d'août 2022, il y avait sur le marché nord-américain 19 modèles de véhicules électrifiés Toyota et Lexus, et d'autres sont à venir. En 2021, TMNA a été le fabricant automobile qui a vendu le plus de véhicules électrifiés aux États-Unis, cela pour la 22e année consécutive.



Les émissions de CO₂ par mille des véhicules neufs de TMNA ont diminué de 41 % depuis 2010. Pour plus d'informations sur les émissions de GES du parc automobile, voir [Données sur les émissions de GES](#).



Toyota est le fabricant automobile qui vend le plus de véhicules électrifiés aux États-Unis depuis 22 ans de suite.

Opérations

Nos objectifs concernant les opérations à partir de l'EF 2022 sont les suivants :

- Augmenter l'électricité de source renouvelable à 45 % ou plus du total de l'électricité achetée d'ici l'EF 2025.
- Réduire d'ici l'EF 2030 les émissions de GES de neuf usines américaines de 50 % par rapport à celles de l'EF 2018 (objectif du Better Climate Challenge du ministère américain de l'Énergie).
- Atteindre la carboneutralité dans toutes les installations nord-américaines d'ici 2035.

À la fin de l'EF 2022, la part de l'électricité achetée par TMNA qui était renouvelable était de 4,1 %. Ce pourcentage devrait augmenter considérablement au cours de l'EF 2023, lorsque le premier de nos accords d'achat d'énergie virtuelle sera mis en vigueur. Voir notre article sur [L'électricité renouvelable](#).

Les émissions totales de CO₂ de Portées 1 et 2 ont augmenté de 5 % au cours de l'EF 2022 par rapport à l'EF 2021, principalement en raison d'une augmentation de la production liée à l'assouplissement des restrictions associées à la pandémie. Malgré cette augmentation, les émissions restent inférieures de 20 % à celles de l'EF 2018. Cette baisse est due aux mesures d'efficacité en matière de GES et à l'augmentation des achats d'électricité de source renouvelable. Nous sommes en voie d'atteindre notre objectif du Better Climate Challenge d'ici l'EF 2030 et d'atteindre la carboneutralité de nos installations d'ici 2035.

Cycle de vie

Nos objectifs pour les fournisseurs, les activités logistiques et les concessionnaires sont les suivants :

- D'ici l'EF 2026, réduire les émissions absolues de CO₂ des activités logistiques de 15 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.
- D'ici l'EF 2026, réduire les émissions absolues de CO₂ des fournisseurs de 14 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.
- D'ici l'EF 2026, étendre à 100 concessionnaires la participation au programme Dealer Environmental Excellence Program.

Logistique : Cet objectif sera difficile à atteindre étant donné la disponibilité prévue des piles à combustible et des groupes propulseurs électriques pour les parcs de camions. Cependant, nous continuons à progresser. Toyota a converti 18 camions de manœuvre du diesel à l'électricité dans ses usines de fabrication, ses centres de pièces et les quais de transbordement. Une fois que les 248 camions auront été convertis d'ici la fin de 2025, nous prévoyons éviter l'émission d'environ 15 000 tonnes métriques de CO₂ par an.

Fournisseurs : Au cours de l'EF 2022, nos fournisseurs nous ont soumis pour la première fois des données sur leurs émissions de CO₂. Nous prévoyons commencer à suivre les réductions d'émissions dans un avenir proche.

Concessionnaires : Seize concessionnaires participent déjà activement à notre nouveau programme Dealership Environmental Excellence Program et six se sont engagés à utiliser plus d'énergie renouvelable.

Données sur les émissions de GES

GRI 305-1, 305-2, 305-3, 305-4, 305-5

TMNA utilise le livre The GHG Protocol : A Corporate Accounting and Reporting Standard, Revised Edition (publié par le World Resources Institute et le World Business Council for Sustainable Development) pour développer un inventaire annuel des émissions de GES. TMNA suit l'approche du contrôle financier.

Les calculs des émissions de Portées 1 et 2 portent uniquement sur 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 nous appartenant (comme les véhicules de la flotte de Toyota et les camions logistiques qui nous appartiennent).

Les émissions de Portée 2 comprennent la consommation d'électricité achetée des sites Toyota en Amérique du Nord. Les émissions de Portée 2 sont rapportées en suivant une approche basée sur le marché. Lorsque de l'électricité de source renouvelable est achetée, on suppose un facteur d'émission de zéro. Les émissions indirectes provenant de l'électricité de sources non renouvelables utilisée sur les sites de Toyota aux États-Unis sont calculées à l'aide des facteurs d'émission eGRID de l'Environmental Protection Agency (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.

Trois des usines de fabrication américaines de Toyota sont classées comme de gros émetteurs et doivent donc 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 d'assemblage au Kentucky, au Texas et en Indiana sont disponibles sur le site Web de l'EPA des États-Unis par le biais de son outil de publication de données en ligne.

Au Canada, les usines Toyota de Cambridge et de Woodstock, en Ontario, sont tenues de déclarer leurs émissions de GES dans le cadre du Programme de déclaration des émissions de gaz à effet de serre et du Système de tarification fondé sur le rendement d'Environnement et changement climatique Canada. Ces deux usines sont aussi tenues de déclarer leurs émissions de GES en vertu de la Loi de l'Ontario sur la protection de l'environnement.

Les émissions de Portée 3 pour la catégorie 1, biens et services achetés, sont recueillies auprès des fournisseurs et devraient être disponibles dans un avenir proche.

Intensité des émissions de GES

	EF 2019	EF 2020	EF 2021	FY 2022
Intensité des GES	0,66	0,62	0,63	0,62

Numérateur : Émissions de Portées 1+2 de tous les sites nord-américains de Toyota, y compris les usines de fabrication et d'assemblage, les bureaux et les entrepôts.

Dénominateur : Nombre de véhicules produits en Amérique du Nord.

Réductions de GES résultant directement des mesures d'efficacité en matière de GES

Tonnes métriques de CO₂

	FY 2022
Portée 1	3 039
Portée 2	18 936
TOTAL	21 975

Portée : Les mesures d'efficacité en matière de GES comprennent des améliorations de l'efficacité énergétique et des GES, ainsi que des projets solaires sur site. Ne comprend pas les réductions de CO₂ résultant de la mise en œuvre d'accords d'achat d'énergie virtuelle.

Émissions de CO₂ provenant de la logistique

Tonnes métriques de CO₂

	EF 2018	EF 2019	EF 2020	EF 2021	FY 2022
Émissions provenant de la logistique (Portées 1 et 3)	741 706	818 862	729 858	670 570	807 388

Portée : Transport de pièces et de véhicules (p. ex., camionnage et transport ferroviaire) par l'entreprise et par des tiers. Sources mobiles seulement

Émissions de GES de Portées 1 et 2

Tonnes métriques de CO₂

	EF 2019	EF 2020	EF 2021	FY 2022
Portée 1	434 000	409 000	387 000	445 353
Portée 2	783 000	697 000	627 000	618 729
TOTAL	1 217 000	1 106 000	1 014 000	1 064 082

Portée : Tous les sites nord-américains de Toyota, y compris les usines de fabrication et d'assemblage, les bureaux et les entrepôts.

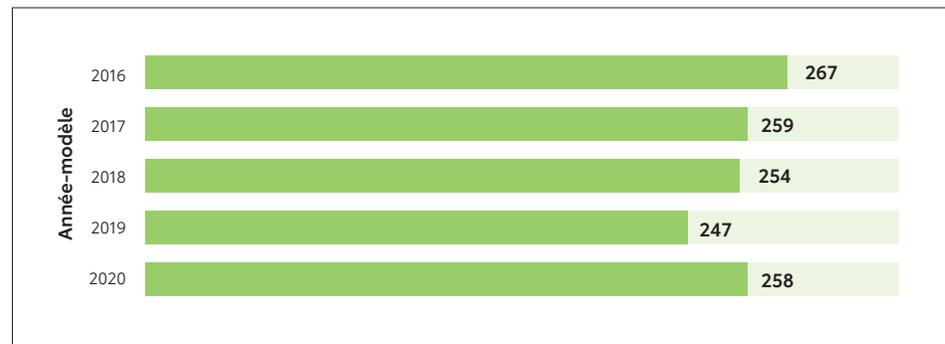
Les États-Unis, le Canada et le Mexique ont adopté des normes d'émissions de GES et d'économie de carburant. Les règlements du Canada et du Mexique sont semblables aux règlements fédéraux des États-Unis.

Le tableau Données sur le CO₂ du parc américain montre le rendement relatif aux GES du parc américain de véhicules 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.

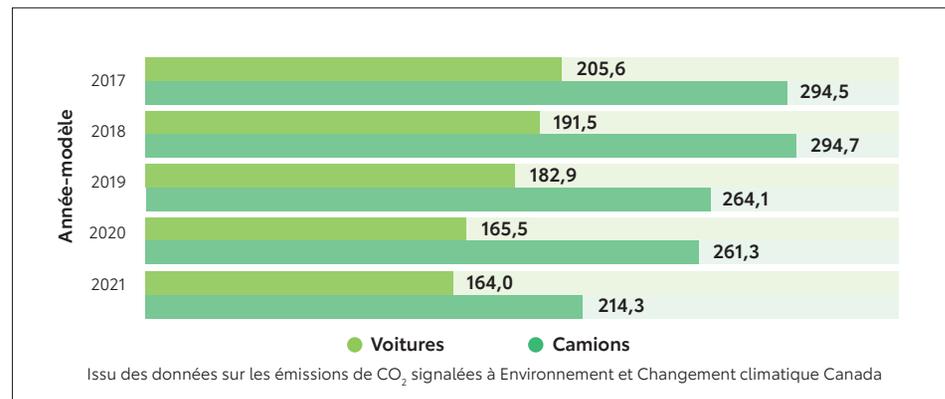


Mirai Limited 2022

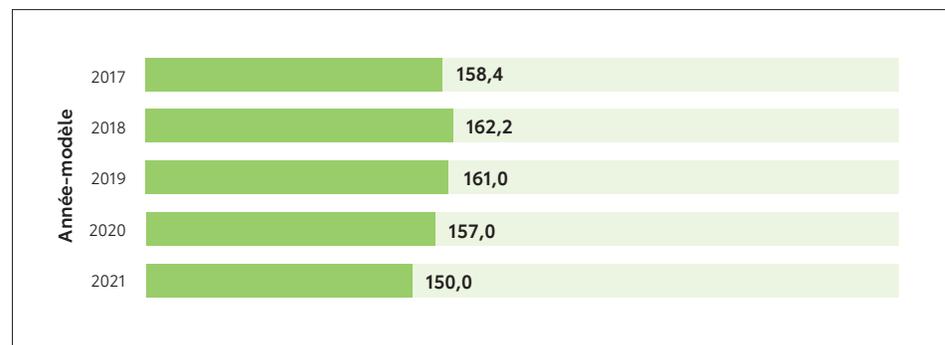
Données sur le CO₂ du parc américain (grammes annuels de CO₂ par mille)



Données sur le CO₂ du parc canadien (grammes annuels de CO₂ par mille)



Données sur le CO₂ du parc mexicain (grammes annuels de CO₂ par kilomètre)



Qualité de l'air

GRI 305-7

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'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 2021, 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) : 58 mg/mi pour les voitures de tourisme et les camions légers d'un poids allant jusqu'à 3 750 lb, et de 65 mg/mi 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 30 mg/mi.

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 (ÉU) et du Canada.

La « Liste des véhicules les plus verts » de 2022, publiée par l'American Council for an Energy Efficient Economy (ACEEE), désigne la Toyota Prius Prime, la Toyota Corolla hybride et la Toyota Camry hybride LE comme trois des véhicules les plus verts disponibles aux États-Unis en 2022. 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.

Ressources naturelles Canada classe chaque année les véhicules les plus écoénergétiques, et trois modèles Toyota ont figuré sur la liste en 2022 : Toyota Corolla hybride, Toyota Highlander hybride AWD et Toyota Sienna.

Composés organiques volatils (COV)

Dans nos activités, la première préoccupation en ce qui concerne les émissions atmosphériques hors GES est le smog. Le smog se forme lorsque des matières particulaires, des oxydes d'azote et des composés organiques volatils (COV) réagissent avec la lumière du 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 (g/m²) de surface peinte du véhicule. Les émissions de COV provenant de la peinture de carrosserie de véhicules ont augmenté de 3,4 % entre l'EF 2021 et l'EF 2022, principalement en raison d'une augmentation de la production liée à l'assouplissement des restrictions associées à la pandémie.

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.

Émissions de COV

Grammes par mètre carré de surface peinte du véhicule.





Eau

L'objectif de développement durable 6 cherche à « assurer la disponibilité et une gestion durable de l'eau et de l'assainissement pour tous. » En trouvant des moyens visant à hausser l'efficacité de l'utilisation de l'eau, à améliorer sa qualité et à protéger les écosystèmes tributaires de l'eau, nous contribuons à la création d'un avenir plus durable pour la société, pour les entreprises et pour la planète.



Engagements vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée

GRI 3-3
GRI 303-1, 303-2

Récemment, TMNA a commencé à aller au-delà d'une approche de gestion de l'eau sur ses sites pour adopter une approche de conservation de l'eau sur le site et dans le bassin versant. Toyota s'est engagée à conserver l'eau, ce qui signifie utiliser l'eau d'une manière socialement équitable, écologiquement durable et économiquement bénéfique, en collaborant avec les parties prenantes dans le cadre d'actions sur les sites et les bassins versants.

L'eau est importante pour Toyota, car nous utilisons de l'eau dans nos activités. Chez TMNA, nous utilisons une petite quantité d'eau pour boire et pour les toilettes, mais nous en utilisons beaucoup plus dans la fabrication, principalement dans le processus de peinture. Avant de pouvoir peindre la carrosserie d'un véhicule soudé, des jets d'eau sont utilisés au cours d'un processus de prétraitement 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.

TMNA traite une partie de ses eaux usées sur place et rejette le reste dans des stations d'épuration publiques. L'eau est principalement consommée par les processus d'évaporation pendant le chauffage et le refroidissement des bâtiments.

Des quantités limitées d'eau sont utilisées pour l'irrigation sur certains sites. TMNA utilise des plantes résistantes à la sécheresse et indigènes dans la mesure du possible afin de minimiser les besoins en irrigation.

TMNA utilise l'outil Aqueduct^{MC} du World Resources Institute (WRI) pour identifier les impacts liés à l'eau. Le cœur d'Aqueduct 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 du risque global. Notre analyse est basée sur la version 3.0 de l'Atlas (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 de risque global. Selon le Water Risk Atlas, sept des sites nord-américains de Toyota ont été classés à un niveau de risque « élevé » et deux à un niveau de risque « extrêmement élevé ». Ces sites sont situés dans des zones soumises à un stress hydrique et constituent une priorité en termes de gestion efficace de l'utilisation de l'eau. Au cours de l'EF 2022, ces sept sites comptaient pour 7 % de l'eau prélevée par Toyota en Amérique du Nord.

Sites de TMNA dans une zone de stress hydrique	Risques globaux liés à l'eau
Usine d'assemblage de Basse-Californie, Mexique	Élevé
Usine d'assemblage de Guanajuato, Mexique	Élevé
Centre technique Toyota à Gardena, Californie	Élevé
Centre de distribution de véhicules de TLS Long Beach, Californie	Élevé
Usine de fabrication TABC de Long Beach, Californie	Élevé
Bureau régional de Los Angeles, Californie	Extrêmement élevé
Centre de distribution des pièces de LA, Californie	Élevé
Centre d'essais de Toyota en Arizona	Élevé

TMNA aborde les impacts liés à l'eau de trois manières :

1 Conservation de l'eau : Nous continuons à nous efforcer de rendre la fabrication automobile plus efficace; nous consommons moins d'eau pour chaque véhicule produit et nous poursuivons l'exploration d'options qui nous permettraient de réutiliser et recycler l'eau afin de réduire les prélèvements d'eau à la source. Voir nos articles sur la façon dont [l'usine d'assemblage de l'Indiana économise 54,3 millions de gallons d'eau par an](#) et comment [un réacteur biologique à membrane nous aide à recycler 23 millions de gallons par an en Basse-Californie](#).

2 Protection des ressources hydriques : La qualité de l'eau constitue une composante essentielle de l'approche de la gestion de l'eau de Toyota. Certains de nos sites rejettent 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.

3 Partage de notre savoir-faire : Nous menons des activités de sensibilisation avec les communautés pour amener les progrès réalisés vers un point où ils apporteront un changement positif. Nous finançons des organismes à but non lucratif à des fins de sensibilisation à l'importance de la conservation de l'eau, et nous finançons des programmes d'apprentissage pratique dans les écoles pour enseigner aux enfants l'importance de la qualité de l'eau et de la gestion des ressources hydriques. Découvrez comment nous soutenons [The Nature Conservancy pour restaurer les débits d'eau dans le delta du fleuve Colorado](#).

Nous travaillons également avec nos fournisseurs. Les quantités d'eau utilisées dans notre chaîne d'approvisionnement

dépassent de loin celles que nous utilisons dans nos propres activités. Lorsque nous avons lancé la version actualisée des [Exigences environnementales imposées à nos fournisseurs](#) en avril 2022, nous avons inclus une nouvelle obligation pour eux de faire le suivi des volumes d'eau prélevés, rejetés et consommés. Nous leur demandons également d'élaborer des plans et des objectifs de réduction de la consommation d'eau.

Et, finalement, nous demandons aux concessionnaires participant à notre programme [Dealer Environmental Excellence Program](#) de faire le suivi de leur utilisation d'eau et d'élaborer des plans de réduction.

Conformément à l'approche globale de TMNA, nous mettons en œuvre la norme internationale de gestion responsable de l'eau élaborée par l'Alliance for Water Stewardship (AWS). La norme de l'AWS offre un cadre crédible et applicable à l'échelle mondiale qui permet aux principaux utilisateurs d'eau de comprendre leur propre utilisation de l'eau et ses impacts, et de travailler en collaboration et de manière transparente avec les autres pour une gestion durable de l'eau dans le contexte plus large du bassin versant. Les responsables de la mise en œuvre suivent les étapes et les conseils de la norme de l'AWS pour devenir de bons gestionnaires de l'eau en améliorant l'efficacité de gestion de l'eau du site et en contribuant à des objectifs de durabilité plus larges. Nous avons un projet pilote d'application de la norme de l'AWS dans notre usine d'assemblage de Basse-Californie, au Mexique, et prévoyons la mettre en application sur d'autres sites. À mesure que nous comprenons mieux le bassin du Rio Grande et de la rivière Tijuana, nous comprenons mieux les problèmes liés à la disponibilité de l'eau pour les communautés locales et la dépendance du bassin vis-à-vis du fleuve Colorado.

Objectif pour l'eau

GRI 3-3

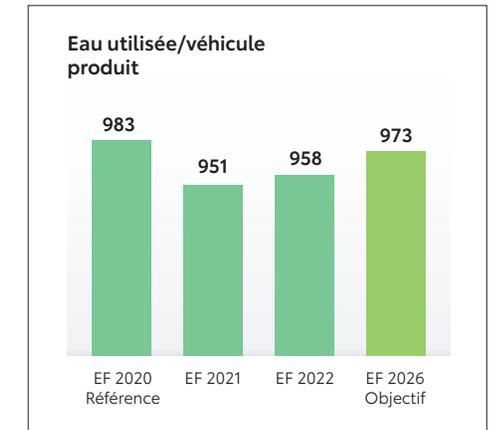
Notre objectif en matière d'eau pour les exercices financiers 2022 à 2026 est de réduire notre consommation d'eau par unité de production de véhicules de 5 % par rapport aux niveaux de l'EF 2020.

Cet objectif, qui équivaut à une amélioration de 1 % par an, est conforme à l'approche adoptée au niveau mondial par notre société mère, Toyota Motor Corporation.

Dans le cadre du Better Building Challenge du ministère américain de l'Énergie, TMNA vise une réduction de 20 % de l'intensité d'utilisation de l'eau dans neuf usines américaines d'ici l'EF 2026, à partir d'une base de référence de l'EF 2014. Il s'agit d'un sous-objectif de l'objectif global de TMNA, à savoir une réduction de 5 % par rapport aux niveaux de l'EF 2020.

Au cours de l'EF 2022, nos installations nord-américaines (sites de production et autres sites) ont utilisé 973 gallons pour produire un véhicule Toyota ou Lexus. C'est plus que pendant l'exercice financier précédent, mais inférieur de 1 % à ce que nous avons utilisé au cours de l'EF 2020. Nous continuons à rechercher des possibilités d'amélioration continue, même si les niveaux de production fluctuent en raison principalement des perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

Intensité d'utilisation de l'eau Gallons par véhicule produit



Portée : Tous les sites nord-américains de Toyota, y compris les usines de fabrication et d'assemblage, les bureaux et les entrepôts.

Prélèvement, rejet et consommation d'eau

GRI 303-3, 303-4, 303-5

Au cours de l'EF 2022, Toyota a prélevé 1,68 milliard de gallons d'eau dans ses installations nord-américaines, y compris les usines de fabrication, les centres de R et D, les centres de distribution de pièces et de véhicules, les centres de formation sur le service et les bureaux. Il s'agit d'une augmentation de 10 % par rapport à l'EF 2021, principalement due à l'augmentation de la production après les arrêts liés à la pandémie.

Seuls 7 % des prélèvements d'eau ont eu lieu dans une zone de stress hydrique « élevé » ou « extrêmement élevé » (d'après l'Atlas des risques liés à l'eau du WRII).

Environ 94 % du prélèvement total d'eau provenait de sources municipales (eau douce et eau recyclée des services publics); le reste des prélèvements provenait de plans d'eau de surface, des eaux souterraines et des eaux de pluie.

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 débit d'eau est soit mesuré par un compteur, soit, dans le cas des installations où il n'y a pas de production, estimé sur la base de l'occupation.

Consommation d'eau (gallons)

	EF 2020	EF 2021	EF 2022
Prélèvement d'eau	1 766 238 000	1 526 868 000	1 678 110 000
Rejet d'eau	1 173 877 000	1 241 390 000	1 158 684 000
Consommation d'eau	592 361 000	285 478 000	519 426 000

Portée : Tous les sites nord-américains de Toyota, y compris les usines de fabrication et d'assemblage, les bureaux et les entrepôts.

Utilisation de l'eau dans les zones à stress hydrique (gallons)

	EF 2021	EF 2022
Prélèvement d'eau	124 859 000	117 391 000
Rejet d'eau	93 019 000	75 968 000
Consommation d'eau	31 840 000	41 423 000

Portée : Tous les sites nord-américains de Toyota, y compris les usines d'assemblage et de fabrication, les bureaux et les entrepôts.

Les **zones en situation de stress hydrique** ont été identifiées à l'aide de l'Aqueduct^{MC} Water Risk Atlas du WRI et comprennent des sites dont l'indice de risque global est « élevé » ou « extrêmement élevé ».



Matériaux

L'objectif de développement durable 12 vise à « Établir des modes de consommation et de production durables ». En trouvant des moyens de préserver les ressources naturelles, de réduire les déchets et de gérer durablement les flux de matières, nous contribuons à créer une économie circulaire qui profite aux personnes et à la planète.



Engagement pour une production responsable

GRI 3-3

TMNA s'efforce d'utiliser des pratiques de production responsables impliquant une gestion écoresponsable 1) des biens fournis par les fournisseurs (tels que l'acier, l'aluminium, les pièces en plastique et autres matières premières) et 2) des déchets produits par nos activités.

Nos usines, nos entrepôts et nos sites de R et D nord-américains ont mis en place des organisations de gouvernance et des systèmes de gestion matures afin de s'assurer que les produits chimiques et les déchets sont manipulés en toute sécurité et en conformité avec les réglementations fédérales, étatiques, provinciales et locales applicables. Nous sommes également engagés dans une démarche d'amélioration continue, ce qui signifie que nous cherchons des moyens de réduire l'utilisation de substances préoccupantes, d'éliminer les déchets à la source, et de réutiliser et recycler.

Les services de durabilité environnementale, d'ingénierie des matériaux et d'approvisionnement de TMNA collaborent avec les fournisseurs pour aider à réduire l'utilisation de matériaux d'emballage, à identifier des matériaux durables à utiliser dans les pièces de véhicules, à gérer les substances préoccupantes et à réduire, réutiliser et recycler les déchets.

19 % de réduction

DES EMBALLAGES À USAGE UNIQUE, EF 2018 À L'EF 2022 (EN POIDS)

Objectifs en matière de matériaux

GRI 3-3

Plastiques

Notre objectif en matière de plastique pour les exercices financiers 2022 à 2026 est de réduire de 75 % les plastiques à usage unique dans les services de restauration sur place, par rapport à une base de référence de l'année civile 2019.

Le plastique n'est pas biodégradable, peut être difficile à recycler, et est bien connu pour être à l'origine de la pollution de l'eau et des océans. C'est pourquoi nous nous efforçons de réduire l'usage de plastiques partout où nous le pouvons. Cet objectif concerne les plastiques à usage unique utilisés dans nos cafétérias; voir l'objectif relatif aux emballages ci-dessous pour notre objectif de réduction des plastiques et autres types d'emballages.

En raison du retour différé des employés au bureau lié à la COVID, nous n'avons pas beaucoup progressé sur cet objectif l'année dernière. Cependant, au cours de l'EF 2023, nous nous efforçons de remplacer plusieurs articles à usage unique par des articles compostables et réutilisables, et nous nous attendons à voir des réductions prochainement.

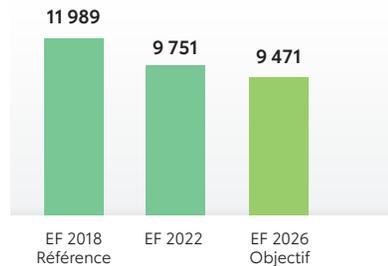
Emballages

Notre objectif en matière d'emballages pour les exercices financiers 2022 à 2026 est de réduire les achats de matériaux d'emballage à usage unique de 25 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.

Nous avons développé cet objectif pour nous aider à réduire les déchets et à diminuer l'impact environnemental de l'expédition des pièces et des matériaux. D'après nos estimations, nous avons réduit l'utilisation de matériaux d'emballage à usage unique d'environ 19 % par rapport à la valeur de référence de l'EF 2018. L'une des façons de réduire les emballages est d'utiliser environ 60 000 modules d'emballage et bâtis retournables au lieu de palettes en bois et de boîtes en carton pour expédier les pièces entre les fournisseurs, les centres de distribution, les usines et les concessionnaires. L'utilisation la plus importante d'emballages à usage unique concerne les pièces de rechange, et c'est donc sur ce point que nous allons concentrer nos efforts à l'avenir.

TMNA est membre du Suppliers Partnership for the Environment (SP) et participe au Groupe de travail sur l'efficacité des matériaux. 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. Ce groupe a créé une ressource contenant des informations sur la recyclabilité viable de 35 types de matériaux d'emballage différents couramment utilisés dans l'industrie automobile.

Matériaux d'emballage achetés Tonnes métriques



Portée : Cet objectif couvre les boîtes et palettes de consommation et d'exportation utilisées dans la fabrication, ainsi que le carton, les palettes, le papier et les plastiques souples utilisés dans la distribution de pièces de rechange.

Recyclage des batteries

Notre objectif de recyclage des batteries de véhicules hybrides pour les exercices financiers 2022 à 2026 est de mettre en œuvre un programme de recyclage des batteries en circuit fermé pour soutenir notre nouvelle usine de fabrication de batteries en Caroline du Nord.

GRI 301-3

En 2021, Toyota a annoncé sa toute nouvelle usine, Toyota Battery Manufacturing North Carolina (TBMNC), avec un investissement initial de 1,29 milliard de dollars pour la production de batteries. En 2022, Toyota a annoncé un investissement supplémentaire de 2,5 milliards de dollars dans TBMNC, portant le total à 3,8 milliards de dollars. Le début de la production est prévu pour 2025. L'usine produira des batteries pour les véhicules électriques hybrides et les véhicules électriques à batterie (VÉB).

Nous travaillons avec nos partenaires pour créer un écosystème de batteries durable et en circuit fermé à TBMNC. Toyota et Redwood Materials (Redwood) explorent une série de solutions pour les batteries en fin de vie. Dans un premier temps, cette collaboration devrait se concentrer sur la collecte, le test et le recyclage des batteries des véhicules hybrides électriques (VHÉ) Toyota. Les entreprises chercheront ensuite à s'étendre à d'autres domaines tels que le dépistage de l'état de santé des batteries et la gestion des données, le reconditionnement et la fourniture de matériaux pour batteries dans toute l'Amérique du Nord. Ensemble, Toyota et Redwood s'efforcent d'intégrer de manière transparente le recyclage des batteries par la fabrication locale de matériaux de batterie à la stratégie de production de batteries de Toyota.

Consultez notre article [Comment nous recyclons les batteries des véhicules hybrides électriques](#) pour plus d'informations sur le traitement des véhicules hybrides en fin de vie.

Matériaux durables

GRI 301-2

Nous nous efforçons d'accroître notre utilisation de matériaux durables, notamment de matériaux récupérés et/ou renouvelable. 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'utilisation de matériaux durables préserve les ressources naturelles et contribue à une économie circulaire. Selon l'Alliance for Automotive Innovation,

environ 86 % du contenu matériel d'un véhicule en fin de vie est recyclé, réutilisé ou utilisé pour la récupération d'énergie. Nos efforts en matière de matériaux durables visent à créer des circuits fermés au sein de notre industrie, et même dans nos propres usines, processus et véhicules.

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 bioplastiques (dérivés en tout ou en partie de matières végétales) dans les coussins de siège des Toyota Prius, Corolla et RAV4, et du Lexus RX 350, et nous utilisons des coupures de vêtements postindustrielles en coton et en fibres synthétiques dans l'isolation des panneaux de porte, l'insonorisation des planchers et les tapis protecteurs.

Nous recherchons également des remplacements aux métaux des terres rares, qui sont des composants nécessaires à des centaines de produits dans un large éventail d'applications, notamment les produits de consommation de haute technologie comme les véhicules électriques. L'extraction 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 destiné aux moteurs des véhicules électriques dans lequel jusqu'à 50 % du néodyme, un métal des terres rares, est remplacé 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.

En tant que membres du SP, nous participons au Groupe de travail sur l'efficacité des matériaux. En collaboration avec l'Automotive Industry Action

Group (AIAG), les membres du groupe de travail ont élaboré deux nouveaux documents d'orientation : [Measuring Renewable Content of Automotive Products](#) et [Measuring Recycled Content of Automotive Products](#). Ces documents sont conçus pour présenter une définition et une approche communes, soutenues par l'industrie, pour mesurer le contenu renouvelable et recyclé des véhicules.

Gestion des produits chimiques

GRI 3-3

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

Il est important pour Toyota 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 de nos fournisseurs, en partie grâce à la mise en œuvre d'un questionnaire annuel sur leur gestion des produits chimiques. Dans un effort de collaboration entre TMNA et plusieurs autres constructeurs automobiles, un document d'orientation commun appelé [Global Product Chemical Compliance Process Management](#) a été publié par le Suppliers Partnership for the Environment. Ce document d'orientation complète notre questionnaire annuel et n'est qu'une des nombreuses initiatives menées par TMNA dans le cadre d'une stratégie quinquennale visant à améliorer les capacités de gestion des produits chimiques de notre chaîne d'approvisionnement nord-américaine.

Déchets

GRI 306-1, 306-2, 306-3, 306-4, 306-5

Le total des déchets produits par TMNA a augmenté de 14 % en 2021 par rapport à 2020, principalement en raison de l'augmentation de la production après les arrêts liés à la pandémie. TMNA a réutilisé, recyclé ou récupéré 93 % de tous ses déchets en 2021. Seuls 1,6 % des déchets ont été envoyés dans des décharges pour être éliminés, et 5,4 % ont été incinérés, avec ou sans récupération d'énergie.

En poids, l'acier est la principale matière première utilisée pour fabriquer les véhicules Toyota et Lexus. Il s'agit également du plus grand flux de déchets, représentant 76 % de l'ensemble des déchets produits en 2021. Nous recyclons 100 % des déchets d'acier produits.

Nous continuons à privilégier la réduction, la réutilisation et le recyclage plutôt que l'élimination, à la fois pour réduire notre impact sur l'environnement et pour optimiser l'efficacité et réduire les coûts de nos opérations. Nous établissons des partenariats avec nos recycleurs de déchets, des universités et d'autres acteurs pour nous aider à trouver des moyens innovants de réduire, réutiliser ou recycler nos flux de déchets. Voir nos articles [Solving for the Solvent](#) et [Towards a Circular Economy](#) pour des exemples de la façon dont nous réduisons, réutilisons et recyclons.

Nous travaillons également à la réduction des déchets avec nos fournisseurs. Dans l'édition la plus récente des [Exigences environnementales imposées à nos fournisseurs](#), nous demandons à tous nos fournisseurs de réduire la quantité de déchets qu'ils génèrent et d'augmenter la quantité de déchets qu'ils recyclent.

Les données sur les déchets sont recueillies par année civile. Dans les usines de fabrication, les centres de distribution et les entrepôts nord-américains, des fournisseurs tiers de gestion des déchets et de recyclage fournissent des données sur les déchets basées sur le poids pour la plupart des flux de déchets. Dans les bureaux de vente, nous avons supposé des poids basés sur une estimation des déchets moyens par personne.

93 % de tous les déchets

ONT ÉTÉ RECYCLÉS, RÉUTILISÉS OU RÉCUPÉRÉS EN 2021

Total des déchets produits (AC 2021)

Livres

	2019	2020	2021
Déchets réglementés*	16 832 174	14 010 112	18 412 607
Déchets non réglementés	728 983 646	699 832 363	797 302 944
Déchets d'acier recyclés	599 397 719	594 061 626	616 091 071
Compost	998 672	721 600	2 940 434
Tous les autres flux de déchets	128 587 255	105 049 137	178 271 438
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS PRODUITS	745 815 820	713 842 476	815 715 552

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 des nouvelles constructions et des projets d'expansion.

* **Les déchets réglementés** comprennent les déchets dangereux, universels et spéciaux réglementés au niveau fédéral, étatique, provincial ou municipal. Les déchets non réglementés sont tous les autres déchets.

Déchets détournés de l'élimination (AC 2021)

Livres

	Recyclés, réutilisés, récupérés
Déchets réglementés*	7 299 419
Déchets non réglementés	750 587 344
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS DÉTOURNÉS	757 886 763

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. Certains flux de déchets sont détournés sur place par la réutilisation, mais nous ne suivons pas ces données.

* **Les déchets réglementés** comprennent les déchets dangereux, universels et spéciaux réglementés au niveau fédéral, étatique, provincial ou municipal. Les déchets non réglementés sont tous les autres déchets.

Déchets éliminés (AC 2021)

Livres

	Enfouissement	Incinération
Déchets réglementés*	888	11 112 300
Déchets non réglementés	12 870 915	33 844 687
TOTAL	12 871 803	44 956 987
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS ÉLIMINÉS	57 828 790	

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 des nouvelles constructions et des projets d'expansion.

Remarque : 100 % des déchets éliminés l'ont été hors site.

* **Les déchets réglementés** comprennent les déchets dangereux, universels et spéciaux réglementés au niveau fédéral, étatique, provincial ou municipal. Les déchets non réglementés sont tous les autres déchets.



Biodiversité

L'objectif de développement durable 15 vise à enrayer la perte de biodiversité et à restaurer les écosystèmes. En trouvant des moyens d'inverser le déclin de la nature et de protéger les espèces, nous aidons les générations futures à continuer de profiter des merveilles naturelles de notre monde.

Engagement en faveur de l'harmonie avec la nature

GRI 3-3

L'activité humaine exerce une pression sur la biodiversité et accélère la perte de celle-ci. Il s'agit en soi d'un défi mondial, mais la biodiversité est également inextricablement liée au changement climatique. Nous ne pouvons pas résoudre la crise climatique sans reconnaître le rôle important que joue la nature dans la capture et le stockage du CO₂ de l'atmosphère grâce aux processus écosystémiques, sur terre et dans les océans.



Les entreprises ont un rôle à jouer pour inverser la tendance à la perte de la nature et protéger la biodiversité. C'est pourquoi TMNA s'est joint à plus de 1 000

entreprises pour signer le document Business for Nature's Call to Action, qui appelle les gouvernements à adopter des politiques ambitieuses pour inverser la dégradation de la nature au cours de cette décennie.

Dans toute l'Amérique du Nord, nous nous concentrons sur :

- Aucune perte nette de biodiversité
- Respect des zones protégées légalement désignées
- Prévention des impacts négatifs sur les espèces menacées ou protégées

Notre approche ciblée à cet égard consiste à travailler avec les parties prenantes, notamment les employés, les communautés et les organisations à but

non lucratif, sur des projets en faveur de la biodiversité sur nos sites et dans nos communautés.

Nous travaillons également avec nos fournisseurs. Dans l'édition la plus récente des [Exigences écologiques pour les fournisseurs](#), nous demandons à tous nos fournisseurs de soutenir le développement de corridors pour la faune sauvage et d'envisager l'identification des risques pour la biodiversité dans leurs chaînes d'approvisionnement. Nous sommes membres du SP, où nous avons codirigé le lancement du SP Pollinator Project Challenge (voir notre article [Flight of the Monarch](#) pour plus d'informations).

Objectif en matière de biodiversité

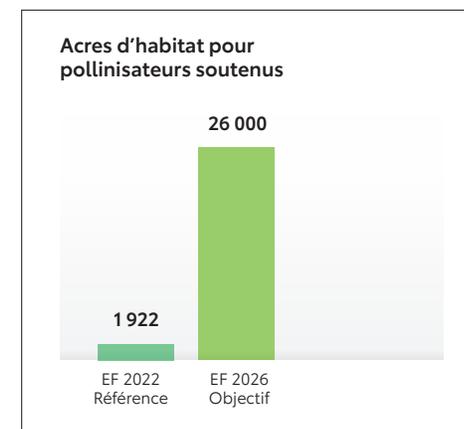
GRI 304-2

Notre objectif en matière de biodiversité pour les exercices financiers 2022 à 2026 est de soutenir le développement d'au moins 26 000 acres d'habitat pour pollinisateurs en Amérique du Nord.

La raison pour laquelle TMNA a choisi de soutenir 26 000 acres d'habitat pour pollinisateurs est que la superficie est égale aux 26 000 acres qu'occupent actuellement les installations de l'entreprise en Amérique du Nord. La construction et l'exploitation d'usines de fabrication peuvent entraîner des effets négatifs sur la biodiversité, notamment la conversion d'habitats et la perte d'espèces. Nous cherchons à contrer ces impacts en nous associant aux parties prenantes locales dans le cadre de projets de conservation, si nécessaire, et en créant ou en restaurant des habitats sur nos sites.

Au cours de l'EF 2022, 1 547 acres d'habitat pour pollinisateurs ont été aménagés grâce à la collaboration avec

le Pollinator Partnership (P2). En outre, Toyota a développé 375 acres d'habitat pour pollinisateurs sur ses propres terres, principalement grâce à son partenariat avec le Wildlife Habitat CouncilMD (WHC). Cela porte la superficie totale à 1 922 acres. Pour plus d'informations, consultez notre article [Expanding Pollinator Habitat](#).



Nous ne pouvons pas résoudre la crise climatique sans reconnaître le rôle important que joue la nature dans la capture et le stockage du CO₂ de l'atmosphère grâce aux processus écosystémiques, sur terre et dans les océans.

Restauration d'habitat

GRI 304-1, 304-3

TMNA s'associe au Wildlife Habitat Council^{MD} (WHC) pour des programmes de conservation sur les sites nord-américains. Les programmes de conservation de 14 de nos sites, dont 9 usines d'assemblage et de moteurs, ont obtenu la certification de conservation. Il s'agit de la norme de certification volontaire du WHC, conçue pour les activités d'amélioration de la biodiversité et d'éducation à la conservation à grande échelle sur les propriétés foncières des entreprises.

Pour en savoir plus sur notre travail avec le WHC, voir notre article [Indicator Species Project](#).



Toyota Motor Manufacturing, Kentucky

Certifications en conservation du Wildlife Habitat Council

Certifications depuis le mois d'août 2022

Nom du site Toyota	Niveau de certification
Toyota Motor Manufacturing, Texas	Or
Toyota Motor Manufacturing, Virginie occidentale	Or
Toyota Motor Manufacturing, Kentucky	Or
Toyota Motor Manufacturing Canada, Cambridge	Or
Toyota Motor Manufacturing Canada, Woodstock	Argent
Toyota Motor Manufacturing, Alabama	Argent
Toyota Motor Manufacturing, Mississippi	Argent
Centre technique Toyota, Ann Arbor, Michigan	Certifié
Centre technique Toyota, York Township, Michigan	Certifié
Toyota Motor Manufacturing, Indiana	Certifié
Toyota Motor Manufacturing, Tennessee	Certifié
Siège social de TMNA à Plano, Texas.	Certifié
Centre de production et d'ingénierie, Kentucky	Certifié
Services de logistique Toyota à Portland, Orégon	Certifié

Sites de Toyota situés sur – ou adjacents à – une zone protégée, un habitat essentiel ou un point névralgique de la biodiversité

Comprend les sites détenus majoritairement par Toyota en activité depuis le mois d'août 2022

Nom du site	Lieu	Type d'exploitation	Zone protégée, habitat essentiel et/ou point névralgique de la biodiversité
TMMBC	Tijuana, Basse-Californie (Mexique)	Fabrication	Point névralgique : Province floristique de Californie; Zone protégée : Réserve faunique
TMMC	Woodstock, Ontario (Canada)	Fabrication	Zone protégée : terres humides Vansittart Woods
TABC	Long Beach, Californie	Fabrication	Point névralgique : Province floristique de Californie
Centre technique Gardena	Gardena, Californie	R et D	Point névralgique : Province floristique de Californie
Centre de distribution des pièces de L.A.	Los Angeles, Californie	Logistiques des pièces	Point névralgique : Province floristique de Californie
TLS Long Beach	Port de Long Beach, Californie	Logistique des véhicules	Point névralgique : Province floristique de Californie
San Ramon – Bureau régional et centre de distribution des pièces	San Ramon, Californie	Logistiques des pièces	Point névralgique : Province floristique de Californie
Centre des pièces pour l'Amérique du Nord, Californie	Ontario, Californie	Logistiques des pièces	Point névralgique : Province floristique de Californie
TLS Portland	Port de Portland, Orégon	Logistique des véhicules	Habitat essentiel du saumon coho
TAPG	Phoenix, Arizona	Centre d'essais	Habitat essentiel du coulicou à bec jaune

Dans le cadre de notre engagement avec le WHC, TMNA identifie les sites opérationnels qui se trouvent dans ou à proximité d'une zone protégée, d'un habitat essentiel ou d'un point névralgique de la biodiversité⁷. Les sites proches d'une zone protégée ou d'un habitat essentiel travaillent tous activement à des initiatives de conservation. En 2021, nous avons lancé un programme de subventions avec NEEF dans la province floristique de Californie, le seul point névralgique de la biodiversité identifié en Amérique du Nord (voir [Subventions pour la conservation de la biodiversité](#) pour des informations sur les impacts de ce programme de subventions).

⁷Une zone protégée est définie comme une zone géographique désignée, réglementée ou gérée pour atteindre des objectifs de conservation spécifiques. (Glossaire 2016 des normes GRI)

« Critical Habitat » (habitat essentiel) est un terme défini et utilisé dans la Endangered Species Act (loi américaine sur les espèces en voie de disparition). Il désigne une ou plusieurs zones géographiques spécifiques 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 la biodiversité est défini comme une zone qui répond à deux critères : il doit compter au moins 1 500 plantes vasculaires endémiques, c'est-à-dire un pourcentage élevé de végétaux qui ne se trouvent nulle part ailleurs sur la planète, et il doit avoir 30 % ou moins de sa végétation naturelle d'origine. Les points névralgiques de la biodiversité ne représentent que 2,3 % de la surface terrestre, mais ils abritent plus de la moitié des espèces végétales endémiques de la planète 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.

Protection d'espèces

GRI 304-4

Avec l'aide du WHC, nous évaluons les sites pour déterminer la présence d'espèces en voie de disparition ou menacées. Les sites abritant des espèces protégées ou se trouvant à proximité sont répertoriés dans le tableau, ainsi que leurs activités en faveur de ces espèces.

Consultez notre article [The Flight of the Monarch](#) pour savoir comment nous soutenons le papillon monarque migrateur, qui a été ajouté à la liste rouge de l'UICN en juillet 2022 en tant qu'espèce en voie de disparition. L'UICN – l'Union internationale pour la conservation de la nature – est un organisme de conservation basé en Suisse qui surveille l'état de la faune et de la flore dans le monde. Selon l'UICN, les populations de monarques migrateurs ont diminué de 22 à 72 % au cours des dix dernières années à cause des pesticides et des herbicides, de la déforestation pour l'exploitation forestière, du développement urbain et de l'expansion agricole. Le changement climatique – sous forme de sécheresse, d'incendies et de températures extrêmes – menace également l'asclépiade, la seule plante dont se nourrissent les larves de monarques. Toyota possède des jardins pour pollinisateurs s'étendant sur plus de 300 acres sur 17 sites en Amérique du Nord qui accueillent les monarques migrateurs et d'autres espèces de pollinisateurs.

Espèces en voie de disparition, menacées ou protégées sur ou à proximité des sites Toyota

Comprend les sites appartenant à Toyota en activité depuis le mois d'août 2022

Site Toyota	Espèces en voie de disparition, menacées, ou protégées	Loi/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 américaine Endangered Species Act est justifiée, mais qu'elle est empêchée par des actions d'inscription plus prioritaires. Le monarque est désormais un candidat à la protection en vertu de 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.	The Flight of the Monarchs
Usine de fabrication à Tijuana, Basse-Californie (Mexique)	Ceanothus verrucosus (un arbuste médicinal) Crotalus ruber (un serpent à sonnette indigène) Linx rufus (lynx roux) Lepus californicus (lièvre à queue noire) Ferocactus gracilis (cactus baril de feu) Cylindropuntia californica (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 fabrication à Cambridge et Woodstock, en 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, en 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	Solidago shortii (verge d'or de Short) Myotis sodalist (chauve-souris de l'Indiana)	Protégée par la Endangered Species Act des États-Unis	Plantation de la verge d'or de Short le long d'un sentier naturel d'un mille sur le site
Site de logistique des véhicules au port de Portland, Orégon	Saumon coho	Protégé par la Endangered Species Act des États-Unis	Certifiés « 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.

Tableau des indicateurs de performance environnementale

CARBONE				
ÉMISSIONS DE CO ₂	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022
Émissions de Portée 1	MT CO ₂	409 000	387 000	445 353
Émissions de Portée 2 (basées sur le marché)	MT CO ₂	697 000	627 000	618 729
Total des émissions des Portées 1 et 2	MT de CO ₂	1 106 000	1 014 000	1 064 082
Intensité des GES ¹	MT de CO ₂ /véhicule	0,62	0,63	0,62
Portée 3, Utilisation du produit vendu ²	MT de CO ₂	86 870 000	94 800 000	Non disponible
Portée 3, Transport en aval (États-Unis) et Distribution (pièces de rechange et transport de véhicules par des tiers uniquement)	MT de CO ₂	Non rapporté	Non rapporté	800 344
Portée 3, Concessionnaires	MT de CO ₂	Non mesuré	Non mesuré	2 153 455
CO ₂ DU PARC PAR MILLE	Unité	AM 2020	AM 2021	AM 2022
Données sur les GES du parc américain ³	Grammes de CO ₂ /mille	258,0	Non disponible	Non disponible
Données sur les GES du parc canadien – voitures	Grammes de CO ₂ /mille	165,5	164,0	Non disponible
Données sur les GES du parc canadien – camions	Grammes de CO ₂ /mille	261,3	214,3	Non disponible
Données sur les GES du parc mexicain	Grammes de CO ₂ /kilomètre	157	150	Non disponible
VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIFIÉS	Unité	AC 2020	AC 2021	AC 2022
Modèles Toyota et Lexus avec une option électrifiée (États-Unis)	%	Non mesuré	Non mesuré	52
Ventes de véhicules Toyota et Lexus qui sont électrifiés (États-Unis)	%	16	25	Non disponible
Nombre total de véhicules électrifiés vendus – États-Unis ⁴	n ^{bre}	337 036	583 697	Non disponible
VÉB vendus – États-Unis ⁵	n ^{bre}	0	0	Non disponible
Hybrides vendus – États-Unis	n ^{bre}	318 639	528 319	Non disponible
Hybrides branchables vendus – États-Unis	n ^{bre}	17 898	52 749	Non disponible
Hybrides à pile à combustible vendus – États-Unis	n ^{bre}	499	2 629	Non disponible
Pourcentage des ventes de véhicules Toyota et Lexus qui sont électrifiés (Canada)	%	18,5	27,7	Non disponible
Nombre total de véhicules électrifiés vendus – Canada ⁶	n ^{bre}	35 504	62 460	Non disponible
VÉB vendus – Canada	n ^{bre}	0	0	Non disponible
Hybrides vendus – Canada	n ^{bre}	29 901	52 959	Non disponible
Hybrides branchables vendus – Canada	n ^{bre}	5 582	9 373	Non disponible
Hybrides à pile à combustible vendus – Canada	n ^{bre}	21	128	Non disponible
ÉNERGIE	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022
Consommation totale d'énergie	MWh	3 700 858	3 609 000	3 892 335
Électricité de source non renouvelable	MWh	1 670 000	1 535 000	1 586 998
Électricité de source renouvelable	MWh	60 000	62 000	70 724
Gaz naturel	MWh	2 050 000	1 938 000	2 166 553
Carburants utilisés dans des sources mobiles	MWh	78 700	74 000	68 060
Intensité énergétique ⁷	MWh/véhicule	2,11	2,23	2,26

¹ (émissions de CO₂, Portées 1+2)/nombre de véhicules produits en Amérique du Nord

² Les émissions provenant de l'utilisation des produits vendus sont calculées par année-modèle.

³ Émissions de CO₂ à l'échappement sur 2 cycles (grammes de CO₂/mille), telles que rapportées dans l'essai sur 2 cycles de l'EPA 2021 EPA Automotive Trends Report, Tableau 5.5, page 104. Les données de l'essai sur 2 cycles sont principalement utilisées dans un contexte réglementaire comme base pour déterminer les valeurs de conformité finales pour les règlements CAFE et sur les GES.

⁴ Comprend à la fois Toyota et Lexus

⁵ Le premier véhicule tout électrique de Toyota, le bZ4X, a été mis en vente en Amérique du Nord en 2022.

⁶ Comprend à la fois Toyota et Lexus

⁷ Consommation totale d'énergie par les activités de Toyota en Amérique du Nord/nombre de véhicules produits en Amérique du Nord

RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES				
	Unité	AM 2020	AM 2021	AM 2022
Consommation de carburant du parc – É.-U. ⁸	Milles par gallon d'essence	27,0	Non disponible	Non disponible
EAU				
	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022
Prélèvement d'eau	Gallons	1 766 238 000	1 526 868 000	1 652 147 000
Portion prélevée dans les zones soumises à un stress hydrique ⁹	%	6	8	7
Eau prélevée de sources municipales	%	95,2	96,2	94,1
Eau prélevée des eaux de surface ¹⁰	%	4,4	3,5	2,9
Eaux souterraines ¹¹	%	0,4	0,3	3,0
Rejet d'eau	Gallons	1 171 907 000	1 238 972 000	1 158 684 000
Partie rejetée dans des zones soumises à un stress hydrique	%	4	7	7
Consommation d'eau	Gallons	594 331 000	287 896 000	493 462 000
Partie consommée dans des zones soumises à un stress hydrique	%	12	11	8
Eau prélevée par véhicule produit	Gallons/véhicule	983	951	958
DÉCHETS				
	Unité	AC 2020	AC 2021	AC 2022
Pourcentage du total des déchets réutilisés, recyclés ou récupérés ¹²	%	93,2	92,9	Non disponible
Total des déchets produits	Livres	713 842 476	815 715 552	Non disponible
Déchets réglementés	Livres	14 010 112	18 412 607	Non disponible
Déchets non réglementés	Livres	699 832 363	797 302 944	Non disponible
Ferraille d'acier recyclée	Livres	594 061 626	616 091 071	Non disponible
Compost	Livres	721 600	2 940 434	Non disponible
Tous les autres flux de déchets	Livres	105 049 137	178 271 438	Non disponible
Déchets réglementés détournés de l'élimination ¹³	Livres	4 844 115	7 299 419	Non disponible
Déchets non réglementés détournés de l'élimination	Livres	660 495 382	750 587 344	Non disponible
Déchets réglementés enfouis	Livres	0	888	Non disponible
Déchets réglementés incinérés ¹⁴	Livres	9 165 997	11 112 300	Non disponible
Déchets non réglementés enfouis	Livres	10 764 547	12 870 915	Non disponible
Déchets non réglementés incinérés	Livres	28 572 434	33 844 687	Non disponible
BIODIVERSITÉ				
	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022
Acres d'habitat pour pollinisateurs soutenus ¹⁵	Acres	Non mesuré	Non mesuré	1 922
Nombre de sites ayant des programmes avec une certification de conservation du Wildlife Habitat Council (WHC)	N ^{bre} de sites certifiés par le WHC	13	15	14
QUALITÉ DE L'AIR				
	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022
Émissions de COV ¹⁶	Grammes/mètre carré de surface enduite	12,3	11,8	12,2
CONFORMITÉ				
	Unité	EF 2020	EF 2021 ¹⁷	EF 2022 ¹⁸
Violations ayant entraîné une pollution de l'air ou de l'eau	n ^{bre}	0	0	0

⁸ Consommation de carburant telle que rapportée dans le 2021 EPA Automotive Trends Report, Tableau 2.3, page 13

⁹ Les zones en situation de stress hydrique sont définies, selon l'Atlas des risques liés à l'eau de l'outil Aqueduct du WRI, comme des zones présentant un niveau « élevé » ou « extrêmement élevé » de risque global.

¹⁰ Inclut l'eau de pluie collectée

¹¹ L'usage d'eaux souterraines a augmenté dans l'EF 2021 par rapport aux années précédentes, car, auparavant, une seule usine utilisait des eaux souterraines. Depuis l'an dernier, notre plus récente usine au Mexique a été mise en service et utilise également des eaux souterraines.

¹² La récupération ne comprend pas la récupération d'énergie.

¹³ Détournés de l'élimination signifie réutilisés, recyclés ou récupérés (n'inclut pas la récupération d'énergie).

Élimination = Incinération + Enfouissement

¹⁴ L'incinération comprend l'incinération avec et sans récupération d'énergie.

¹⁵ Inclut les habitats sur site et hors site

¹⁶ Portée = usines de fabrication nord-américaines

¹⁷ En janvier 2021, Toyota a payé une amende de 180 millions \$ à l'EPA des États-Unis, conformément à une décision convenue pour résoudre des enquêtes découlant d'une faille dans le processus de déclaration de certaines informations sur les défauts d'émissions en vertu de la loi Clean Air. 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.

¹⁸ Toyota a payé 7,7 millions \$ de pénalités stipulées en 2022 dans le cadre du jugement convenu en 2021 décrit dans FN 17 pour un problème qui ne constituait pas une violation réglementaire.

Index du contenu de la GRI

Déclaration d'utilisation TMNA a rapporté les informations citées dans cet index du contenu de la GRI pour la période du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022 en se référant aux normes GRI.

GRI 1 utilisée GRI 1 : Fondation 2021

NORME GRI	DIVULGATION	EMPLACEMENT
GRI 2 : Général Divulgations 2021	2-1 Détails organisationnels	À propos de ce rapport
	2-2 Entités incluses dans le rapport de durabilité de l'organisation	Toyota Motor North America, Inc. (TMNA) Toyota Canada Inc. (TCI) Usines de fabrication nord-américaines détenues majoritairement par Toyota
	2-3 Période de rapport, fréquence et point de contact	À propos de ce rapport
	2-4 Retraitements d'informations	TMNA a retraité les données sur l'eau pour l'EF 2020 et l'EF 2021 afin de combler des lacunes mineures dans les rapports de quelques sites.
	2-5 Assurance externe	Voir le Toyota Sustainability Data Book , pages 44-45, pour la déclaration de vérification préparée pour Toyota Motor Corp. TMNA et TCI n'ont pas de données nord-américaines assurées séparément.
	2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations commerciales	TMNA distribue et commercialise des voitures de tourisme et des camions destinés à être vendus chez les concessionnaires Toyota et Lexus aux États-Unis. TMNA fabrique des voitures de tourisme, des camions et des moteurs dans 13 usines aux États-Unis, au Canada et au Mexique. TCI distribue et commercialise des voitures de tourisme et des camions destinés à être vendus chez les concessionnaires Toyota et Lexus au Canada. TMNA a déclaré des ventes aux États-Unis de plus de 2,3 millions de véhicules en 2021 TCI a déclaré des ventes au Canada de plus de 225 000 véhicules en 2021. Il y a plus de 1 900 concessionnaires Toyota et Lexus aux États-Unis, au Canada et au Mexique.
	2-7 Employés	Plus de 46 000 membres d'équipe aux États-Unis, au Canada et au Mexique
	2-9 Structure et composition de la gouvernance	Gouvernance de la durabilité environnementale
	2-22 Déclaration sur le développement durable stratégie	Cher lecteur Buts et objectifs
	2-27 Respect des lois et des règlements	Voir Conformité pour des informations sur la conformité environnementale en Amérique du Nord. Tableau des indicateurs environnementaux – Conformité
2-28 Associations de membres	Engagement des parties prenantes	
2-29 Approche à l'engagement des parties prenantes	Engagement des parties prenantes	
GRI 3 : Sujets 2021	3-1 Processus de détermination des sujets	Voir le Toyota Sustainability Data Book , page 5, pour une description du processus de TMC visant à déterminer l'importance relative pour l'entité mondiale.
	3-2 Liste des sujets	Les sujets environnementaux sont le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité.
	3-3 Gestion des sujets	Buts et objectifs Engagement envers la carboneutralité Engagements vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée Engagement pour une production responsable Gestion des produits chimiques Engagement en faveur de l'harmonie avec la nature

Index du contenu de la GRI

NORME GRI	DIVULGATION	EMPLACEMENT
GRI 301 : Matériaux 2016	301-2 Matériaux d'entrée recyclés utilisés	Matériaux durables
	301-3 Produits récupérés et leurs matériaux d'emballage	Recyclage des batteries Comment nous recyclons les batteries des véhicules hybrides
GRI 302 : Énergie 2016	302-1 Consommation d'énergie au sein de l'organisation	Tableau des indicateurs environnementaux – Énergie
	302-3 Intensité énergétique	Tableau des indicateurs environnementaux – Énergie
	302-5 Réduction des besoins énergétiques relatifs aux produits et services	Tableau des indicateurs environnementaux – Rendement énergétique des véhicules
GRI 303 : Eau et effluents 2018	303-1 Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée	Engagements vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée
	303-2 Gestion des impacts connexes au rejet d'eau	Engagements vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée
	303-3 Prélèvement d'eau	Prélèvement, rejet et consommation d'eau Tableau des indicateurs environnementaux – Eau
	303-4 Rejet d'eau	Prélèvement, rejet et consommation d'eau Tableau des indicateurs environnementaux – Eau
	303-5 Consommation d'eau	Prélèvement, rejet et consommation d'eau Tableau des indicateurs environnementaux – Eau
GRI 304 : Biodiversité 2016	304-1 Sites d'activités possédés, loués ou gérés dans des zones protégées ou adjacentes à celles-ci, et zones à haute valeur de biodiversité en dehors des zones protégées	Restauration d'habitat
	304-2 Impacts significatifs des activités, produits et services sur la biodiversité	Objectif en matière de biodiversité Projet sur les espèces indicatrices
	304-3 Habitats protégés ou restaurés	Restauration d'habitat Agrandir l'habitat des pollinisateurs
	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	Protection d'espèces Le vol du monarque

Index du contenu de la GRI

NORME GRI	DIVULGATION	EMPLACEMENT
GRI 305 : Émissions 2016	305-1 Émissions directes de GES (Portée 1)	Données sur les émissions de GES Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de CO₂
	305-2 Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (Portée 2)	Données sur les émissions de GES Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de CO₂
	305-3 Autres émissions indirectes de GES (Portée 3)	Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de CO₂
	305-4 Intensité des émissions de GES	Données sur les émissions de GES Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de CO₂
	305-5 Réduction des émissions de GES	Données sur les émissions de GES L'installation portuaire de Toyota est presque carboneutre En route vers une électricité 100 % renouvelable
	305-7 Oxydes d'azote (NOx), oxydes de soufre (SOx) et autres émissions atmosphériques importantes	Qualité de l'air
GRI 306 : Déchets 2020	306-1 Production de déchets et impacts importants liés aux déchets	Déchets Vers une économie circulaire
	306-2 Gestion des impacts importants liés aux déchets	Déchets Vers une économie circulaire
	306-3 Déchets produits	Déchets Tableau des indicateurs environnementaux – Déchets
	306-4 Déchets détournés de l'élimination	Déchets Tableau des indicateurs environnementaux – Déchets
	306-5 Déchets dirigés vers l'élimination	Déchets Tableau des indicateurs environnementaux – Déchets
GRI 308 : Fournisseurs Évaluation environnementale 2016	308-2 Impacts environnementaux négatifs dans la chaîne d'approvisionnement et mesures prises	Le principal impact négatif de notre chaîne d'approvisionnement est l'émission de CO ₂ qui contribue au changement climatique. Voir Cycle de vie pour connaître l'objectif de réduction de CO ₂ et les autres exigences environnementales imposées à nos fournisseurs et pour savoir comment nous collectons les informations auprès des fournisseurs.
GRI 413 : Local Communautés 2016	413-1 Activités avec engagement des communautés locales, évaluations d'impact et programmes de développement	Les exemples d'engagement de la communauté locale incluent : Aider à restaurer les débits d'eau dans le delta du fleuve Colorado Journées communautaires de recyclage Subventions pour la conservation de la biodiversité