

Rapport 2025 sur la durabilité environnementale

pour l'Amérique du Nord



Table des matières

3	À propos de ce rapport	31	Eau
4	Cher lecteur	34	Biodiversité
6	Contributions aux ODD de l’ONU	39	Tableau des indicateurs environnementaux
7	Stratégie environnementale	42	Index du contenu de la GRI
17	Carbone	45	Définitions et acronymes
26	Économie circulaire		

DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent 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 de verbes comme « 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 renouvelable, 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 le présent rapport. TMC 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 ultérieurs. Les informations incluses dans le présent rapport, ainsi que toute question désignée comme importante aux fins du 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 le 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.



À propos de ce rapport

Toyota Motor Corporation (TMC), dont le siège social est au Japon, produit un rapport mondial 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.

En complément des rapports sur la durabilité de TMC, Toyota Motor North America, Inc. (TMNA), Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. (TMMC) et Toyota Canada Inc. (TCI) publient annuellement, depuis 2002, un rapport environnemental régional portant sur leurs activités aux États-Unis, au Canada et au Mexique. TMNA, TMMC et TCI sont toutes des filiales de TMC. Le présent rapport pour 2025 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 2025 (soit du 1er avril 2024 au 31 mars 2025), et sur l'année-modèle de véhicules 2024. La période du rapport coïncide avec la période des rapports financiers de TMC. Les données issues de dates différentes sont clairement indiquées.

Dans le rapport, les références à « Toyota en Amérique du Nord » renvoient à la fois à TMNA, à TMMC et à TCI.

Les références à « Toyota en Amérique du Nord » ne renvoient pas aux filiales de TMC aux États-Unis qui ne sont pas consolidées par TMNA, telles que Toyota Financial Services, CALTY Design ou Mazda Toyota Manufacturing USA, Inc.

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

© Novembre 2025

Contact:

Responsable du Rapport environnemental

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

Toyota Canada Inc.
One Toyota Place
Toronto (Ontario) M1H1H9

Cher lecteur

En repensant à l'année écoulée, nous reconnaissons les nombreux défis qui entourent la durabilité. Entre l'évolution du cadre réglementaire et la complexité de l'environnement commercial actuel, il serait facile de déléguer la durabilité au second plan.

Malgré cette incertitude, le président mondial de Toyota, Koji Sato, a déclaré que la durabilité est une « condition préalable à la prospérité et à la longévité de la société et des entreprises ». Il a demandé aux filiales de Toyota à travers le monde de faire évoluer la stratégie commerciale de l'entreprise en se projetant sur 20, voire 30 ans, avec un engagement plus ferme en faveur de la durabilité de l'entreprise.

En Amérique du Nord, nous restons attachés à la durabilité et poursuivons nos initiatives visant à réduire notre empreinte environnementale tout en ayant un impact positif sur la société et la planète. Au cours de l'exercice financier 2025, Toyota Motor

North America a réalisé plusieurs accomplissements en matière de durabilité environnementale, notamment :

- Des investissements dans l'usine du Kentucky pour des lignes de montage de véhicules électriques à batterie et dans l'usine de l'Indiana pour le montage de blocs-batteries, afin de soutenir notre approche multidimensionnelle d'électrification des véhicules
- La Camry de neuvième génération, maintenant disponible exclusivement en motorisation hybride, est sortie pour la première fois de la chaîne de montage de Toyota Kentucky.
- L'usine de Virginie-Occidentale de Toyota a commencé la production de la cinquième génération de boîte-pont hybride.
- Des investissements dans la société de recharge de véhicules électriques IONNA, une coentreprise avec sept autres constructeurs automobiles, visant à soutenir le déploiement

d'un réseau de recharge de grande puissance pour les véhicules électriques dans toute l'Amérique du Nord. IONNA prévoit installer au moins 30 000 ports de charge en Amérique du Nord d'ici 2030.

- La création d'un siège social pour l'hydrogène afin d'accélérer l'élaboration des produits, des technologies et des cellules à combustible reposant sur l'hydrogène.
- Soutien élargi à Roots & Shoots, l'organisation internationale fondée par la célèbre écologiste Jane Goodall, qui vise à sensibiliser les jeunes aux enjeux environnementaux, et à leur donner les moyens de les comprendre et d'élaborer des solutions constructives.

Notre équipe a également collaboré avec les divisions de l'entreprise pour définir les objectifs de notre huitième Plan d'action environnemental. Ces objectifs portent sur trois axes : 1) atteindre la carboneutralité d'ici 2050, 2) contribuer à la mise en place d'une économie circulaire, et 3) participer à des activités qui protègent la nature.

Nous adoptons une vision à long terme, en gardant notre élan malgré les hauts et les bas, afin de bâtir un avenir plus durable pour tous. Nous vous invitons à prendre connaissance de nos performances environnementales et des progrès accomplis par rapport aux cibles de notre septième Plan d'action environnemental dans le présent rapport, et à suivre notre évolution sur notre site Web.

“

La durabilité a toujours fait partie de Toyota. Et elle continuera d'en faire partie dans le cadre de notre mission, qui est de produire du bonheur pour tous.



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



Sandra Phillips
Responsable en chef de la durabilité
Toyota Motor North America, Inc.



Tim Hilgeman
Directeur gestionnaire principal,
Durabilité de
l'environnement
Toyota Motor North America, Inc.



Points saillants de l'exercice financier 2025



83 %

des modèles Toyota et Lexus offrent une option électrifiée

Lisez la suite à la page 20

92 %

de tous les déchets ont été recyclés, réutilisés ou transformés

Lisez la suite à la page 30



6,7 %

de réduction de l'eau prélevée par véhicule produit par rapport à l'EF 2021

Lisez la suite à la page 32

32 %

de réduction des émissions de GES de Portées 1 et 2 par rapport à l'EF 2019

Lisez la suite à la page 21



Lisez la suite à la page 35

31 %

de réduction des emballages à usage unique par rapport à l'EF 2018

Lisez la suite à la page 27



20 616

acres d'habitat pour pollinisateurs ont été aménagés depuis l'EF 2022 grâce à la collaboration avec le Pollinator Partnership et la Fondation nationale pour l'éducation à l'environnement

Lisez la suite à la page 35

Contributions aux ODD de l'ONU

En septembre 2015, l'Organisation des Nations Unies (ONU) a adopté le Programme 2030, un plan sur 15 ans qui vise à mettre fin à la pauvreté, à protéger la planète et à améliorer la vie de chacun, partout dans le monde. La pierre angulaire du Programme 2030, ce sont les objectifs de développement durable (ODD), un ensemble de 17 objectifs mondiaux assortis de 169 cibles qui s'étendent de 2016 à 2030.

Chez Toyota, nous soutenons la mission fondamentale des ODD, qui est de rendre le monde meilleur, plus sûr et plus sain. 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 a élaboré des stratégies et fixe des cibles pour aider l'entreprise à surmonter ces défis.

Chez Toyota en Amérique du Nord, nos activités soutenant le Défi 2050 et les ODD sont organisées autour de nos quatre domaines d'action prioritaires en matière de durabilité environnementale, soit le carbone, l'économie circulaire, l'eau 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 aider à faire face aux problèmes environnementaux urgents de la planète et à faire partie de la solution.

L'atteinte de ces objectifs nécessite une planification rigoureuse. Et cela prend du temps. Nous demeurons déterminés à agir. Les membres de nos équipes nord-américains sont résolus et nous travaillons avec 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](#).

Pour plus d'informations sur la façon dont Toyota en Amérique du Nord soutient les ODD de l'ONU, veuillez consulter la [section consacrée aux ODD de notre site Web](#).

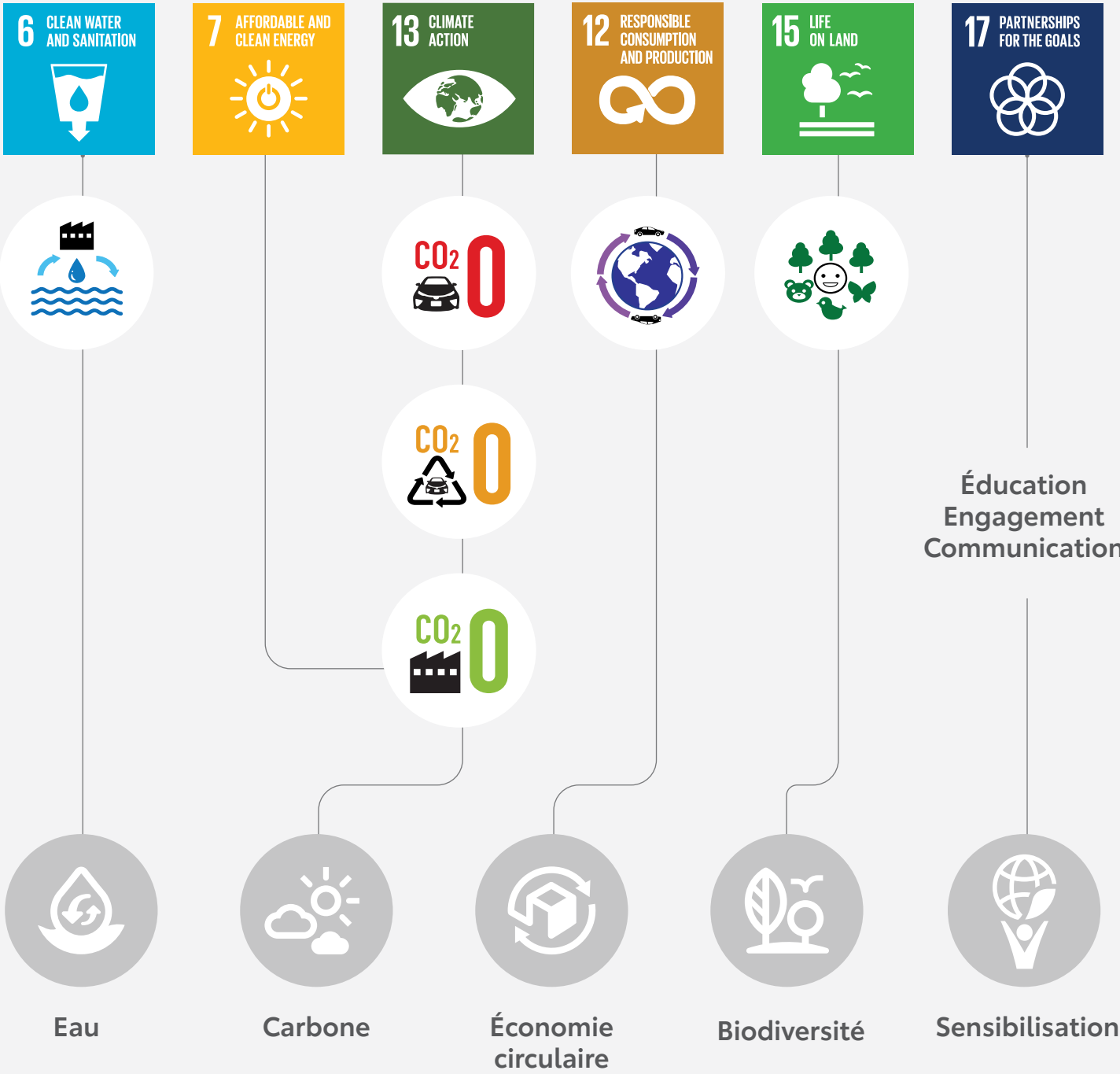


Objectifs de développement durable des Nations Unies*

Défi environnemental 2050 global de Toyota

Domaines prioritaires de Toyota en Amérique du Nord

Contribution aux objectifs de développement durable de l'ONU

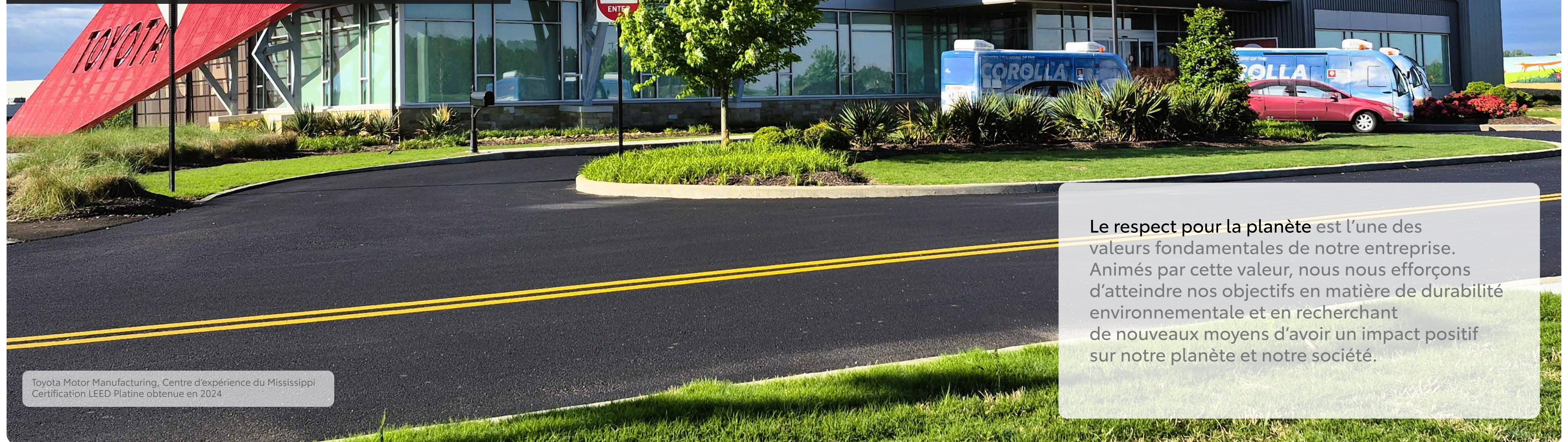


* Toyota Motor Corporation reconnaît que d'autres ODD sont pertinents pour l'entreprise à l'échelle mondiale. Seuls sont indiqués ici les ODD liés à la durabilité environnementale jugés pertinents pour Toyota en Amérique du Nord.

Stratégie environnementale

Dans cette section

- 9 Objectifs et cibles
- 10 Jalons à moyen terme
- 11 Objectifs du Plan d'action environnemental
- 12 Gouvernance en matière de durabilité environnementale
- 13 Gestion environnementale
- 14 Certifications LEEDMD
- 14 Conformité
- 15 Engagement des parties prenantes



Le respect pour la planète est l'une des valeurs fondamentales de notre entreprise. Animés par cette valeur, nous nous efforçons d'atteindre nos objectifs en matière de durabilité environnementale et en recherchant de nouveaux moyens d'avoir un impact positif sur notre planète et notre société.

Toyota Motor Manufacturing, Centre d'expérience du Mississippi
Certification LEED Platine obtenue en 2024

Stratégie environnementale

En Amérique du Nord, nous concentrons nos efforts sur quatre domaines prioritaires – le carbone, l'économie circulaire, l'eau et la biodiversité – qui concordent avec notre stratégie environnementale mondiale et couvrent le cycle de vie de nos véhicules. 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 renouvelable et RECS
- Utilisation d'électricité renouvelable produite sur place
- Conversion des camions et autres moyens de transport à des groupes propulseurs à plus faibles émissions de carbone
- Incitation des fournisseurs et des concessionnaires à réduire leurs émissions de CO₂
- Offre d'un portefeuille de véhicules à plus faibles émissions de 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 utilisation 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



Économie circulaire

- Augmentation de l'utilisation de matériaux durables dans les pièces de véhicules
- Réduction de la production de déchets et augmentation du recyclage
- Gestion sécuritaire des produits chimiques et recherche de solutions de rechange là où c'est possible
- 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

Défi environnemental 2050 de Toyota

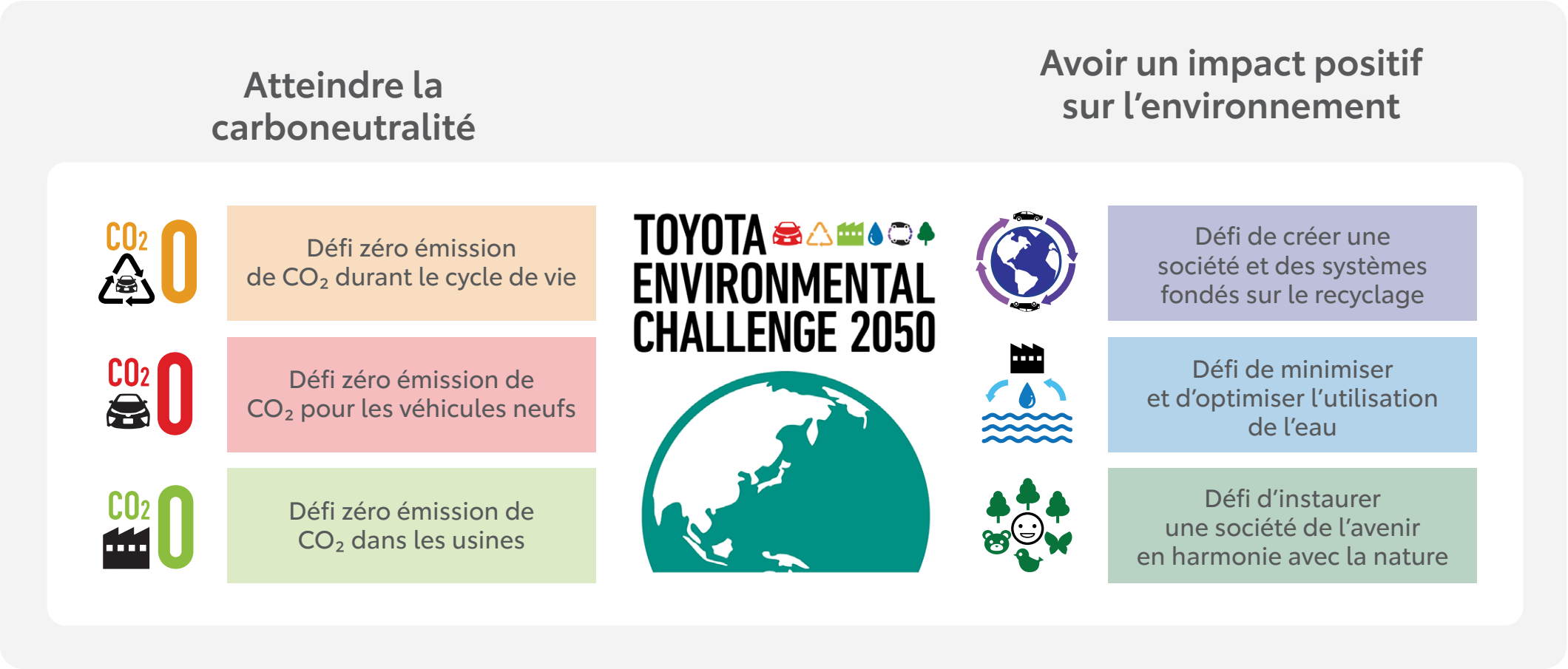
Le Défi environnemental 2050 de Toyota (Défi 2050) est un ensemble de six défis mondiaux visionnaires qui visent à réduire les impacts environnementaux négatifs tout en créant une valeur positive pour la planète et la société. Toyota Motor Corporation (TMC, la société mère de TMNA dont le siège social est au Japon) a annoncé ces six défis en 2015 après des recherches approfondies ainsi que des consultations internes et externes.

L'objectif global de Toyota, qui consiste à atteindre la carboneutralité sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules d'ici 2050, est illustré du côté gauche du graphique, sous « Atteindre la carboneutralité ». C'est une partie importante de nos efforts, mais ce n'est pas notre seule préoccupation. Nous cherchons également à faire progresser l'économie circulaire, à conserver l'eau et à protéger la biodiversité, le tout pour aider à construire un avenir plus durable¹. Ces engagements sont illustrés dans la partie droite du graphique, sous « Avoir un impact positif sur l'environnement ».

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

Tout au long du Défi 2050, les membres de l'équipe de toute l'entreprise, dans chaque région du monde, traduisent dans des gestes concrets la vision globale de Toyota pour le respect de la planète. Le Défi 2050 nous unit tous en vue d'un but commun : travailler à faire plus que bien protéger l'environnement et faire émerger des changements positifs au-delà du périmètre de nos installations.

En Amérique du Nord, nous continuons de peaufiner 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'économie circulaire, l'eau et la biodiversité. **Pour plus d'informations**, veuillez consulter notre article sur nos activités de soutien au Défi environnemental 2050 de Toyota.



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.



Réduire les émissions de GES tout au long du cycle de vie des véhicules de 30 % ou plus d'ici 2030, par rapport aux niveaux de 2019.

Le cycle de vie des véhicules inclut les émissions de Portées 1, 2 et 3. Veuillez consulter les deux colonnes suivantes pour les contributions et les jalons liés aux Portées 1 et 2, ainsi que les émissions de Portée 3 issues du fonctionnement des véhicules Toyota et Lexus.

Les autres émissions de Portée 3 sont issues des fournisseurs, de la logistique et des concessionnaires :

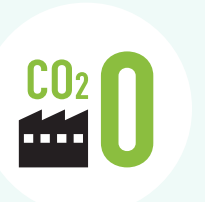
- Nous encourageons nos fournisseurs à réduire leurs émissions absolues de CO₂ de 5,5 % par année par le biais de nos lignes directrices environnementales pour les fournisseurs.
- Nous élaborons actuellement une stratégie qui combinera l'introduction progressive dans notre parc actuel de camions à piles à hydrogène et de groupes propulseurs électriques, entre autres mesures de réduction, ce qui aura pour effet de réduire les émissions de GES du parc.
- À la fin de l'EF 2025, 114 concessionnaires ont participé à notre Programme d'excellence environnementale des concessionnaires (DEEP) et ont réduit de 20 % leur consommation d'électricité de source non renouvelable.



Réduire de 33,3 % d'ici 2030 et de plus de 50 % d'ici 2035 les émissions moyennes globales de GES des véhicules neufs par rapport aux niveaux de 2019².

Aux États-Unis, les émissions de GES par mille des véhicules neufs de Toyota ont diminué de 21 % depuis 2019. Au Canada, les émissions de GES par mille des voitures neuves de Toyota ont diminué de 31 % depuis 2019, et de 32 % pour les camions neufs.

Jalon de Toyota en Amérique du Nord : aux États-Unis, Toyota a pour objectif de vendre 70 % de véhicules neufs électrifiés (véhicules haute performance exclus) d'ici 2030.



Atteindre la carboneutralité sans aucune émission de CO₂ dans les usines de fabrication mondiales d'ici 2035.

Réduire les émissions absolues de GES de Portées 1 et 2 de 68 % d'ici 2035 par rapport aux niveaux de 2019³.

Toyota en Amérique du Nord définit la carboneutralité 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 plus basses par 32 % à la fin de l'EF 2025 qu'elles l'étaient à l'EF 2019. Nous continuons à investir dans l'énergie renouvelable pour alimenter nos opérations et nous sommes en voie d'atteindre la carboneutralité dans nos installations d'ici 2035.

Jalon de Toyota en Amérique du Nord : Toyota vise, d'ici l'EF 2026, à acheter de source renouvelable 45 % ou plus de toute l'électricité qu'elle utilise en Amérique du Nord.



Achever la mise en place de systèmes de collecte et de recyclage des batteries dans le monde entier d'ici 2030.

Nous travaillons avec nos partenaires à la création d'un écosystème de batteries durable et en circuit fermé qui sera mis en œuvre dans notre nouvelle usine de fabrication de batteries en Caroline du Nord.



Sur la base d'une évaluation mondiale des risques liés à l'eau, mettre en œuvre des mesures d'économie de l'eau dans les usines recensées comme présentant un risque élevé en termes de quantité d'eau et, pour les usines recensées comme présentant un risque élevé en termes de qualité de l'eau et qui rejettent de l'eau directement dans une rivière, réaliser une évaluation d'impact de la qualité de l'eau.

L'usine de montage de Basse-Californie, au Mexique, est l'une des usines recensées par l'évaluation mondiale des risques liés à l'eau de TMC comme présentant un risque élevé aussi bien en termes de quantité que de qualité de l'eau. Nous avons donc mis à l'essai notre approche de gestion de l'eau dans cette usine et nous collaborons avec The Nature Conservancy pour restaurer l'eau dans le bassin hydrographique local.



Contribuer aux activités de conservation de la biodiversité en collaboration avec les ONG et d'autres partenaires.

Nous soutenons l'aménagement d'au moins 26 000 acres d'habitat pour pollinisateurs en Amérique du Nord d'ici l'EF 2026.

À la fin de l'EF 2025, grâce à la collaboration avec deux ONG partenaires, plus de 20 616,6 acres d'habitat pour les pollinisateurs ont été améliorés.

² Les objectifs scientifiques de TMC ont été validés et approuvés par le SBTi en septembre 2022. Cet objectif s'applique aux véhicules de tourisme et aux véhicules commerciaux légers. Les émissions sont mesurées en grammes de CO2 par kilomètre et comprennent les émissions de GES provenant de la production de carburant et d'électricité ainsi que les émissions de GES pendant le fonctionnement du véhicule.

³ Les objectifs scientifiques de TMC ont été validés et approuvés par le SBTi en septembre 2022. Cet objectif inclut les émissions absolues de GES de Portées 1 et 2 de toutes les installations (de fabrication et autres).

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 7e PAE, EF 2022 – EF 2026		Progrès pour l'EF 2025
Carbone	Offrir des modèles électrifiés pour toute la gamme de véhicules Toyota et Lexus d'ici 2025 environ (véhicules haute performance exclus).	△	83 % des modèles ont une version électrifiée (à la fin de l'année civile 2024).
	Augmenter les ventes de véhicules neufs Toyota électrifiés à 40 % aux États-Unis (par unité) d'ici 2025 (véhicules haute performance exclus).	○	43 % des unités vendues aux États-Unis pendant l'année civile 2024 étaient électrifiées.
	Augmenter les achats d'électricité renouvelable à 45 % ou plus du total de l'électricité achetée d'ici l'EF 2026.	△	Nous sommes actuellement à 35 %. Nous sommes en bonne voie pour atteindre au moins 45 % d'ici la fin de l'EF 2026 à mesure que plus d'accords virtuels d'achat d'énergie et d'autres contrats d'achat d'énergie de source renouvelable seront mis en vigueur. Cet objectif soutient le jalon à moyen terme visant que toutes les installations soient carboneutres d'ici 2035.
	Réduire, d'ici l'EF 2026, les émissions absolues de GES des activités logistiques de 15 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.	×	Nous ne pensons pas être en mesure d'atteindre cet objectif, étant donné le manque prévu de disponibilité des piles à combustible et des groupes propulseurs électriques pour les parcs de camions.
	Exiger des fournisseurs qu'ils fixent et atteignent un objectif annuel de réduction absolue d'au moins 3 % pour les émissions de CO ₂ de Portées 1 et 2.	○	Nous avons atteint cet objectif en ajoutant aux exigences environnementales imposées à nos fournisseurs (GSR) une obligation pour les fournisseurs directs de fixer un objectif annuel de réduction de 3 % pour les émissions de CO ₂ . En 2025, nous avons mis à jour ces exigences et demandons désormais aux fournisseurs directs que cet objectif de réduction des émissions de CO ₂ soit de 5,5 %.
Économie circulaire	D'ici l'EF 2026, étendre à 100 concessions la participation au Programme d'excellence environnementale des concessionnaires.	○	À la fin de l'EF 2025, 114 concessionnaires auront participé à ce programme facultatif depuis son lancement. Les concessionnaires participants ont réduit de 20 % leur consommation d'électricité de source non renouvelable.
	Réduire de 75 % les plastiques à usage unique dans les services de restauration sur place d'ici l'EF 2026.	○	À la fin de l'exercice financier 2025, nous avons réduit de plus de 75 % les plastiques à usage unique dans les services de restauration sur place. Pour ce faire, nous avons remplacé les bouteilles d'eau en plastique par des bouteilles en aluminium dans la plupart des cafétérias, utilisé des récipients biodégradables pour les repas à emporter et remplacé la plupart des couverts en plastique. Nous travaillons toujours au remplacement des bouteilles en plastique dans les distributeurs automatiques.
	Réduire, d'ici l'EF 2026, les achats de matériaux d'emballage de 25 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.	○	Nous définissons les matériaux d'emballage comme des emballages à usage unique. D'après nos estimations, nous avons réduit l'utilisation de matériaux d'emballage à usage unique de presque 31 % par rapport à la valeur de référence de l'EF 2018.
Eau	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.	×	Nous nous concentrons sur la collecte, le test et le recyclage des batteries des véhicules électrifiés Toyota, mais il s'agit d'un objectif et d'un échéancier à long terme.
	Réduire l'utilisation d'eau par unité de véhicules produite de 11 % d'ici l'EF 2026 par rapport aux niveaux de l'EF 2021.	△	La consommation d'eau par véhicule a diminué de 6,7 % par rapport à l'année de référence.
Biodiversité	Soutenir l'aménagement d'au moins 26 000 acres d'habitat pour pollinisateurs en Amérique du Nord d'ici l'EF 2026.	△	À la fin de l'EF 2025, nous avons soutenu l'aménagement de 20 616,6 acres et nous en avons prévu davantage pour l'EF 2026.

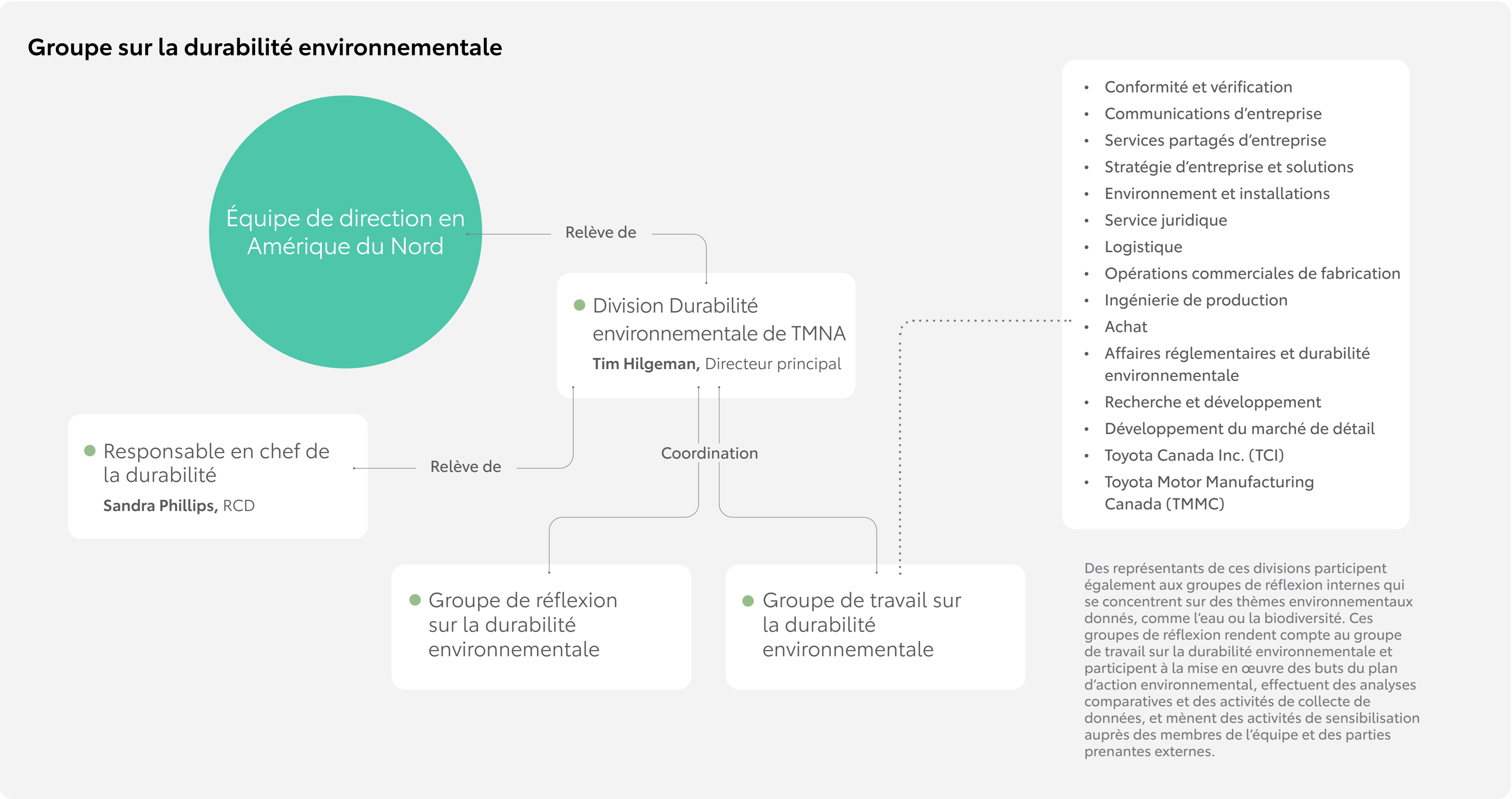
Gouvernance en matière de durabilité environnementale

GRI 2-9, 3-3

La division Affaires réglementaires et Durabilité environnementale 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 certification et de la conformité des moteurs ainsi que de la gestion des produits chimiques en entreprise. Séparément, les divisions Environnement et installations ainsi qu’Opérations commerciales de fabrication de TMNA s’occupent de la conformité réglementaire environnementale des installations.

Le groupe Durabilité environnementale de la division Durabilité environnementale et affaires réglementaires est responsable de l’élaboration de stratégies de durabilité environnementales 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 Durabilité environnementale est également responsable de l’élaboration du Rapport annuel sur la durabilité environnementale pour l’Amérique du Nord. Il fait rapport de l’avancement de ces activités à la Responsable en chef de la durabilité et à l’équipe de direction pour l’Amérique du Nord.

Le groupe Durabilité environnementale a mis sur pied un groupe de travail sur la durabilité environnementale chargé d’assurer la coordination pour Toyota en Amérique du Nord. Ce groupe est composé de spécialistes de l’environnement et de représentants de diverses divisions de TMNA, ainsi que de Toyota Canada Inc. (TCI) et de Toyota Motor Manufacturing Canada (TMMC).



Gestion environnementale

GRI 3-3

Un système de gestion environnementale fournit un cadre permettant de tenter de recenser les principaux 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 nord-

américaines de Toyota 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.



Certifications ISO 14001 des installations nord-américaines de Toyota*

	Emplacement	Date de certification d'origine
Usines de fabrication	Apaseo el Grande, Guanajuato (Mexique)	2021
	Blue Springs, Mississippi	2012
	Woodstock, Ontario (Canada)	2009
	San Antonio, Texas	2008
	Jackson, Tennessee	2007
	Tijuana, Basse-Californie (Mexique)	2006
	Huntsville, Alabama	2005
	Buffalo, Virginie-Occidentale	2000
	Georgetown, Kentucky	1998
	Long Beach, Californie	1998
	Troy, Missouri	1998
	Cambridge, Ontario (Canada)	1998
Centres de distribution des véhicules	Montréal, Québec (Canada)	2003
	Toronto, Ontario (Canada)	2002
Centres de distribution des pièces	Clarington, Ontario (Canada)	2022
	Vancouver, Colombie-Britannique (Canada)	2002
Bureaux de vente	Bureau régional des Prairies (Canada)	2008
	Bureau régional de l'Atlantique (Canada)	2006
	Bureau régional du Québec (Canada)	2005
	Bureau régional du Pacifique (Canada)	2002
	Siège social des ventes canadiennes à Toronto, Ontario	2001

*Au 30 juin 2025

Certifications LEEDMD

Seize installations Toyota et Lexus ont obtenu la certification LEEDMD (Leadership in Energy and Environmental Design). LEEDMD est un système de pointage administré par les conseils du bâtiment durable du Canada et des États-Unis. Il favorise une approche globale pour la construction ou la rénovation durable des bâtiments. La certification LEED repose sur des critères exigeants par rapport à l'aménagement écologique du site, aux économies d'eau, au rendement énergétique, au choix des matériaux et à la qualité de l'environnement 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.

Toyota vise à obtenir la certification LEED pour la rénovation des installations de logistique des véhicules au port de Long Beach en Californie.

Le Centre de distribution de pièces de Clarington, en Ontario, a obtenu la certification Bâtiment à carbone zéro du Conseil du bâtiment durable du Canada.

Installations nord-américaines de Toyota certifiées LEEDMD*

Installation Toyota	Emplacement	Année de certification	Niveau de certification
Toyota Motor Manufacturing, Centre d'expérience du Mississippi	Tupelo, Mississippi	2024	C+CB – Platine
Centre de distribution des pièces de l'est du Canada	Clarington, Ontario (Canada)	2023	C+CB – Or
Centre d'ingénierie de production et de fabrication	Georgetown, Kentucky	2019	C+CB – Platine
Centre de fournisseurs Toyota	York Township, Michigan	2019	C+CB – Platine
Siège social de Toyota Motor North America (tours de bureaux, High Bay Evaluation Building, aire de livraison de véhicules)	Plano, Texas	2017	C+CB – Platine
Centre de formation du service de Chicago	Aurora, Illinois	2015	C+CB – Or
Bureau régional Lexus de l'Est	Parsippany, New Jersey	2014	C+CI – Platine
Centre de formation Toyota de Kansas City	Kansas City, Missouri	2012	C+CB – Or
Centre de formation Toyota de Inland Empire	Rancho Cucamonga, Californie	2010	C+CI – Or
Centre technique Toyota	York Township, Michigan	2010	C+CB – Or
Toyota Racing Development, Caroline du Nord	Salisbury, Caroline du Nord	2010	C+CB – Certifié
Centre de formation Lexus de la Floride	Miramar, Floride	2009	C+CI – Or
Centre de formation Toyota de Phoenix	Phoenix, Arizona	2009	C+CI – Argent
Toyota Motor North America, Inc.	Washington, D.C.	2016	C+CI – Argent
Centre de soutien à la production pour l'Amérique du Nord	Georgetown, Kentucky	2006	C+CI – Argent
Centre de distribution de véhicules de Portland	Portland, Oregon	2004	C+CB – Or

C+CB = Conception et construction des bâtiments
C+CI = Conception et construction de l'intérieur
A+E = Activités et entretien

*Au 30 juin 2025

Conformité

GRI 2-27

De nombreuses activités de développement, de fabrication et de logistique des véhicules de Toyota sont soumises aux instances locales, étatiques, provinciales et fédérales, 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 constats d'infractions environnementales reçus par Toyota aux États-Unis, au Canada et au Mexique que nous considérons significatives, c'est-à-dire qui ont enfreint une loi environnementale et entraîné une amende de 5 000 \$ US ou plus. Nous rapportons les infractions dans l'année où elles se sont produites, même si l'amende est payée plus tard, ce qui peut nécessiter un ajustement relatif à l'année précédente si une amende est imposée dans l'année qui suit l'infraction.

Le nombre d'infractions a été ajusté pour les exercices financiers 2022 et 2024 afin d'indiquer les amendes imposées pour des infractions commises au cours de ces années.

Infractions environnementales

Exercice financier	Nombre d'infractions
2020	0
2021	3
2022	2
2023	0
2024	2
2025	0

Organisations visées : TMNA, TMMC, TCI

Engagement des parties prenantes

GRI 2-28, 2-29

En Amérique du Nord, Toyota s’engage avec une série de parties prenantes sur notre stratégie et nos initiatives en matière de durabilité environnementale. Notre engagement prend de nombreuses formes : rencontres individuelles, organisation de sommets, participation à des réunions de groupe et à des conférences, collaboration à des projets.

Nous apprécions leurs façons de voir et nous adaptons notre stratégie et nos plans en conséquence.

Catégorie de parties prenantes	Fréquence d’engagement	Sujets clés	Type et objectif de l’engagement
Équipiers	Continu	- Biodiversité - GES et économie de carburant - Rendement énergétique - Déchets/économie circulaire - Eau	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 buts et nos objectifs. Notre groupe de partenaires commerciaux, Toyota Environmental Resources for Responsible Actions (ressources environnementales Toyota pour des gestes responsables, ou TERRA), a des sections dans plusieurs sites en Amérique du Nord et offre un forum pour sensibiliser aux initiatives environnementales et encourager les équipiers à créer et à lancer de nouveaux programmes de durabilité environnementale.
Clients	Continu	- GES et économie de carburant - Électrification	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 faibles émissions de carbone. Nous communiquons avec 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. En outre, grâce à des enquêtes auprès des clients, nous recueillons leur opinion sur un large éventail de sujets, notamment leur niveau de sensibilisation à l’environnement, leur connaissance des véhicules électrifiés et l’intérêt qu’ils leur portent.
Fournisseurs	Continu	- GES et économie de carburant - Énergie renouvelable - Matériaux durables - Emballage - Déchets/économie circulaire	La chaîne d’approvisionnement de Toyota en Amérique du Nord représente une très grande partie 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 travaillons avec nos fournisseurs pour recueillir des informations sur leurs émissions de GES afin de pouvoir calculer nos émissions de Portée 3 provenant des biens achetés. Nous nous associons en outre 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 (partenariat des fournisseurs pour l’environnement), qui offre un forum aux constructeurs automobiles mondiaux et à leurs fournisseurs, grands et petits, afin de travailler ensemble vers une vision commune sur des contributions environnementales positives dans l’industrie automobile.
Concessionnaires	Continu	- Biodiversité - GES et économie de carburant - Sensibilisation des communautés - Énergie renouvelable - Eau - Déchets	Nous nous engageons auprès des concessionnaires par le biais de notre Programme d’excellence environnementale des concessionnaires (DEEP), qui fournit des conseils et des incitations aux concessionnaires Toyota et Lexus, et souligne leurs performances environnementales positives. Le programme vise à améliorer les opérations dans quatre catégories : l’énergie, l’eau, les déchets et la communauté. 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 gouvernementaux/ de réglementation	Continu	- Conformité et permis - Électrification - GES et économie de carburant	Nous nous engageons avec les organismes de réglementation aux niveaux fédéral, provincial, étatique et local pour obtenir les permis environnementaux nécessaires et nous efforcer de 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	Continu	- GES et économie de carburant - Électrification	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.
Communautés locales	Continu	- Biodiversité - GES et économie de carburant - Recyclage - Eau	Nous nous engageons auprès des communautés par le biais d’activités de sensibilisation menées localement par les différents sites. Ces activités nous permettent d’offrir et de partager notre savoir-faire afin de soutenir nos efforts pour créer des incidences positives dans les domaines du carbone, de l’économie circulaire, de l’eau et de la biodiversité.

Catégorie de parties prenantes	Fréquence d'engagement	Sujets clés	Type et objectif de l'engagement
Organismes à but non lucratif	Continu	• Biodiversité • Eau • GES et économie de carburant	Nous nous engageons auprès d'organismes à but non lucratif afin de soutenir nos efforts pour aider à atteindre des incidences positives dans les domaines du carbone, de l'économie circulaire, de l'eau et de la biodiversité. Exemples : Tandem Global (regroupement de Wildlife Habitat Council et du World Environment Center), Pollinator Partnership , The Nature Conservancy et Fondation nationale pour l'éducation à l'environnement .
Associations	Continu	• GES et économie de carburant • Électrification • Technologies de l'hydrogène et des piles à combustible • Énergie renouvelable • Économie circulaire • Substances préoccupantes	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 : Alliance for Automotive Innovation Automotive Industry Action Group (AIAG) California Electric Transportation Coalition (CalETC) Clean Energy Buyers Alliance (CEBA) Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA) Electric Drive Transportation Association (EDTA) Environmental Law Institute (ELI) Portable Recyclable Battery Association (PRBA) Recycled Materials Association (ReMA) Renewable Thermal Collaborative Resources for the Future (RFF) (TMNA est membre du Business Leadership Council de RFF) Suppliers Partnership for the Environment (SP) Transportation Energy Institute 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. Ces associations comprennent, mais sans s'y limiter : California Hydrogen Business Council (CHBC) California Hydrogen Coalition (CHC) Fuel Cell & Hydrogen Energy Association (FCHEA) Hydrogen Forward Hydrogen Fuel Cell Partnership (H2FCP) Renewable Hydrogen Alliance (RHA) Association canadienne de l'hydrogène (CHA) et ses filiales (Hydrogène C.-B., Hydrogène Alberta et Hydrogène Ontario) Hydrogène Québec Centre d'hydrogène de la région d'Edmonton (TCI est membre du conseil d'administration du Défi 5000 véhicules hydrogènes)

Carbone



Dans cette section

- 18 Engagement en faveur de la carboneutralité
- 19 Notre voie vers la carboneutralité
- 20 Objectifs pour le carbone
- 23 Données sur les émissions de GES
- 25 Qualité de l'air

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 de réduire les émissions de GES, nous travaillons à chaque étape du cycle de vie du véhicule pour aider le monde à faire la transition vers un avenir à faibles émissions de carbone.

Engagement en faveur de la carboneutralité

GRI 3-3

Dans ce rapport, nous utilisons le terme « CARBONE » pour désigner les émissions de gaz à effet de serre (GES), qui incluent le dioxyde de carbone (CO₂), le GES ayant le plus d’incidence sur le changement climatique. Le secteur des transports est responsable de près d’un quart des émissions mondiales de GES liées à l’énergie et, en tant que constructeur automobile, Toyota s’est engagée à faire sa part pour aider le monde à passer à une économie à faibles émissions de carbone. Nous visons la carboneutralité dans toutes nos installations nord-américaines d’ici 2035 et sur l’ensemble du cycle de vie des véhicules au plus tard en 2050.

Viser la carboneutralité signifie que nous voulons réduire le plus possible nos émissions des Portées 1 et 2, avant de recourir à des compensations, si nécessaire, pour arriver à des émissions de GES de zéro. Nous incluons également les émissions de Portée 3 dans notre objectif, de sorte que, d’ici 2050, nous visons la carboneutralité sur l’ensemble du cycle de vie de nos véhicules.

Document de synthèse de TMNA sur le carbone : Le secteur des transports est responsable d’environ un quart des émissions mondiales de GES liées à l’énergie et, en tant que constructeur automobile, TMNA s’est engagée à contribuer à 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 visant à 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.

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

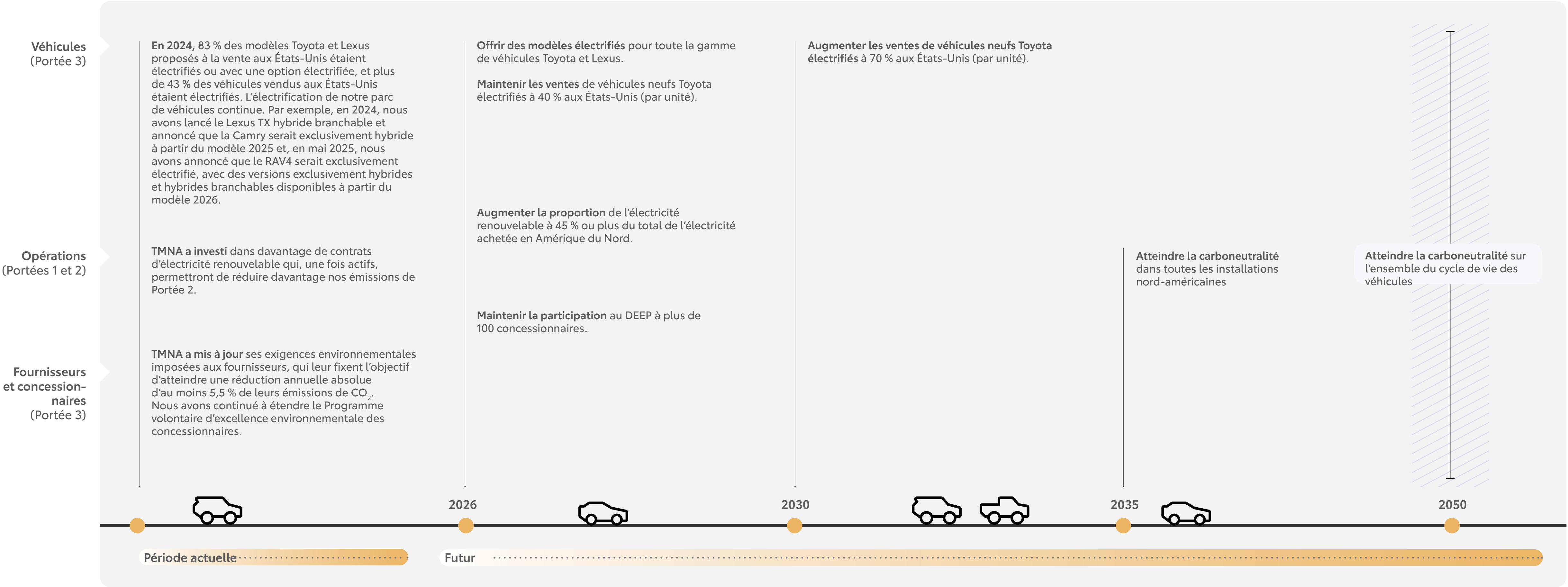
- **Réduire les émissions de CO₂ des véhicules en introduisant davantage de véhicules électrifiés et en rendant nos moteurs à combustion interne plus écoénergétiques :** l’objectif ultime est d’éliminer complètement les émissions de nos véhicules. En offrant une gamme de véhicules à faibles émissions – dont des véhicules à pile à combustible (FCEV), des véhicules hybrides (HEV), des véhicules hybrides branchables (PHEV) et des véhicules électriques à batterie (BEV) – nous pouvons utiliser nos ressources limitées en batteries pour mettre en circulation davantage de véhicules qui réduisent les émissions de carbone à court terme. Pour en savoir plus sur notre approche multiple, veuillez consulter notre article [Notre voie vers la carboneutralité](#).
- **Réduire les émissions de GES 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 nos installations nord-américaines soient carboneutres d’ici 2035. Pour en savoir plus sur nos progrès en matière d’achat d’électricité renouvelable, veuillez consulter [cet article](#).
- **Encourager les fournisseurs et les concessionnaires à nous aider à réduire les émissions de GES de notre chaîne de valeur :** Selon les [exigences environnementales imposées à ses fournisseurs](#) par TMNA, ces derniers doivent se fixer des objectifs annuels de réduction des émissions de CO₂. Les concessionnaires sont invités à participer à notre Programme d’excellence environnementale des concessionnaires (DEEP), un programme volontaire qui encourage l’amélioration des performances environnementales, notamment l’efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES.



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 plusieurs jalons à franchir pour nous mettre sur la bonne voie⁴. Pour en savoir plus, veuillez consulter l'article [Notre voie vers la carboneutralité](#).

GRI 3-3



⁴ Les objectifs, jalons et déclarations liés aux émissions de carbone de Toyota indiqués dans ce tableau et dans les pages qui suivent sont de nature prospective, et concernent la manière dont Toyota a l'intention de mener certaines de ses activités sur la base des plans et attentes actuels de la direction. Ce ne sont pas des promesses ou des garanties de comportements ou de politiques futurs, et ils sont soumis à une série d'incertitudes et d'autres facteurs susceptibles de les rendre irréalisables, dont beaucoup échappent à notre contrôle, notamment la réglementation gouvernementale, les actions des fournisseurs et des tiers et les forces du marché. Voir l'avertissement à propos des déclarations prospectives à la page 2 de ce rapport.

Objectifs pour le carbone

GRI 3-3

Véhicules

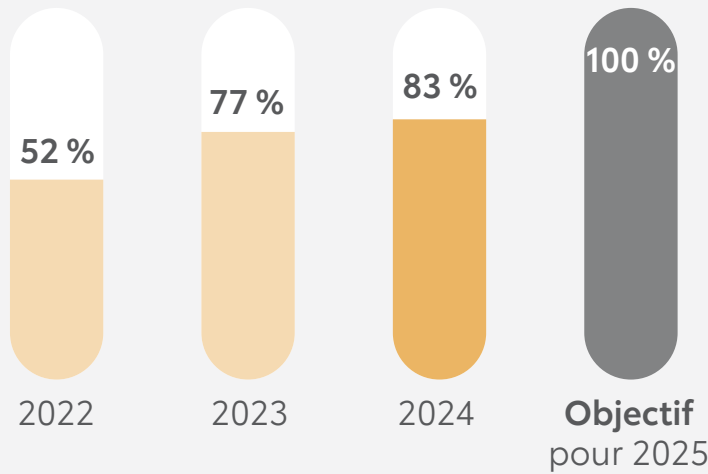
Nos objectifs en matière de véhicules sont les suivants :

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

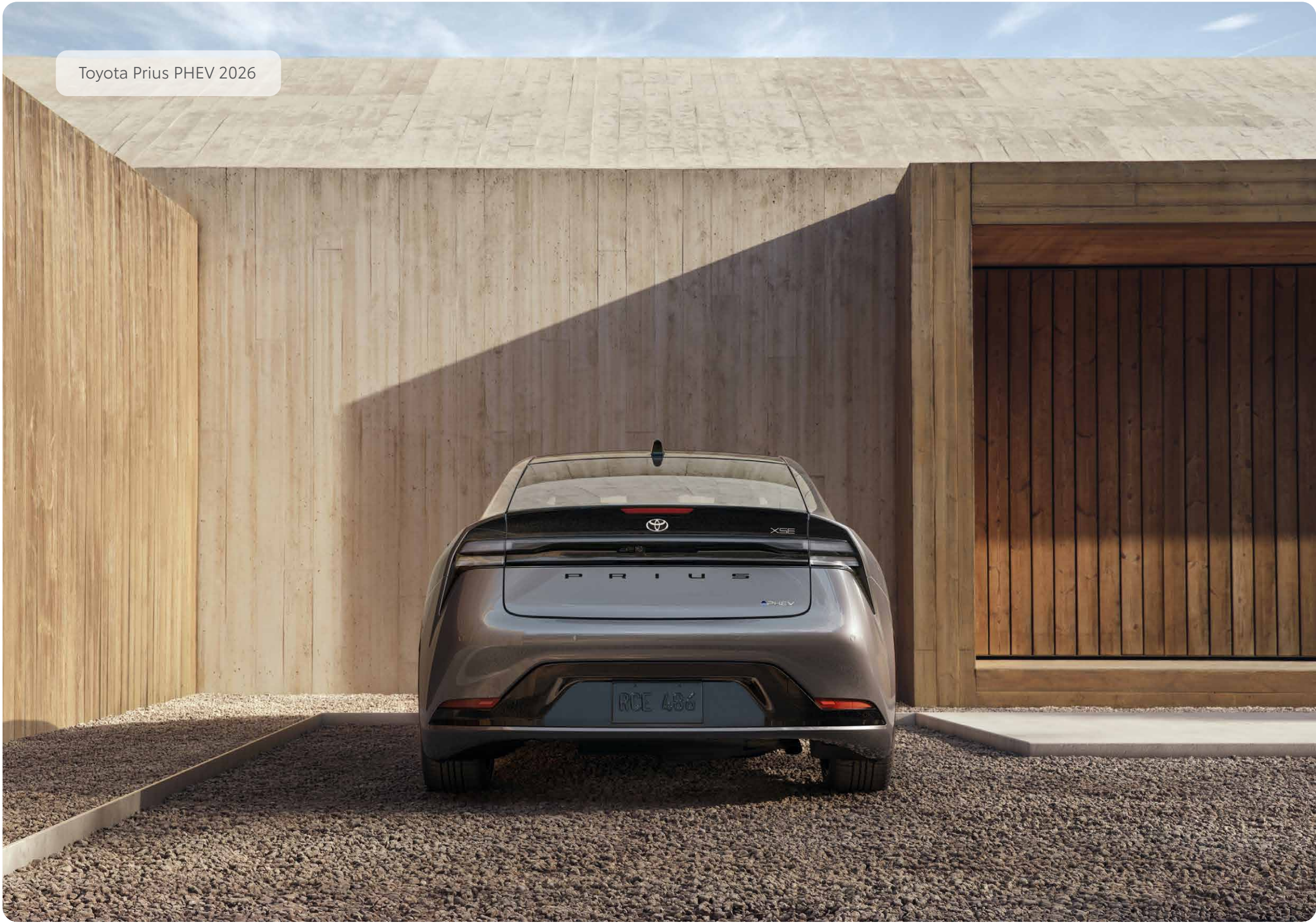
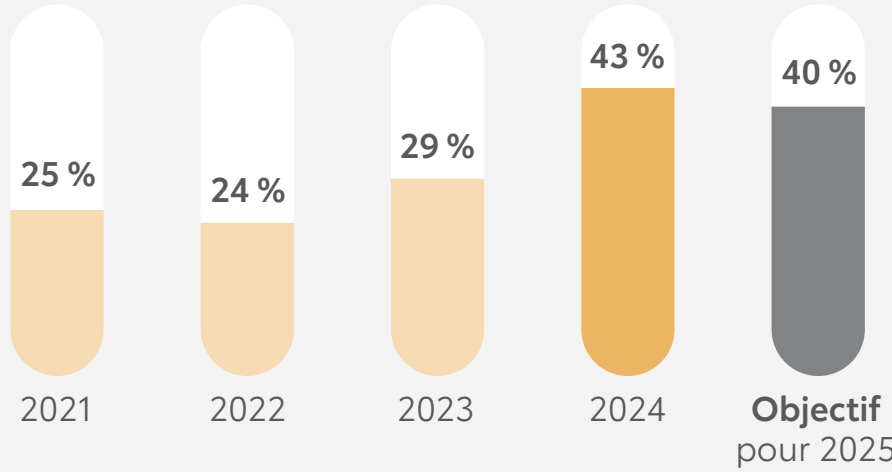
À la fin de 2024, 26 modèles Toyota et Lexus avec option électrifiée étaient offerts en Amérique du Nord et d'autres sont en cours d'élaboration. Sur l'ensemble des modèles Toyota et Lexus disponibles (modèles haute performance exclus), 83 % ont une option électrifiée ou sont exclusivement disponibles en tant que véhicule hybride, hybride branchable, à pile à combustible ou électrique à batterie. En 2024, 43 % des ventes de véhicules Toyota et Lexus aux États-Unis et 49 % au Canada étaient des véhicules électrifiés (hybrides, hybrides branchables, à pile à combustible ou électriques à batterie).

Les émissions de CO₂ par mille du parc automobile de vente ont diminué de 21 % aux États-Unis et de plus de 30 % au Canada depuis l'année-modèle 2019. Pour en savoir plus sur les émissions de GES du parc automobile, veuillez consulter les [Données sur les émissions de GES](#).

% de modèles Toyota et Lexus avec option électrifiée



% de véhicules neufs Toyota vendus aux États-Unis qui sont électrifiés



Opérations

Nos objectifs en matière d'opérations :

- Augmenter les achats d'électricité renouvelable à 45 % ou plus du total de l'électricité achetée d'ici la fin de l'EF 2026.
- Atteindre la carboneutralité dans toutes les installations nord-américaines d'ici 2035.

À la fin de l'EF 2025, la part de l'électricité achetée par TMNA qui était renouvelable était de 35 %. Cela inclut l'achat de certificats d'énergie renouvelable (REC) sur le marché. Ce pourcentage devrait augmenter à 45 % ou plus d'ici la fin de l'EF 2026 à mesure que plus d'accords virtuels d'achat d'énergie et d'autres contrats d'achat d'énergie de source renouvelable seront mis en vigueur. Pour en savoir plus sur nos projets en matière d'électricité renouvelable, veuillez consulter [cet article](#).

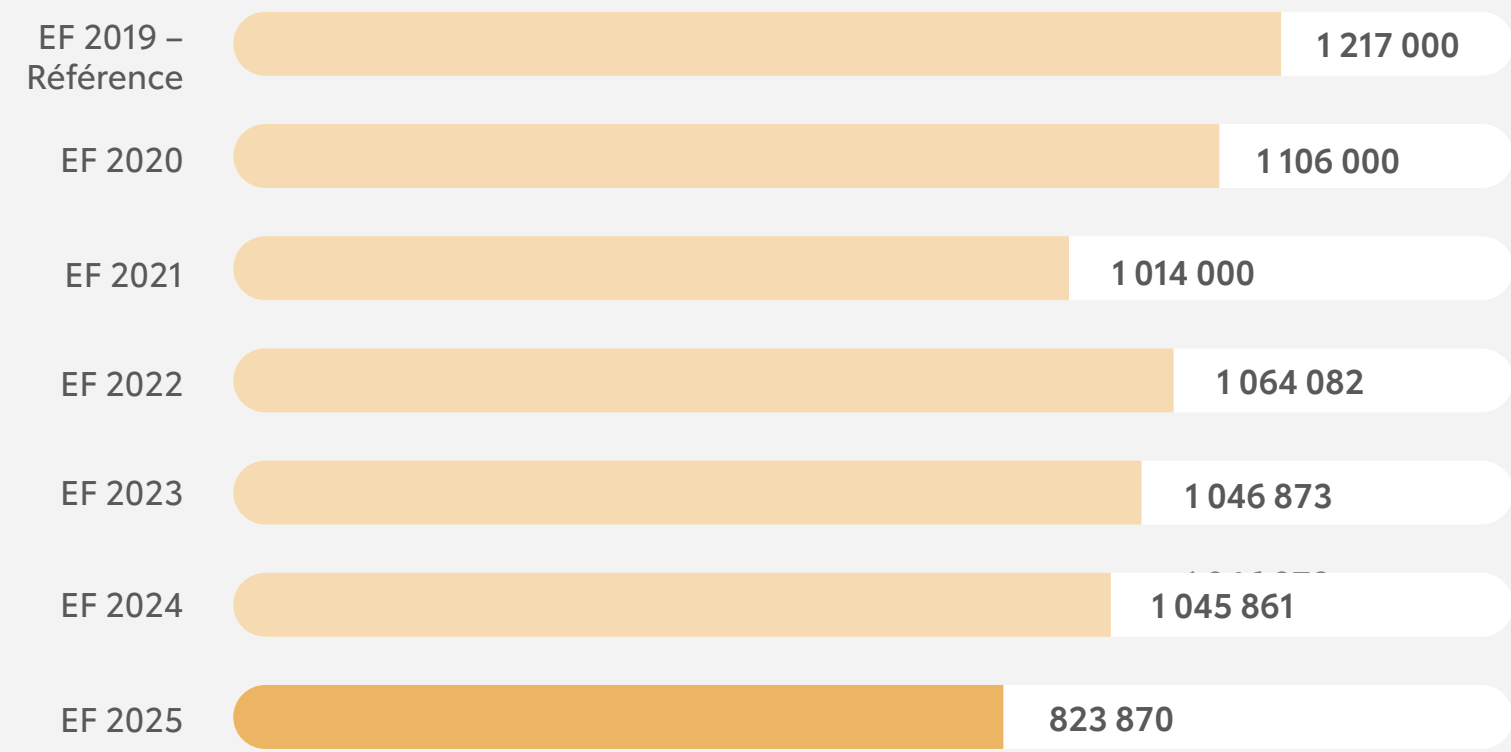
Les émissions totales de GES de Portées 1 et 2 ont diminué de 21 % au cours de l'EF 2025 par rapport à l'EF 2024. Cela est dû en partie à l'augmentation de la part d'électricité renouvelable achetée.

Au niveau mondial, Toyota a un objectif validé par l'initiative Science Based Targets (SBTi) de réduire ses émissions absolues de Portées 1 et 2 de 68 % d'ici 2035, par rapport à la base de référence de l'année civile 2019. En Amérique du Nord, nos émissions de Portées 1 et 2 pour l'EF 2025 étaient inférieures 32 % à celles de l'EF 2019. Cette baisse est due à des mesures d'efficacité en matière de GES, à l'installation de plus de sources d'électricité renouvelable sur place et à l'augmentation des achats d'électricité renouvelable.

Dans le total des émissions de Portées 1 et 2, les émissions de Portée 2 pour l'EF 2025 ont été calculées à l'aide d'une approche basée sur le marché. Pour les années précédentes, les émissions de Portée 2 ont été calculées selon l'approche basée sur l'emplacement.

Émissions de GES de Toyota en Amérique du Nord

Portées 1 et 2, TM de CO₂e



En amont et en aval

Objectif pour les activités logistiques :

15 %

de réduction, d’ici l’EF 2026, des émissions absolues de GES des activités logistiques par rapport aux niveaux de l’EF 2018

Lorsque nous avons fixé cet objectif, nous avons prévu pouvoir convertir notre parc de camions (détenus en propre ou par des tiers) du diesel à des groupes propulseurs à pile à hydrogène ou électriques à batterie. Toutefois, il est désormais prévu que les groupes propulseurs à hydrogène et électriques pour camions ne seront disponibles qu’en quantités limitées au cours de la période couverte par le plan d’action, et nous n’atteindrons donc pas cet objectif.

En attendant que d’autres groupes propulseurs à zéro émission soient disponibles, nous explorons d’autres options pour réduire les émissions de GES provenant des activités logistiques. Nous sommes à élaborer une stratégie pour la prochaine période du plan d’action qui combinera une conversion plus progressive aux groupes propulseurs à pile à hydrogène et électriques avec d’autres possibilités de réduction des émissions de GES, pouvant inclure les changements de mode de transport, l’optimisation de la planification des itinéraires, l’augmentation de l’efficacité et de l’utilisation des palettes, le captage du carbone et des améliorations aérodynamiques.

Objectif pour les fournisseurs :

3 %

de réduction annuelle des émissions de Portées 1 et 2 pour les fournisseurs.

Nos exigences environnementales imposées aux fournisseurs exigent qu’ils fixent et atteignent un objectif annuel de réduction de 3 % des émissions de CO₂ de Portées 1 et 2. En 2025, nous avons mis à jour ces exigences et demandons désormais aux fournisseurs directs que cet objectif annuel de réduction absolue des émissions de CO₂ de Portées 1 et 2 soit de 5,5 %.

Nous avons commencé à collecter des données sur les émissions de CO₂ des fournisseurs au cours de l’EF 2022. Au cours de l’EF 2025, nous avons reçu les données sur les dépenses de plus de 80 % de nos fournisseurs et, à ce jour, 152 fournisseurs ont fixé un objectif de réduction des émissions de CO₂ d’au moins 3 % par an. Nous travaillons à augmenter le nombre de fournisseurs qui soumettent des données et nous continuons à suivre les progrès de nos fournisseurs sur le plan de l’établissement d’objectifs et de la réduction des émissions.

Objectif pour les concessionnaires :

100

concessions participantes au Programme d’excellence environnementale des concessionnaires d’ici l’EF 2026

À la fin de l’EF 2025, 114 concessionnaires avaient participé à notre Programme volontaire d’excellence environnementale des concessionnaires (DEEP)⁵. Ces concessionnaires ont réduit de 20 % leur consommation d’électricité de source non renouvelable (calculé comme la différence en pourcentage entre la somme de la consommation d’électricité non renouvelable de l’année en cours par tous les concessionnaires participant au programme et la somme de l’électricité non renouvelable consommée par tous les concessionnaires au cours de la période de référence choisie). Nous continuons à encourager les concessionnaires à adhérer au programme.

⁵ Il s’agit de concessionnaires qui ont participé au programme et réalisé des réductions d’énergie et de GES, et qui n’y participent donc plus.

Données sur les émissions de GES

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

En Amérique du Nord, Toyota 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. Nous suivons l’approche du contrôle financier.

Les émissions de Portées 1 et 2 sont exprimées en tonnes métriques (TM) de CO₂e.

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 selon l’approche basée sur l’emplacement et l’approche basée sur le marché. Pour l’approche basée sur l’emplacement, les émissions indirectes provenant de l’électricité utilisée sur les sites de TMNA 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 fourni par l’Agence internationale de l’énergie, 2024 (les données sont publiées en septembre de chaque année).

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 de montage 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 données sur les émissions de Portée 3 pour la catégorie 1, Biens et services achetés, sont recueillies auprès des fournisseurs et devraient être divulguées dans des rapports à venir. Voir le [tableau des indicateurs environnementaux](#) pour les émissions de Portée 3 de la catégorie 4, Transport et distribution en amont. Ces dernières années, nous avons publié des estimations pour la catégorie 14, Franchises (concessionnaires). Nous avons commencé à collecter des données énergétiques auprès des concessionnaires et sommes en train de calculer leurs émissions.

Émissions de GES de Portées 1 et 2

Tonnes métriques de CO₂e

	EF 2019	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Portée 1	434 000	409 000	387 000	445 353	370 583	355 419	348 000
Portée 2 (approche basée sur l’emplacement)	783 000	697 000	627 000	618 729	676 290	690 442	638 818
Portée 2 (approche basée sur le marché)	Non calculée						475 870
TOTAL (Portées 1 et 2, approche basée sur le marché)	1 217 000	1 106 000	1 014 000	1 064 082	1 046 873	1 045 861	823 870

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

Intensité des émissions de GES

	EF 2019	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Intensité des GES	0,66	0,62	0,63	0,62	0,59	0,53	0,42

Numérateur : Tonnes métriques d’émissions de CO₂e de Portées 1 et 2 de tous les sites nord-américains de Toyota, y compris les usines de fabrication et de montage, les bureaux et les entrepôts.

Dénominateur : Nombre de véhicules produits en Amérique du Nord.

Scope 2 emissions in FY2025 were calculated using the market-based approach. Prior years were calculated using the location-based approach. Les émissions de portée 2 pour l'exercice 2025 ont été calculées selon l'approche basée sur le marché. Les années précédentes ont été calculées selon l'approche basée sur la localisation.

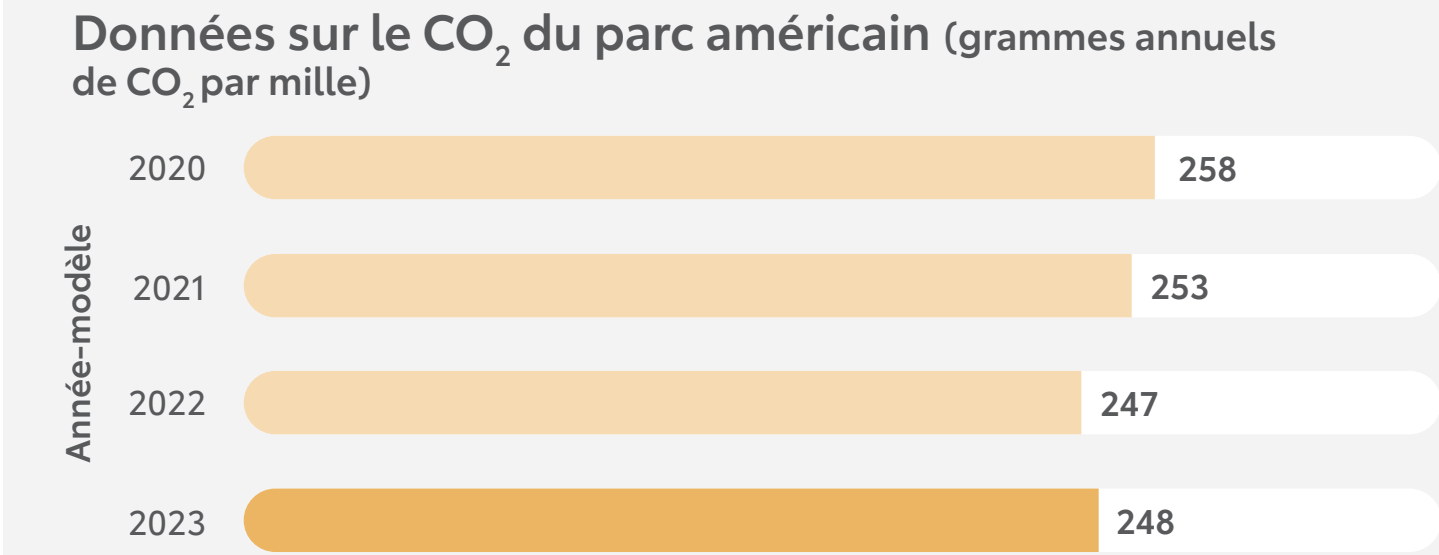
Émissions de GES issues de la logistique

Tonnes métriques de CO₂e

	EF 2018	EF 2019	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Émissions issues de la logistique (Portées 1 et 3)	741 706	818 862	729 858	670 570	807 388	763 099	883 518	897 433
Émissions issues de la logistique (Portée 3 seulement)					800 344	752 806	872 438	886 580

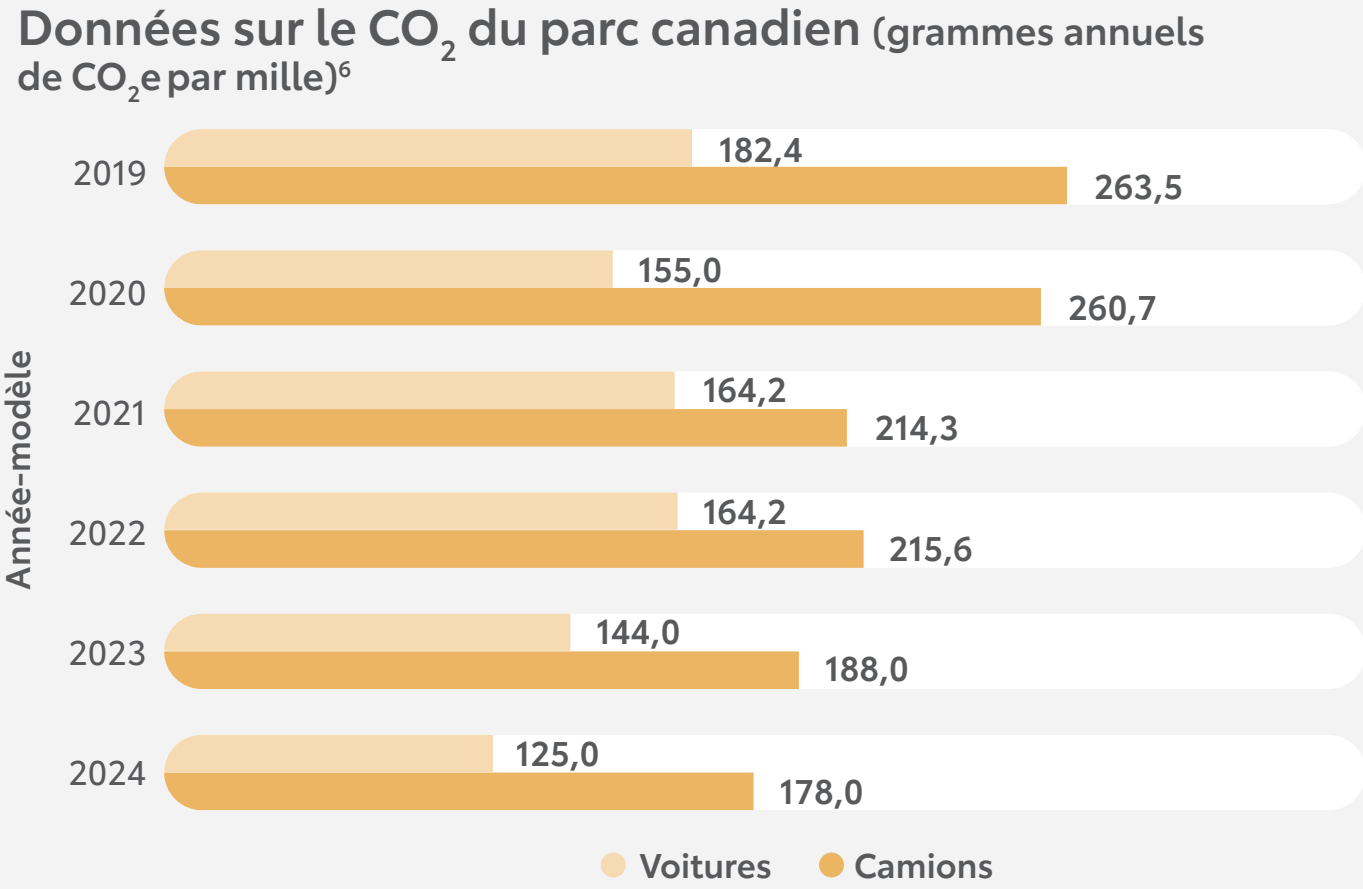
Portée : Transport de pièces et de véhicules (p. ex., camionnage et transport ferroviaire) par l’entreprise et par des tiers. Sources mobiles seulement.

Données sur les émissions de GES des véhicules



Les gouvernements fédéraux des États-Unis et du Canada ont adopté des normes sur les émissions de GES et l'économie de carburant. Les règlements du Canada 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.



⁶ Environnement et Changement climatique Canada a mis à jour les données sur les GES du parc automobile pour les années-modèles 2019-2023, ce qui a entraîné un changement par rapport à ce que nous avons indiqué l'an dernier.

Qualité de l'air

GRI 305-7

Polluants de référence dans les émissions à l'échappement

Les hydrocarbures, les oxydes d'azote (NOx) et le monoxyde de carbone – tous des sous-produits de la combustion de carburant – peuvent être 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).

Le règlement de la Californie (Low Emission Vehicle III – LEV III) fixe des normes d'émission décroissantes de 2017 à 2025.

Chaque année, TMNA et TCI se conforment aux exigences relatives aux émissions polluantes pour les véhicules de l'État de Californie (États-Unis) et du Canada.

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 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 sur 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.

La liste 2025 des véhicules les plus écoresponsables de l'American Council for an Energy Efficient Economy (ACEEE) désigne la Toyota Prius Prime SE et le Lexus RZ 300e comme les deux véhicules les plus écologiques de l'année. La liste comprend également le Toyota bZ4X, le Toyota RAV4 Prime, la Toyota Camry LE hybride et la Toyota Corolla hybride, ce qui fait que **six des 12 véhicules de la liste sont des modèles Toyota ou Lexus**. Pour noter les véhicules, l'ACEEE a évalué l'impact sur la santé humaine de chaque modèle en fonction de la pollution atmosphérique associée à la fabrication et à l'élimination du véhicule, à la production et à la distribution de carburant ou d'électricité ainsi qu'aux émissions à l'échappement. Sur cette base, l'ACEEE a attribué une note écologique à plus de 1 200 modèles, dont des modèles à essence ou au diesel seulement, des hybrides à essence et moteur électrique, des hybrides branchables fonctionnant à la fois à l'essence et à l'électricité du réseau, ainsi que des véhicules tout électriques.

Chaque année, Ressources naturelles Canada détermine les véhicules légers les plus écoénergétiques vendus au Canada. Quatre modèles Toyota figurent sur la liste en 2025 : la Toyota Corolla hybride (compacte), le Toyota Crown Signia AWD (petite familiale), le Toyota Highlander hybride AWD et le Toyota Highlander hybride AWD Limited/Platinum (VUS intermédiaire) ainsi que la Toyota Sienna (minifourgonnette).

Composés organiques volatils (COV)

Dans nos activités, une des principales préoccupations 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 le soleil. Le smog a été associé à plusieurs problèmes de santé, et il est particulièrement fréquent dans les zones urbaines denses où la circulation est intense, l'activité industrielle importante, et le climat chaud et ensoleillé.

Les opérations de peinture de carrosserie des véhicules sont la source de la plupart des émissions de COV de Toyota. Les émissions de COV provenant de la peinture de carrosserie des véhicules ont diminué de 1,8 % par rapport à l'année précédente en raison de l'introduction de nouvelles technologies plus propres et d'un arrêt de production dans notre usine de montage de véhicules de l'Indiana suite à un rappel de coussins gonflables.

Émissions de COV (tonnes métriques)

Année	Tonnes métriques de COV
EF 2022	2 498,3
EF 2023	2 622,9
EF 2024	2 848,3
EF 2025	2 796,2



Économie circulaire



Dans cette section

- 27 Engagement pour une production responsable
- 27 Objectifs liés à l'économie circulaire
- 29 Matériaux durables
- 29 Gestion des produits chimiques
- 30 Déchets

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 les flux de matières de façon durable, nous contribuons à promouvoir une économie circulaire qui profite aux humains et à la planète.

Engagement pour une production responsable

GRI 3-3

En Amérique du Nord, Toyota s’efforce d’utiliser des pratiques de production responsables impliquant une gestion écoresponsable des matériaux. Cela inclut les biens fournis par les fournisseurs (tels que l’acier, l’aluminium, les pièces en plastique et autres matières premières) ainsi que les 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 pour aider à traiter les produits chimiques et les déchets en toute sécurité et en conformité avec les réglementations fédérales, étatiques, provinciales et locales applicables. Nous cherchons également des moyens de réduire l’utilisation de substances préoccupantes, d’éliminer les déchets à la source, et de réutiliser et de recycler.

Les services de durabilité environnementale, d’ingénierie des matériaux, de chaîne logistique 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.

Objectifs liés à l’économie circulaire

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 2019 en tant que base de référence.

Le plastique n’est pas biodégradable, peut être difficile à recycler et est associé à la pollution 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.

À la fin de l’exercice financier 2025, nous avons réduit de plus de 75 % les plastiques à usage unique dans les services de restauration sur place. L’objectif est donc atteint. Nous avons remplacé les bouteilles d’eau en plastique par des bouteilles en aluminium dans la plupart des cafétérias, la plupart de nos récipients pour repas à emporter sont biodégradables et la plupart des ustensiles en plastique ont été remplacés. Nous travaillons toujours au remplacement des bouteilles en plastique dans les distributeurs automatiques.

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.

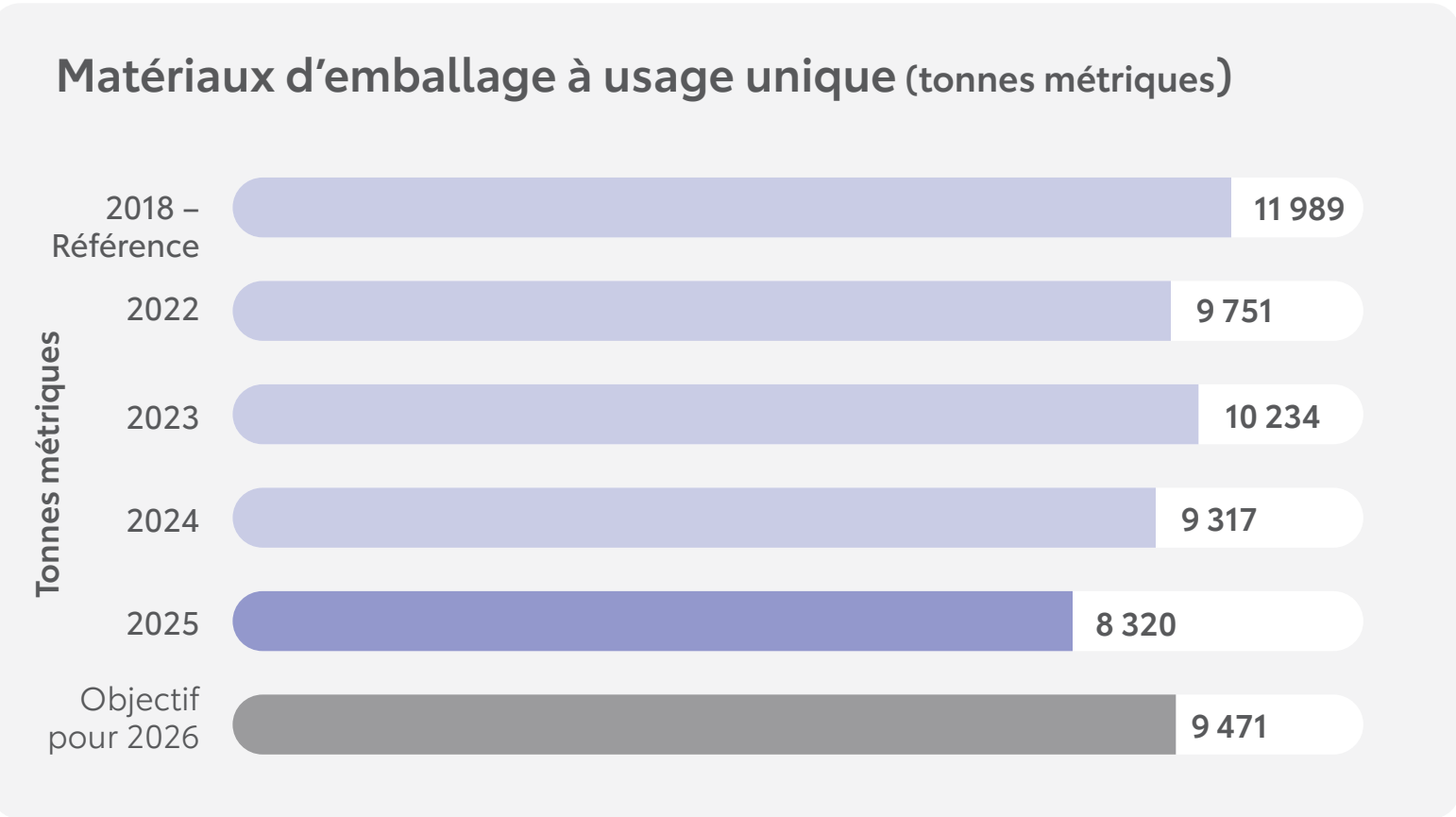
Nous avons élaboré cet objectif pour nous aider à réduire les déchets et à diminuer l’impact environnemental de l’expédition des pièces et des matériaux. Il est difficile de recueillir des données sur tous les types d’emballages utilisés pour expédier des pièces et des accessoires, alors nous nous concentrons sur la plus grande source de déchets d’emballages : les emballages à usage unique. Les emballages à usage unique comprennent notamment les boîtes en carton, les palettes en bois ainsi que les emballages en papier et en plastique.

Nous avons réduit l’utilisation de matériaux d’emballage à usage unique de presque 31 % par rapport à la valeur de référence de l’EF 2018. L’une des façons de réduire les emballages à usage unique est de développer l’utilisation de modules d’emballage consignés. Nous utilisons maintenant des modules d’emballage consignés plutôt que des palettes de bois, des boîtes de carton et des structures.

TMNA est membre du Suppliers Partnership for the Environment (partenariat des fournisseurs pour l’environnement, SP) et participe au groupe de travail sur l’efficacité des matériaux afin de soutenir les efforts du SP pour promouvoir la conception et l’utilisation d’emballages durables. Ce groupe a créé un ensemble de recommandations pour aider les fabricants d’automobiles et leurs fournisseurs à minimiser les déchets d’emballage et à éliminer les obstacles à la recyclabilité dès la phase de conception. Voici les documents préparés par ce groupe de travail :

[Recommandations de spécification d’emballage durable pour l’emballage à usage unique dans le domaine de l’automobile](#)

[Recommandations de spécification d’emballage durable pour les opérations de fabrication automobile](#)





Recyclage des batteries

GRI 301-3

Notre objectif de recyclage des batteries de véhicules électrifiés 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.

Les métaux des terres rares sont des composants nécessaires dans des centaines de produits utilisés à des fins très diverses, en particulier des produits haute technologie, tels que des véhicules électriques. Toyota promeut la récupération des métaux de terres rares utilisés dans les véhicules électriques dans le but de créer des systèmes de recyclage en circuit fermé qui réduisent l'utilisation des ressources naturelles et augmentent l'efficacité de l'apport en matériaux.

Nous travaillons à incorporer l'usage de matériaux de batteries recyclés à notre nouvelle usine de batteries de Caroline du Nord, qui a commencé la production en 2025. L'usine produit des batteries pour les véhicules hybrides électriques et les véhicules électriques à batterie.

Nous nous concentrons sur la collecte, le test et le recyclage des batteries des véhicules électrifiés Toyota. Nous chercherons ensuite à étendre notre action 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.

Nous ne prévoyons pas d'atteindre cet objectif, car il s'agit d'un objectif et d'un échéancier à long terme.

Pour plus d'informations sur les minerais de conflit, veuillez consulter le rapport Conflict Minerals Report que TMC a déposé auprès de la U.S. Securities and Exchange Commission en mai 2025.

Matériaux durables

GRI 301-2

Nous nous efforçons d’accroître notre utilisation de matériaux durables, notamment de matériaux récupérés et de matériaux à contenu recyclé et/ou renouvelable. Utiliser des matériaux durables, c’est à la fois utiliser moins de matériaux, réduire l’utilisation de produits chimiques toxiques et diminuer les impacts environnementaux sur tout le cycle de vie.

L’utilisation de matériaux durables aide à préserver 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 actuellement des bioplastiques (dérivés en tout ou en partie de matières végétales) dans les coussins de

siège des Toyota Prius, Corolla et RAV4 ainsi que du Lexus RX 350, et nous utilisons des chutes 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 utilisons de l’aluminium recyclé dans nos blocs moteurs et nos culasses. Pour plus de renseignements sur la manière dont nous utilisons l’aluminium recyclé, veuillez consulter [cet article](#).

Nous utilisons également des quantités importantes d’acier recyclé et commençons à utiliser des résines recyclées dans les pièces de soubassement de carrosserie.

À titre de membre du Suppliers Partnership for the Environment (SP), nous participons à son 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 documents d’orientation : [Measuring Renewable Content of Automotive Products](#) (Mesurer le contenu renouvelable des pièces automobiles) et [Measuring Recycled Content of Automotive Products](#) (Mesurer le contenu recyclé des pièces automobiles). Ces documents présentent 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. Selon nous, une bonne gestion de ces produits chimiques est cruciale pour réduire leur impact sur l’environnement tout au long du cycle de vie du véhicule.

Chez TMNA, nous travaillons en étroite collaboration avec nos fournisseurs partenaires pour réduire l’empreinte environnementale des produits chimiques utilisés dans la fabrication de nos véhicules. Une des méthodes pour y arriver consiste à élaborer et employer des méthodes de rechange plus durables. TMNA prévoit actuellement d’exiger de ses fournisseurs partenaires qu’ils suppriment le chrome hexavalent de leurs processus de plaquage décoratif au chrome d’ici la fin de l’année civile 2027 et de leurs processus de gravure d’ici la fin de l’année civile 2028 pour les pièces utilisées dans les véhicules nord-américains. La décision de procéder à cette élimination volontaire a été prise en collaboration avec d’autres fabricants, l’Automotive Industry Action Group (AIAG) et la National Association for Surface Finishing (NASF). À l’heure actuelle, on ne trouve pas de chrome hexavalent sur la pièce finale ou le véhicule. Celui-ci n’est utilisé que comme produit chimique dans les processus de fabrication de nos fournisseurs partenaires. TMNA, avec le soutien de ses fournisseurs partenaires, est prêt à franchir la prochaine étape dans l’élimination globale du chrome hexavalent et à poursuivre ses efforts pour créer une société en harmonie avec la nature.

“
Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires fournisseurs pour réduire l’empreinte environnementale des produits chimiques.

Déchets

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

La quantité totale de déchets produits par Toyota en Amérique du Nord a baissé de 3,7 % durant l’EF 2025 par rapport à l’EF 2024, principalement en raison d’une baisse du volume de production.

À l’EF 2025, nous avons réutilisé ou recyclé 92,2 % de tous nos déchets. Seulement 2,6 % des déchets ont été envoyés dans des décharges pour être éliminés, et 5,3 % 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 presque 70 % de l’ensemble des déchets produits à l’exercice financier 2025. 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 trouver des moyens innovants de réduire, réutiliser ou recycler nos flux de déchets. Veuillez consulter 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.

À partir de ce rapport, nous avons commencé à présenter les données sur les déchets par exercice financier, afin de les aligner sur nos autres indicateurs et sur les rapports financiers de TMC. Nous avons mis à jour les données pour refléter la comptabilité de l’exercice dans les tableaux de cette page.

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 en poids pour la plupart des types de déchets. Dans les bureaux de vente, nous avons calculé des poids sur la base d’une moyenne estimée de déchets par personne.

Quantité totale de déchets produits

	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Déchets réglementés*	18 550 154	24 029 062	18 653 615	22 650 260
Déchets non réglementés	809 024 026	809 689 082	851 741 824	815 870 430
Déchets d’acier recyclés	622 207 586	586 220 836	623 682 964	587 438 487
Compost	3 026 257	3 323 981	3 478 601	4 513 393
Tous les autres flux de déchets	183 790 183	220 144 265	224 580 259	223 918 550
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS PRODUITS	827 574 180	833 718 144	870 395 439	838 520 690

Portée : Le siège social et les sites nord-américains de fabrication, de R et D, de vente et de logistique de Toyota aux États-Unis, au Canada 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 comprennent tous les autres déchets.

Déchets détournés de l’élimination (EF 2025)

	Recyclés, réutilisés, récupérés
Déchets réglementés*	9 155 699
Déchets non réglementés	763 715 153
TOTAL	772 870 852

Portée : Le siège social et les sites nord-américains de fabrication, de R et D, de vente et de logistique de Toyota aux États-Unis, au Canada 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 comprennent tous les autres déchets.

Déchets éliminés (EF 2025)

	Enfouissement	Incinération
Déchets réglementés*	1 961	13 492 600
Déchets non réglementés	21 489 303	30 665 974
TOTAL	21 491 264	44 158 574
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS ÉLIMINÉS	65 649 838	

Portée : Le siège social et les sites nord-américains de fabrication, de R et D, de vente et de logistique de Toyota aux États-Unis, au Canada 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.

Eau



Dans cette section

- 32 Engagement vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée
- 32 Objectif pour l'eau
- 33 Prélèvement, rejet et consommation d'eau
- 33 Utilisation de l'eau dans les zones à stress hydrique

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

Chez Toyota en Amérique du Nord, nous avons commencé à aller au-delà d’une approche de gestion de l’eau sur nos sites pour adopter une approche de conservation de l’eau sur le site et dans le bassin hydrographique. Pour nous, la gestion de l’eau signifie utiliser l’eau d’une manière écologiquement durable, socialement équitable et économiquement bénéfique, en collaborant avec les parties prenantes dans le cadre d’actions sur les sites et les bassins hydrographiques.

Nous travaillons avec détermination à réduire et à recycler l’eau utilisée dans nos installations, à protéger les plans d’eau, à investir dans l’éducation et la sensibilisation et à partager nos meilleures pratiques avec d’autres.

Nous visons à limiter les impacts négatifs sur l’environnement et à promouvoir les impacts positifs par les moyens suivants :

1. **En améliorant l’efficacité de l’utilisation de l’eau dans les opérations directes et en utilisant de l’eau recyclée ou réutilisée lorsque possible.** Nous nous efforçons d’utiliser efficacement l’eau dans nos processus de fabrication. Chaque année, nous mettons en œuvre de nombreuses initiatives *kaizen* pour réduire notre consommation d’eau. Par exemple, certaines usines nord-américaines ont installé des systèmes d’osmose inverse qui traitent l’eau de fabrication, ce qui permet de la réutiliser à l’infini. Ces systèmes permettent d’économiser des dizaines de millions de litres d’eau par an.

En 2024, l’usine de montage de Toyota au Mississippi (Toyota Mississippi) a découvert qu’une buse de sortie d’eau douce de l’une des étapes de prétraitement/ d’électrodéposition restait activée pendant trop longtemps après que la carrosserie soit sortie de la station de rinçage. En modifiant les délais d’activation et le débit de la buse, l’usine économise plus d’un million de gallons par an. Toyota Mississippi étudiera d’autres manières d’économiser l’eau à d’autres étapes de prétraitement/ d’électrodéposition au cours de l’EF 2026.

2. **Encourager nos principaux fournisseurs et concessionnaires à adopter ces mêmes engagements.** Les exigences environnementales imposées aux fournisseurs de TMNA exigent de ces derniers qu’ils fassent le suivi des volumes d’eau qu’ils prélèvent, rejettent et consomment. Nous leur demandons également d’élaborer des plans et des objectifs de réduction de la consommation d’eau. Les concessionnaires Toyota et Lexus sont également encouragés à participer à notre Programme volontaire d’excellence environnementale des concessionnaires, qui incite à faire le suivi de l’utilisation d’eau et à élaborer des plans de réduction.

3. **En s’engageant avec les communautés, les ONG et des partenaires stratégiques à conserver, restaurer et protéger l’eau et les écosystèmes tributaires de l’eau.** Nos activités de sensibilisation constituent un élément essentiel de notre engagement en faveur d’une action collective visant à résoudre les problèmes locaux liés à l’eau. Depuis 2022, nous collaborons avec The Nature Conservancy (TNC) pour tenter de résoudre les problèmes de pénurie d’eau en Basse-Californie.

En outre, les fonds fournis par TMNA permettent à TNC de gérer, de sécuriser et de contrôler l’acheminement de l’eau pour la restauration de l’environnement dans le delta du fleuve Colorado. À la fin de l’année civile 2024, TNC aura versé 532 millions de gallons d’eau dans le delta, ce qui permettra à 19 miles de la rivière Hardy de recommencer à s’écouler sans interruption. Pour plus de renseignements à ce projet, veuillez consulter [cet article](#).

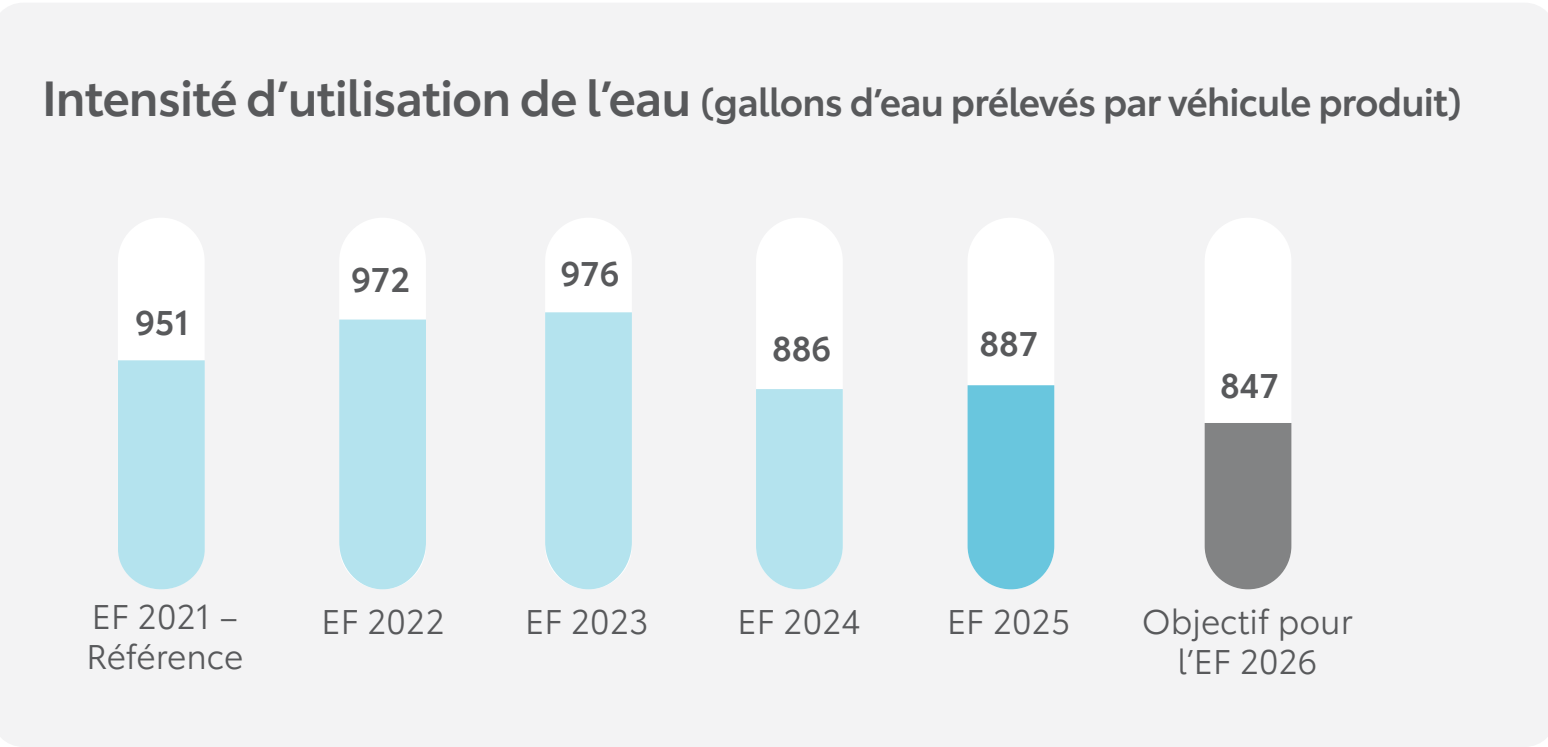
Objectif pour l’eau

GRI 3-3

Notre objectif pour l’eau pour les exercices financiers 2022 à 2026 est de réduire notre utilisation d’eau par unité de production de véhicules de 11 % par rapport aux niveaux de l’EF 2021.

Au cours de l’EF 2025, nos installations nord-américaines (sites de production et autres sites) ont utilisé 887 gallons pour produire un véhicule Toyota ou Lexus. Cela représente une réduction de 6,7 % par rapport à l’année de référence. Nous n’avons pas progressé au chapitre de cet objectif au cours de l’EF 2025, principalement en raison d’un arrêt de production dans notre usine de montage de véhicules de l’Indiana suite à un rappel de coussins gonflables.

Néanmoins, nous continuons à recenser des projets visant à réduire les prélèvements d’eau au cours de l’année à venir. Au cours de l’été 2025, TMNA a commencé à mettre à jour et à affiner les circuits d’eau de ses sites afin de mesurer précisément la quantité d’eau utilisée par les différents processus. Cet exercice a été mis à l’essai dans l’usine de montage du Mississippi et sera étendu à l’usine de montage du Kentucky plus tard dans l’exercice financier. En parallèle, nous visons à cerner le « coût réel » de l’eau, ce qui implique d’évaluer non seulement le coût de l’eau que nous achetons auprès des services publics, mais aussi le coût du traitement de l’eau (p. ex., le coût des produits chimiques) et le coût de l’élimination des boues d’épuration. Ces activités nous aident à cerner les éventuels projets de réduction de la consommation d’eau.



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

Prélèvement, rejet et consommation d’eau

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

En Amérique du Nord, la majeure partie de l’eau utilisée par Toyota l’est dans le cadre de la fabrication, principalement pour la préparation des véhicules en vue de la peinture, ainsi que le refroidissement des bâtiments et les processus. Nous utilisons aussi une petite quantité d’eau pour l’irrigation de l’aménagement paysager, comme eau potable et pour les toilettes. Dans toute la région, nous adoptons autant que possible des espèces indigènes résistantes à la sécheresse afin de réduire l’irrigation artificielle.

Au cours de l’EF 2025, Toyota a prélevé 1,7 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. C’est une baisse de 1 % par rapport à l’EF 2024.

Environ 91 % du prélèvement total d’eau provenait de sources municipales (eau fraîche et eau non potable 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 estimées ou prises à partir des unités de collecte. Nous traitons une partie des eaux usées sur place et rejetons le reste dans des stations d’épuration publiques. L’eau rejetée est mesurée par un compteur ou, dans le cas des installations où il n’y a pas de production et où les rejets ne sont pas mesurés, nous supposons que 90 % de l’eau prélevée est rejetée.

La consommation est calculée en soustrayant les volumes rejetés des volumes prélevés.

L’eau est consommée principalement par l’évaporation émanant des systèmes de refroidissement des bâtiments et par la production de boues d’épuration au cours des processus de fabrication. Au cours de l’EF 2025, la consommation d’eau a diminué de 15 % par rapport à l’EF 2024, et de 40 % par rapport à l’EF 2020. La diminution de notre consommation d’eau s’explique principalement par l’augmentation du recyclage des effluents d’eaux usées dans l’une de nos usines au Mexique, par la réduction des volumes d’eau utilisés dans les épurateurs humides des cabines de peinture, ainsi que par la conversion de l’épurateur humide de la cabine d’application de la couche de finition en système de filtre sec .

Utilisation d’eau (gallons)

	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Eau prélevée	1 766 238 000	1 526 868 000	1 675 947 000	1 711 242 000	1 745 506 000	1 726 243 000
Eau rejetée	1 173 877 000	1 241 390 000	1 159 073 000	1 255 388 000	1 329 231 000	1 373 682 000
Eau consommée	592 361 000	285 478 000	516 874 000	455 854 000	416 275 000	352 560 000

Portée : Tous les sites nord-américains de Toyota, y compris les usines de fabrication et de montage, les bureaux et les entrepôts. Exclut quelques petits sites pour lesquels nous n’avons pas de données.

Utilisation de l’eau dans les zones à stress hydrique

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

En Amérique du Nord, notre consommation d’eau, en particulier dans les processus de fabrication, présente des impacts potentiellement négatifs. L’intensité élevée de notre utilisation d’eau pourrait aggraver les problèmes de rareté, particulièrement dans les régions où l’eau est déjà rare. Cela risque de nuire au bassin hydrographique, d’épuiser les réserves d’eau souterraine et de restreindre l’eau disponible pour notre propre utilisation. Nos activités et celles de nos fournisseurs, en particulier les fournisseurs de matières premières, peuvent également avoir un impact sur la qualité de l’eau, avec des répercussions négatives sur les bassins hydrographiques et les autres usagers.

Pour mieux comprendre les impacts potentiels de nos propres activités, notre société mère, TMC, a évalué le stress hydrique à l’aide de deux outils : l’AqueductMC de l’Atlas des risques pour l’eau (version 3.0) du World Resources Institute (WRI) et le Water Risk Filter (version 5.0) du WWF. TMC a ensuite tenu compte de la quantité d’eau utilisée et des emplacements de rejet. L’usine de montage de Basse-Californie, au Mexique, est l’une des usines nord-américaines recensées comme présentant un risque élevé aussi bien en termes de quantité que de qualité de l’eau. L’intensité d’utilisation d’eau de cette usine est parmi les plus faibles de toutes les usines en Amérique du Nord, et TMNA collabore avec The Nature Conservancy pour restaurer l’eau dans le bassin hydrographique de l’usine. Nous ne déclarons pas les quantités d’eau prélevées, rejetées et consommées pour cette usine, car nous considérons ces renseignements comme confidentiels.

TMNA met en œuvre le WAVE, un programme de gestion de l’eau proposé par The Water Council, qui vise les usines de fabrication nord-américaines, principales consommatrices d’eau. Le programme nous aide à affiner l’évaluation du stress hydrique dans notre région, à définir des mesures et à fixer des objectifs au niveau des sites les plus à risque.

Biodiversité



Dans cette section

- 35 Engagement en faveur de l'harmonie avec la nature
- 35 Objectif en matière de biodiversité
- 36 Restauration d'habitats
- 37 Évaluation de la chaîne de valeur

L'objectif de développement durable 15 vise à enrayer la perte de biodiversité et à restaurer les écosystèmes. En trouvant des moyens d'aider à 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 101-1

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, et la nature joue un rôle important dans la capture et le stockage du CO₂ de l’atmosphère grâce aux processus écosystémiques, sur terre et dans les océans.

Nous croyons que les entreprises ont un rôle à jouer pour inverser la tendance à la perte de la nature et protéger la biodiversité. En Amérique du Nord, nous visons :

- L’évitement des impacts négatifs sur les espèces menacées ou protégées.
- La restauration des habitats dégradés.

Notre approche ciblée à cet égard consiste à travailler avec les parties prenantes, notamment les employés, les communautés et les organismes 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 environnementales imposées à nos 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



Jardin pour pollinisateurs indigènes, Toyota Motor Manufacturing, Indiana

Photo : Paul Delor, Toyota, Indiana

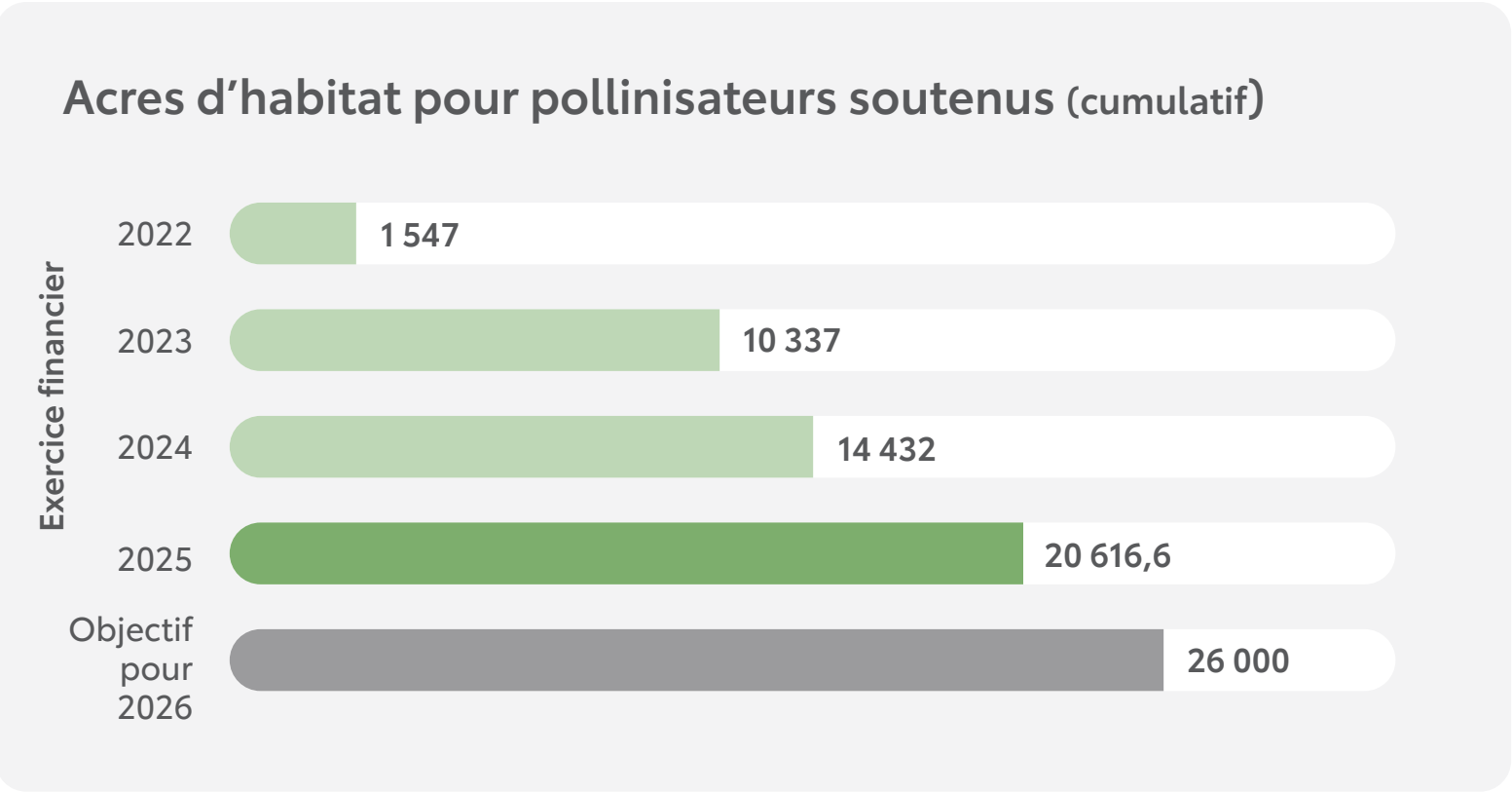
Objectif en matière de biodiversité

GRI 101-1

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

La raison pour laquelle nous avons choisi de soutenir 26 000 acres d’habitat pour pollinisateurs est que cette superficie est égale aux 26 000 acres qu’occupent actuellement nos installations 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 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 2025, 5 763 acres d’habitat pour pollinisateurs ont été aménagés en collaboration avec Pollinator Partnership (P2) et la National Environmental Education Foundation (NEEF), ce qui porte le nombre total d’acres à 20 616,6. Pour en savoir plus, veuillez consulter l’article sur [L’engagement fleurissant de Toyota : nourrir la diversité grâce aux abeilles et aux papillons](#).



Restauration d’habitats

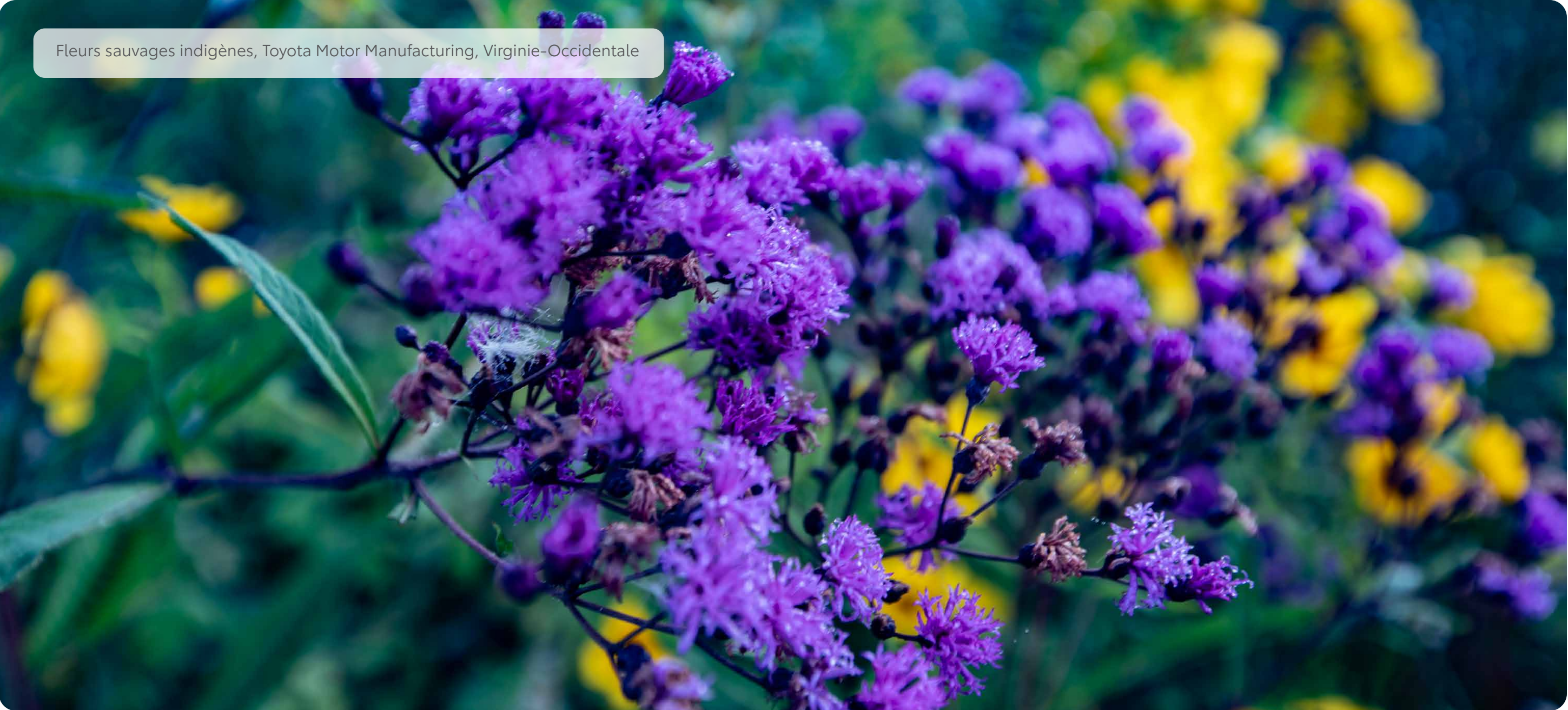
GRI 101-2

TMNA s’associe à Tandem Global (regroupement de Wildlife Habitat Council et du World Environment Center) pour des programmes de conservation sur les sites nord-américains. Les programmes de conservation de 17 de nos sites, qui représentent 640 acres de superficie, ont obtenu une certification en conservation du Wildlife Habitat Council (WHC), une norme volontaire qui souligne les activités d’amélioration de la biodiversité et d’éducation à la conservation à grande échelle sur les propriétés foncières des entreprises.

Nous menons de nombreux projets de conservation sur ces sites, notamment pour soutenir les espèces indicatrices, qui sont des plantes ou des animaux qui, par leur présence, leur absence ou leur abondance, reflètent la santé globale de leur milieu. Ces sites sollicitent également l’avis d’experts locaux en conservation et les font participer à des activités de sensibilisation. Par exemple, à l’usine de montage Toyota au Texas,

nous nous sommes associés au Texas Parks and Wildlife Department pour concevoir notre jardin de pollinisateurs et dresser une liste de plantes indigènes à semer. Dans l’usine de montage Toyota de Virginie-Occidentale, Roundstone Native Seed Company a mis au point des mélanges de semences indigènes et les a plantés, a pris la parole lors d’événements éducatifs et a distribué du matériel d’information aux membres de l’équipe.

Le WHC a élaboré un outil d’identification des espèces indicatrices qui a été utilisé par de nombreux sites dotés de programmes certifiés. Trois autres sites utilisent cet outil pour identifier les espèces indicatrices et élaborer des feuilles de route pour l’amélioration de l’habitat. Jusqu’à présent, 18 sites ont choisi une espèce indicatrice, et 14 d’entre eux ont achevé leurs projets de développement de l’habitat et contrôlent désormais l’impact de l’espèce indicatrice choisie.



Certifications en conservation du WHC*

Nom du site Toyota	Niveau de certification	Acres d’habitat restaurés
Toyota Motor Manufacturing, Texas	Or	41
Toyota Motor Manufacturing, Mississippi	Or	9
Toyota Motor Manufacturing, Virginie-Occidentale	Or	9
Toyota Motor Manufacturing, Kentucky	Or	7
Toyota Motor Manufacturing Canada, Cambridge	Or	1
Toyota Motor Manufacturing Canada, Woodstock	Or	<1
Centre de production et d’ingénierie, Kentucky	Or	<1
Centre technique Toyota, Ann Arbor, Michigan	Argent	8
Centre technique Toyota, York Township, Michigan	Argent	121
Toyota Motor Manufacturing, Alabama	Certifié	6
Toyota Motor Manufacturing, Indiana	Certifié	228
Toyota Motor Manufacturing, Missouri	Certifié	<1
Toyota Motor Manufacturing, Tennessee	Certifié	200
Siège social de TMNA, Plano, Texas	Certifié	21
Toyota Logistics Services, Portland, Oregon	Certifié	<1
Toyota Motor Manufacturing, Guanajuato	Certifié	3
TABC, Californie	Certifié	<1

*Certifications au 30 juin 2025

Évaluation de la chaîne de valeur

GRI 101-4, 101-5

Nos activités

TMNA a utilisé l'outil d'évaluation intégrée de la biodiversité (Integrated Biodiversity Assessment Tool, IBAT) pour évaluer ses sites nord-américains et leurs impacts potentiels les plus importants sur la nature et la biodiversité.

- L'IBAT attribue à chaque site un score global d'importance pour la biodiversité, qui résulte de la combinaison des éléments suivants :
- La distance entre la zone tampon de 5 km entourant le site et une ou plusieurs zones protégées.
 - La présence de zones clés pour la biodiversité dans la zone d'influence (le site plus la zone tampon).
 - La capacité de l'entreprise à diminuer ou atténuer les menaces pesant sur les espèces.
 - La possibilité pour les écosystèmes de retrouver leur ancien niveau d'intégrité.

Selon l'IBAT, les 10 premiers sites nord-américains de Toyota avec des scores mondiaux élevés d'importance pour la biodiversité se trouvent en Californie, en Oregon et à Porto Rico. Nous utilisons les résultats de l'IBAT pour déterminer les sites où fixer un objectif de restauration des habitats, que nous mettrons en œuvre dans le cadre de notre prochain Plan d'action environnemental quinquennal.

À l'EF 2024, TMNA a entrepris une évaluation de la chaîne de valeur de nos impacts sur la terre, l'eau, la biodiversité et d'autres aspects de la nature afin de comprendre les impacts potentiels. Nous avons continué à affiner cette évaluation au cours de l'EF 2025.

Les 10 premiers sites nord-américains de Toyota avec des scores mondiaux élevés d'importance pour la biodiversité*

Installation	Emplacement	Superficie de l'installation (acres)	Dans un rayon tampon de 5 km :			Potentiel de réduction des menaces pour les espèces**	Potentiel de restauration***
			Proximité avec des zones protégées	Proximité avec des zones clés pour la biodiversité	Nombre total d'espèces figurant sur la liste rouge de l'UICN		
Centre de distribution des pièces	Portland, Oregon	6	Faible	Aucune	45	Élevé	Élevé
Bureau régional Toyota	Los Angeles, Californie	7	Faible	Moyenne	93	Élevé	Élevé
Toyota Racing Development	Costa Mesa, Californie	3,5	Faible	Faible	93	Élevé	Élevé
Toyota Logistics Services (services de logistique Toyota)	Portland, Oregon	101	Moyenne	Aucune	43	Élevé	Élevé
Centre de distribution des véhicules	Toa Baja, Porto Rico	28	Faible	Faible	184	Élevé	Élevé
Toyota Racing Development	Irvine, Californie	Superficie non disponible, car il s'agit d'espaces loués dans des sites multilocataires	Moyenne	Faible	93	Élevé	Élevé
Bureau régional Lexus	Irvine, Californie		Faible	Faible	93	Élevé	Élevé
Projet de pile à combustible de Californie	West Sacramento, Californie		Faible	Moyenne	39	Moyen	Élevé
Toyota InfoTechnology Center	Mountain View, Californie		Faible	Aucune	91	Élevé	Élevé
Bureau régional Toyota	Portland, Oregon		Faible	Aucune	45	Élevé	Élevé

*Les scores sont attribués par l'IBAT.
**Le score de réduction des menaces pour les espèces indique le nombre d'espèces menacées présentes et le potentiel pour une entreprise de réduire ou d'atténuer ces menaces en prenant des mesures d'atténuation dans cette zone.
***Le score de restauration indique dans quelle mesure des espèces menacées occupaient autrefois cette zone et le potentiel de restauration de cet habitat afin de favoriser leur retour.

En amont

Le processus visant à retracer les impacts environnementaux de notre chaîne de valeur en amont consiste à évaluer l’origine des matières premières comprises dans les milliers de pièces utilisées pour assembler nos véhicules. Pour faciliter ce processus, nous avons collaboré avec d’autres constructeurs automobiles dans le cadre du Suppliers Partnership for the Environment (SP). Ensemble, nous avons utilisé des données réelles, lorsque disponibles, ainsi que des données de substitution tirées d’ensembles de données publiés et de recherches scientifiques, afin de déterminer les lieux d’approvisionnement de 17 matériaux à fort volume et à fort impact, particulièrement pertinents pour le secteur automobile et la production de batteries pour véhicules électriques. Notre prochaine étape consistera à collaborer avec d’autres constructeurs automobiles pour trouver des moyens de réduire ces impacts.

Matières premières à fort impact
Aluminium
Cobalt
Cuivre
Verre (silice)
Graphite
Plomb
Cuir
Lithium
Magnésium
Manganèse
Nickel
Plastic
Caoutchouc
Silicium
Soja
Acier/Fer
Titane

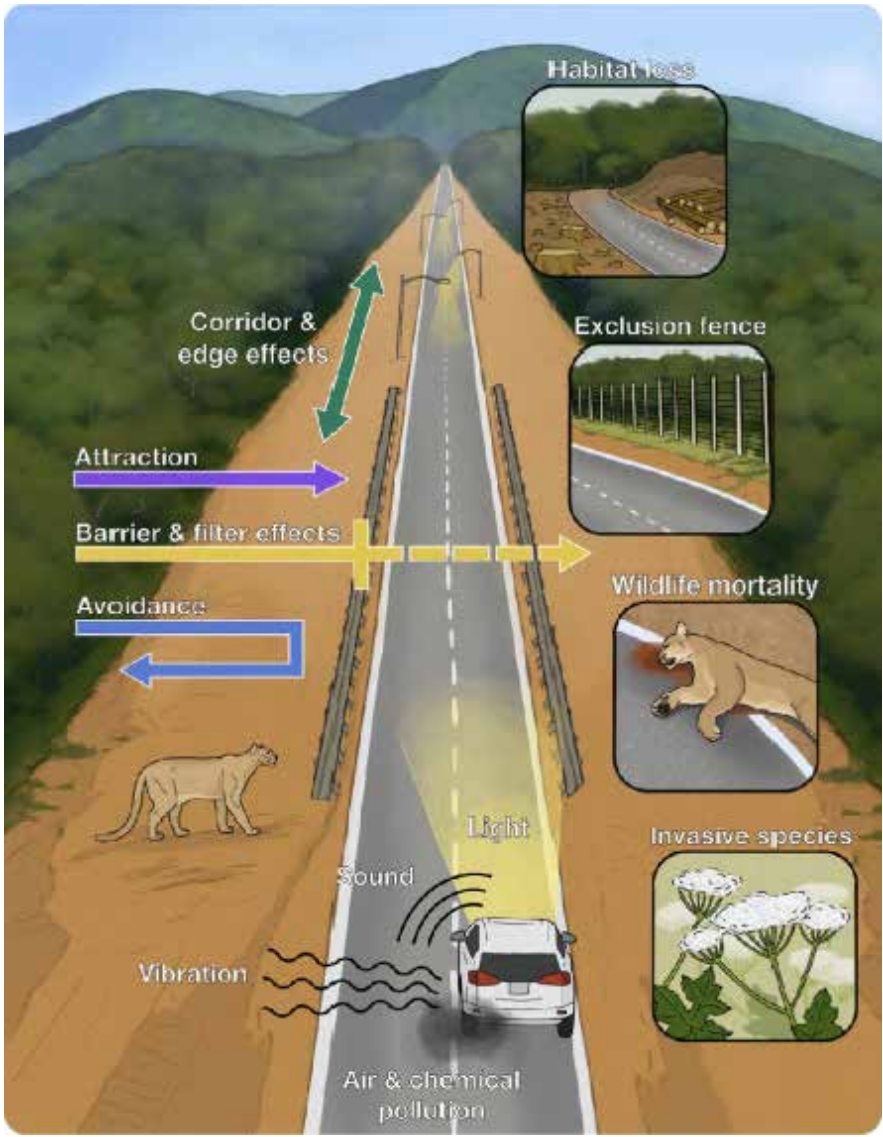
En aval

TMNA évalue les impacts en aval sur la nature liés à l’utilisation des véhicules vendus. Aux États-Unis, on compte 4 millions de milles de routes publiques. Alors que les réseaux routiers s’étendent pour répondre à la croissance démographique et aux besoins d’aménagement urbain, il est important de comprendre la manière dont ces routes affectent l’environnement et les populations d’animaux sauvages avoisinantes afin d’élaborer des stratégies d’atténuation appropriées.

De nombreuses études ont documenté les effets des routes sur les populations d’animaux sauvages et leur capacité à se maintenir localement, voire à l’échelle de l’écosystème. Ces impacts vont de la perte et la fragmentation de l’habitat à la perturbation des déplacements des animaux, en passant par les collisions entre la faune et les véhicules.

TMNA se concentre principalement sur la réduction de ces collisions. En 2024 et 2025, TMNA a collaboré avec la National Wildlife Federation (NWF) pour recenser les possibilités de projets de passages fauniques dans un rayon de 500 miles autour des usines de fabrication de Toyota et des itinéraires de livraison des camions aux États-Unis. Le NWF a dressé une brève liste des zones critiques qui pourraient bénéficier d’un investissement accru, et TMNA étudie les occasions de soutenir ces zones.

Impacts directs des routes sur l’environnement



© Julie Johnson / Madison Mayfield, avec l'autorisation du Center for Large Landscape Conservation

Tableau des indicateurs environnementaux

CARBONE							
Émissions de GES	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Émissions de Portée 1	TM de CO ₂ e	409 000	387 000	445 353	370 583	355 419	348 000
Émissions de Portée 2 (approche basée sur l'emplacement)	TM de CO ₂ e	697 000	627 000	618 729	676 290	690 442	638 818
Émissions de Portée 2 (approche basée sur le marché)	TM de CO ₂ e	Non calculé	Non calculé	Non calculé	Non calculé	Non calculé	475 870
Total des émissions de Portées 1 et 2, approche basée sur le marché	TM de CO ₂ e	1 106 000	1 014 000	1 064 082	1 046 873	1 045 861	823 870
Intensité des GES ⁷	TM de CO ₂ e/véhicule	0,62	0,63	0,62	0,59	0,53	0,42
Portée 3, transport et distribution en amont (transport de pièces et de véhicules par des tiers aux États-Unis seulement)	TM de CO ₂ e	Non rapporté	Non rapporté	800 344	752 806	872 438	886 580
CO ₂ du par mille	Unité	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025
Données sur les GES du parc américain ⁸	Grammes de CO ₂ /mille	258,0	253,0	247,0	248,0	Non disponible	Non disponible
Données sur les GES du parc canadien – voitures	Grammes de CO ₂ e/mille	155,0	164,2	164,2	144,0	125,0	Non disponible
Données sur les GES du parc canadien – camions	Grammes de CO ₂ e/mille	260,7	214,3	215,6	188,0	178,0	Non disponible
Ventes de véhicules électrifiés	Unité	AC 2020	AC 2021	AC 2022	AC 2023	AC 2024	AC 2025
Modèles Toyota et Lexus avec une option électrifiée (É.-U.)	%	Non mesuré	Non mesuré	52	77	83	Non disponible
Ventes de véhicules Toyota et Lexus qui sont électrifiés (É.-U.)	%	16	25	24	29,2	43,1	Non disponible
Nombre total de véhicules électrifiés vendus – É.-U. ⁹	#	337 036	583 697	504 016	657 334	1 006 458	Non disponible
Véhicules électriques à batterie vendus – É.-U.	#	0	0	1 220	14 715	28 267	Non disponible
Hybrides vendus – É.-U.	#	318 639	528 319	466 771	600 331	922 876	Non disponible
Hybrides branchables vendus – É.-U.	#	17 898	52 749	33 931	39 551	54 816	Non disponible
Hybrides à pile à combustible vendus – É.-U.	#	499	2 629	2 094	2 737	499	Non disponible
Pourcentage des ventes de véhicules Toyota et Lexus qui sont électri-fiés (Canada)	%	18,5	27,7	25,9	43,9	49,1	Non disponible
Nombre total de véhicules électrifiés vendus – Canada ¹⁰	#	35 504	62 460	51 767	99 824	117 528	Non disponible
Véhicules électriques à batterie vendus – Canada	#	0	0	703	4 939	7 274	Non disponible
Hybrides vendus – Canada	#	29 901	52 959	45 873	83 224	91 117	Non disponible
Hybrides branchables vendus – Canada	#	5 582	9 373	5 129	11 645	19 111	Non disponible
Hybrides à pile à combustible vendus – Canada	#	21	128	62	16	26	Non disponible

⁷ (Émissions de CO₂e de Portées 1+2)/nombre de véhicules produits en Amérique du Nord. Pour l'EF 2025, les émissions de Portée 2 sont calculées en suivant une approche basée sur le marché. Les années précédentes, elles étaient calculées selon l'approche basée sur l'emplacement.

⁸ Émissions de CO₂ à l'échappement sur 2 cycles (grammes de CO₂/mille), telles que rapportées dans de rapport EPA Automotive Trends de 2024, Tableau 5.5, page 121. 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. TMC fournit ces données dans le Sustainability Data Book en grammes de CO₂ par kilomètre. TMC calcule cela en utilisant la méthode « du réservoir à la roue », qui a été utilisée pour fixer l'objectif global de Portée 3, catégorie 11. Ce que nous indiquons ici est calculé par l'EPA à l'aide d'une méthode allant « du puits à la roue ».

⁹ Comprend à la fois Toyota et Lexus.

¹⁰ Comprend à la fois Toyota et Lexus

Tableau des indicateurs environnementaux

ÉNERGIE	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Consommation totale d'énergie	MWh	3 858 700	3 609 000	3 892 335	3 908 775	4 055 165	3 340 419
Électricité totale consommée	MWh	1 730 000	1 597 000	1 657 722	1 934 425	2 071 849	1 466 442
Électricité non renouvelable	MWh	1 670 000	1 535 000	1 586 998	1 777 035	1 921 832	1 422 012
Électricité renouvelable	MWh	60 000	62 000	70 724	157 390	150 017	518 150
Électricité renouvelable produite sur place et REC (certificats d'énergie renouvelable) groupés	MWh	Non rapporté	Non rapporté	Non rapporté	44 608	43 717	44 430
Électricité renouvelable associée à des REC via des VPPA et REC non groupés	MWh	Non rapporté	Non rapporté	Non rapporté	112 782	106 300	473 720
Gaz naturel	MWh	2 050 000	1 938 000	2 166 553	1 926 979	1 904 272	1 740 448
Autres carburants (utilisés dans des sources mobiles et stationnaires)	MWh	78 700	74 000	68 060	47 371	79 044	133 529
Intensité énergétique ¹¹	MWh/véhicule	2,11	2,23	2,26	2,22	2,06	1,72
RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Consommation de carburant, parc – É.-U. ¹²	Milles au gallon	25,8	27,1	27,8	27,8	28,3	Non disponible
QUALITÉ DE L'AIR	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Émissions de COV ¹³	Tonnes métriques	Non rapporté	Non rapporté	2 230,9	2 253,8	2 361,6	2 796,2
EAU	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Eau prélevée	Gallons	1 766 238 000	1 526 868 000	1 675 947 000	1 711 242 000	1 745 506 000	1 726 242 639
Eau prélevée de sources municipales	%	95,2	96,2	94,1	94,3	92,6	91,2
Eau prélevée des eaux de surface ¹⁴	%	4,4	3,5	2,9	3,1	3,6	4,8
Eaux souterraines	%	0,4	0,3	3,0	2,2	3,2	4,0
Rejet d'eau	Gallons	1 173 877 000	1 241 390 000	1 159 073 000	1 255 388 000	1 329 231 000	1 373 682 150
Consommation d'eau	Gallons	592 361 000	285 478 000	516 874 000	455 854 000	416 275 000	352 560 489
Eau prélevée par véhicule produit	Gallons/véhicule	983	951	972	976	886	887

¹¹ Énergie totale consommée par les activités de Toyota en Amérique du Nord/nombre de véhicules produits en Amérique du Nord.

¹² Consommation de carburant réelle telle qu'indiquée dans le rapport EPA Automotive Trends de 2024, tableau 2.3, page 16. L'année modèle 2024 est considérée comme préliminaire par l'EPA. L'année-modèle 2023 a été mise à jour pour correspondre à la consommation de carburant réelle indiquée dans le rapport de 2024.

¹³ Portée : Usines de fabrication nord-américaines.

¹⁴ Inclut l'eau de pluie recueillie.

Tableau des indicateurs environnementaux

DÉCHETS ¹⁵	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Pourcentage du total des déchets réutilisés, recyclés ou récupérés ¹⁶	%	-	-	-	-	-	92
Quantité totale de déchets produits	Livres	-	-	827 574 180	833 718 144	870 395 439	838 520 690
Déchets réglementés	Livres	-	-	18 550 154	24 029 062	18 653 615	22 650 260
Déchets non réglementés	Livres	-	-	809 024 026	809 689 082	851 741 824	815 870 430
Déchets d'acier recyclés	Livres	-	-	622 207 586	586 220 836	623 682 964	587 438 487
Compost	Livres	-	-	3 026 257	3 323 981	3 478 601	4 513 393
Tous les autres flux de déchets	Livres	-	-	183 790 183	220 144 265	224 580 259	223 918 550
Déchets réglementés détournés de l'élimination ¹⁷	Livres	-	-	-	-	-	9 155 699
Déchets non réglementés détournés de l'élimination	Livres	-	-	-	-	-	763 715 153
Déchets réglementés enfouis	Livres	-	-	-	-	-	1 961
Déchets réglementés incinérés ¹⁸	Livres	-	-	-	-	-	13 492 600
Déchets non réglementés enfouis	Livres	-	-	-	-	-	21 489 303
Déchets non réglementés incinérés	Livres	-	-	-	-	-	30 665 974
BIODIVERSITÉ	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Acres d'habitat pour pollinisateurs soutenus	Acres	Non mesuré	Non mesuré	1 547	10 337,9	14 432,4	20 616,6
Nombre de sites ayant des programmes avec une certification en conservation du Wildlife Habitat Council (WHC)	Nombre de sites certifiés par le WHC	13	15	14	14	16	17
CONFORMITÉ	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Infractions environnementales	#	0	3	2	0	2	0

¹⁵ Pour nous aligner sur les rapports financiers de TMC et sur les autres objectifs de notre plan d'action, nous présentons les données sur les déchets par exercice financier. Nous indiquons la quantité totale de déchets pour les années précédentes, mais nous n'avons pas recalculé les autres indicateurs.

¹⁶ La récupération ne comprend pas la récupération d'énergie.

¹⁷ « Détournés de l'élimination » signifie réutilisés, recyclés ou récupérés (n'inclut pas la récupération d'énergie); élimination = incinération + enfouissement.

¹⁸ L'incinération comprend l'incinération avec et sans récupération d'énergie.

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 1er avril 2024 au 31 mars 2025 en se référant aux normes GRI.
GRI 1 utilisée	GRI 1 : Fondation 2021

NORME GRI	DIVULGATION	ENDROIT
GRI 2 : Divulgations générales (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 Motor Manufacturing Canada Inc. (TMMC) Toyota Canada Inc. (TCI)
	2-3 Période de rapport, fréquence et point de contact	À propos de ce rapport
	2-4 Retraitements d'informations	TMNA a reformulé : • Données sur les GES du parc canadien pour les années-modèles 2020 à 2022 pour les voitures et les camions, et pour l'année modèle 2023 pour les camions. Environnement et Changement climatique Canada a mis à jour les données sur les GES du parc de véhicules, ce qui a entraîné un changement par rapport à ce que nous avons indiqué l'an dernier. • Consommation de carburant du parc de véhicules des États-Unis pour l'année-modèle 2023. Ces valeurs ont été mises à jour, passant de préliminaires à définitives, dans le rapport EPA Trends de 2024. • Le nombre d'infractions a été ajusté pour les exercices financiers 2022 et 2024. • Les données sur la quantité totale de déchets ont été ajustées afin de passer d'un calcul par année civile à un calcul par exercice financier.
	2-5 Assurance externe	Veuillez consulter le Toyota Sustainability Data Book , page 65, 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 11 usines aux États-Unis et au Mexique. TMMC fabrique des véhicules dans deux usines au Canada. L'usine de fabrication de batteries de TMNA se trouve en Caroline du Nord. 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 2024. TCI a déclaré des ventes au Canada de plus de 238 900 véhicules en 2024. Il y a plus de 1 900 concessionnaires Toyota et Lexus aux États-Unis, au Canada et au Mexique.
NORME GRI	DIVULGATION	ENDROIT
	2-7 Employés	Plus de 64 000 équipiers aux États-Unis, au Canada et au Mexique.
	2-9 Structure et composition de la gouvernance	Gouvernance en matière de durabilité environnementale
	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	Cher lecteur Buts et objectifs
	2-27 Respect des lois et des règlements	Veuillez consulter la section 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
	3-1 Processus de détermination des sujets environnementaux	Veuillez consulter le Toyota Sustainability Data Book , pages 8-10, pour une description du processus de TMC visant à déterminer l'importance relative pour l'entité mondiale.
GRI 3 : Sujets environnementaux 2021	3-2 Liste des sujets environnementaux	Les sujets environnementaux sont le carbone, l'économie circulaire, l'eau et la biodiversité.
	3-3 Gestion des sujets environnementaux	Buts et objectifs Engagement en faveur de la carboneutralité Engagement 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

Déclaration d'utilisation	TMNA a rapporté les informations citées dans cet index du contenu de la GRI pour la période du 1er avril 2024 au 31 mars 2025 en se référant aux normes GRI.
GRI 1 utilisée	GRI 1 : Fondation 2021

NORME GRI	DIVULGATION	ENDROIT
GRI 101 : Biodiversité 2024	101-1 Politiques visant à enrayer et à inverser la perte de biodiversité	Engagement en faveur de l'harmonie avec la nature Objectif en matière de biodiversité
	101-2 Gestion des impacts sur la biodiversité	Restauration d'habitats
	101-4 Identification des impacts sur la biodiversité	Évaluation de la chaîne de valeur
	101-5 Sites ayant un impact sur la biodiversité	Évaluation de la chaîne de valeur
GRI 301 : Matériaux 2016	301-2 Matériaux recyclés utilisés	Matériaux durables
	301-3 Produits récupérés et leurs matériaux d'emballage	Recyclage des batteries Toyota et le laboratoire national d'Argonne étudient le recyclage des batteries lithium-ion.
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 – CO ₂ par mille – Parc
GRI 303 : Eau et effluents 2018	303-1 Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée	Engagement vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée
	303-2 Gestion des impacts liés aux rejets d'eau	
	303-3 Prélèvement d'eau	Prélèvement, rejet et consommation d'eau Tableau des indicateurs environnementaux – Eau
	303-4 Rejet d'eau	
	303-5 Consommation d'eau	

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 1er avril 2024 au 31 mars 2025 en se référant aux normes GRI.
GRI 1 utilisée	GRI 1 : Fondation 2021

NORME GRI	DIVULGATION	ENDROIT
GRI 305 : Émissions 2016	305-1 Émissions directes de GES (Portée 1)	Données sur les émissions de GES Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de GES
	305-2 Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (Portée 2)	Données sur les émissions de GES Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de GES
	305-3 Autres émissions indirectes de GES (Portée 3)	Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de GES
	305-4 Intensité des émissions de GES	Données sur les émissions de GES Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de GES
	305-5 Réduction des émissions de GES	Données sur les émissions de GES Les installations portuaires de Toyota finalisent le premier système de type « tri-gen » au monde 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	
	306-3 Déchets produits	
	306-4 Déchets détournés de l'élimination	Déchets Tableau des indicateurs environnementaux – Déchets
	306-5 Déchets dirigés vers l'élimination	
GRI 308 : Évaluation environnementale des fournisseurs (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. Veuillez consulter En amont et En aval pour connaître l'objectif de réduction de CO ₂ et les exigences environnementales imposées à nos fournisseurs pour savoir comment nous collectons les informations auprès des fournisseurs.
GRI 413 : Collectivités locales 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 Une beauté naturelle : Toyota Tennessee célèbre son nouveau parc d'État Toyota et le programme Roots & Shoots de Jane Goodall : deuxième année d'inspiration pour les jeunes écologistes

Définitions et acronymes

BEV	Véhicule électrique à batterie	Kaizen	Opportunité d’amélioration continue
Viser la carbon eutralité d’ici 2035	Se réfère à l’objectif de TMNA de réduire le plus possible, sur l’ensemble des sites de TMNA et de TMMC, les émissions des Portées 1 et 2, puis à recourir à des compensations, si nécessaire, pour arriver à des émissions de GES de zéro.	LEED	Leadership in Energy and Environmental Design, un système d’évaluation des bâtiments écologiques reconnu mondialement
Viser la carbon eutralité d’ici 2050	Se réfère à l’objectif de Toyota de réduire le plus possible les émissions globales des Portées 1 et 2, puis à recourir à des compensations, si nécessaire, pour arriver à des émissions de GES de zéro. TMC inclut également les émissions de Portée 3 dans cet objectif de carboneutralité, de sorte qu’elle soit carboneutre sur l’ensemble du cycle de vie de ses véhicules d’ici 2050.	PHEV	Véhicule électrique hybride branchable
carboneutralité DEEP	Programme d’excellence environnementale des concessionnaires	RECs	Certificats d’énergie renouvelable
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.	TCI	Toyota Canada Inc.
FCEV	Véhicule électrique à pile à combustible	TMC	Toyota Motor Corporation
HEV	Véhicule hybride électrique	TMMC	Toyota Motor Manufacturing Canada Inc.
		TMNA	Toyota Motor North America, Inc.
		Toyota en Amérique du Nord	TMNA + TMMC + TCI
		ODD de l’ONU	Objectifs de développement durable des Nations Unies
		EPA	Environmental Protection Agency des États-Unis
		COV	Composé organique volatil