

RAPPORT NORD-AMÉRICAIN

SUR LA DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE 2024

Agissons en faveur d'une meilleure planète



TOYOTA

À propos de ce rapport

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

En complément du rapport de 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 2024 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 2024 (soit du 1er avril 2023 au 31 mars 2024), et sur l'année-modèle de véhicules 2023. 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.

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

© Novembre 2024

Table des matières

Cher lecteur	3
Réflexions de Kevin Butt	4
Contributions aux ODD de l'ONU	5
Stratégie environnementale	6
Carbone	16
Eau	25
Économie circulaire	29
Biodiversité	33
Tableau des indicateurs environnementaux	37
Index du contenu de la GRI	40

Personne-ressource

Responsable du Rapport environnemental

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

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

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 mots 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.

Cher lecteur

Les effets du changement climatique changent d'une région du globe à l'autre, tout comme les solutions possibles. Mais une chose ne change pas : aucune entité ou personne ne détient à elle seule toutes les solutions. C'est pourquoi nous considérons que la collaboration est essentielle pour atteindre notre objectif de carboneutralité dans nos activités en Amérique du Nord d'ici 2035, et dans l'ensemble de nos activités, la vente de véhicules neufs et notre chaîne d'approvisionnement d'ici 2050.

Deux collaborations en particulier viennent à l'esprit lorsque l'on réfléchit à la manière dont nous pouvons lutter contre le changement climatique. La première est avec Chevron. Nous avons récemment fait l'essai du mélange d'essence renouvelable de Chevron dans le port de Portland, où des véhicules Toyota ont reçu à leur arrivée leur « premier plein » de quelques gallons de ce mélange d'essence spécial. Chevron indique que son mélange d'essence renouvelable peut réduire les émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie par rapport à l'essence conventionnelle. Rien qu'aux États-Unis, plus de 265 millions de véhicules fonctionnent actuellement à l'essence. Le véhicule de tourisme moyen a aujourd'hui 12 ans et demeurera sur la route jusqu'à près de 20 ans. Cela signifie que les véhicules neufs vendus aujourd'hui seront encore sur la route pendant des décennies et que, grâce au potentiel de nouveautés telles que le mélange d'essence renouvelable de Chevron, il pourrait être possible de réduire leurs émissions sur leur cycle de vie.

L'utilisation de carburants liquides à faible teneur en carbone fait partie de l'approche multivoies de Toyota, issue d'un point de vue pragmatique voulant qu'aucune technologie ne permettra à elle seule d'atteindre la carboneutralité. Dans le cadre de la transition

de l'industrie automobile vers l'avenir, nous pensons qu'il est essentiel d'adopter une approche globale de la réduction des émissions de dioxyde de carbone, en recourant à de multiples solutions. Les véhicules fonctionnant à l'électricité, aux carburants liquides à faible teneur en carbone, à l'hydrogène et au gaz naturel renouvelable joueront tous un rôle essentiel dans ce processus.

Tout cela m'amène à notre deuxième collaboration, avec Fuel Cell Energy. Au port de Long Beach, Fuel Cell Energy nous a aidés à mettre en place un système d'alimentation de type « tri-gen » qui permet à nos opérations portuaires d'être alimentées par de l'électricité 100 % renouvelable produite sur place et aux véhicules électriques légers et lourds à pile à combustible de classe 8 d'être alimentés par de l'hydrogène renouvelable.

L'introduction de l'hydrogène renouvelable et des carburants liquides à faible teneur en carbone montre à quel point notre monde a changé au cours des 10 dernières années. Il y a 10 ans, on ne parlait guère de ces combustibles, alors qu'aujourd'hui, ce sont de véritables solutions potentielles pour réduire les émissions de carbone.

La croissance de l'électricité renouvelable est un autre signe de changement. En 2020, 3 % seulement de l'électricité que nous consommons en Amérique du Nord provenait de sources renouvelables. D'ici la fin de l'exercice financier (EF) 2026, nous prévoyons que ce sera plus de 40 %. Nous sommes engagés contractuellement dans de multiples projets d'énergie renouvelable qui construisent des installations éoliennes et solaires aux États-Unis, ce qui nous aidera à terme à augmenter de manière significative la

quantité d'électricité renouvelable que nous achetons pour faire fonctionner nos usines de fabrication, bureaux et autres installations à travers l'Amérique du Nord.

Ces réalisations n'ont pas été faciles. Elles ont réussi grâce au travail acharné des membres de notre équipe et à leur capacité à collaborer efficacement.

Pour atteindre la carboneutralité ainsi que nos autres objectifs environnementaux en matière d'eau, de économie circulaire et de biodiversité, nous allons devoir collaborer de plus en plus avec d'autres industries et partenaires. Dans ce rapport, nous expliquons nos progrès par rapport aux objectifs que nous avons fixés dans notre 7e Plan d'action environnemental. Pour atteindre nos objectifs et préparer l'avenir, nous continuerons à renforcer la collaboration, tant au niveau interne entre nos fonctions et nos régions qu'au niveau externe avec d'autres entreprises et des partenaires à but non lucratif.



Tetsuo « Ted » Ogawa

Président-directeur général
Toyota Motor North America, Inc.



POINTS SAILLANTS

Au cours du dernier exercice financier, Toyota a continué à progresser vers l'atteinte des objectifs de son 7e Plan d'action environnemental en Amérique du Nord. Voici quelques points saillants:

77%

des modèles Toyota et Lexus offrent une option électrifiée

14%

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

6,8%

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

93%

de tous les déchets ont été recyclés, réutilisés ou transformés pendant l'année civile (AC) 2023

22%

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

14 432,4

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

Réflexions de Kevin Butt

J'écris ces lignes alors que je réfléchis aux 30 années et plus que j'ai passées chez Toyota et à la façon dont les choses ont changé pendant cette période.

Lorsque j'ai commencé, la durabilité était un concept inconnu. Nous n'en parlions pas comme aujourd'hui, et la production de rapports sur les impacts et les risques liés au développement durable était volontaire. Il s'agit aujourd'hui en Europe d'une exigence réglementaire et des lois sont en cours d'élaboration aux États-Unis.

Mon premier rapport environnemental pour Toyota North America date de 2001 et, à l'époque, il ne couvrait que quelques questions clés relatives à la fabrication. Le rapport de cette année couvre toutes les activités de Toyota en Amérique du Nord et se concentre sur nos questions les plus prioritaires : le carbone, la économie circulaire, l'eau et la biodiversité.

J'ai travaillé sur notre tout premier plan d'action environnemental quinquennal, et sur tous les autres depuis. Je dirige actuellement l'élaboration de notre 9^e plan, qui débutera au cours de l'EF 2027 (à partir d'avril 2026). Nous nous donnerons des objectifs ambitieux qui nous maintiendront sur la bonne voie pour devenir carboneutres, progresser vers une économie circulaire et devenir positifs pour la nature dans les domaines de l'eau et de la biodiversité.

Cela fait des décennies que nous produisons des rapports et suivons les progrès réalisés par rapport aux plans d'action, mais les orientations de notre société mère au Japon et certains changements réglementaires – notamment les règlements et les lois sur la divulgation des données climatiques de la SEC et de la Californie aux États-Unis, ainsi que les directives sur les rapports

d'entreprise sur le développement durable et les véhicules hors d'usage de l'UE – nous indiquent qu'il est temps de procéder à une transformation.

“
Le développement durable doit plus que jamais devenir partie intégrante de notre culture.”

Ces changements réglementaires peuvent nécessiter plus qu'une simple divulgation. Ils peuvent nécessiter la collecte de données supplémentaires – des données que nous et d'autres n'avions pas collectées auparavant. La directive européenne sur les véhicules hors d'usage (VHU) exige qu'un certain pourcentage des plastiques utilisés dans les véhicules neufs soit constitué de plastiques recyclés provenant d'autres véhicules. Cela va au-delà de la simple mesure du contenu recyclé. On nous demande aujourd'hui de retracer la source de ce contenu. Nous devons mettre en place des systèmes de gestion de ces données afin de garantir leur qualité et leur utilité pour la prise de décision.

Aucun changement n'est facile, mais celui-ci est particulièrement difficile. Le développement durable et les discussions à ce sujet doivent faire partie intégrante de notre culture, afin que chacun comprenne pourquoi ces données sont nécessaires.

Pour nous conformer aux nouvelles réglementations, nous aurons besoin de la coopération de tous les départements de l'entreprise.

La pratique d'amélioration continue de Toyota doit suivre le rythme. Pour atteindre nos objectifs de durabilité environnementale – non seulement en ce qui concerne la carboneutralité, mais aussi dans les domaines de la économie circulaire, de l'eau et de la biodiversité –, nous devons nous améliorer grâce à une collaboration et une coopération continues, et les activités de gestion des données doivent être normalisées dans le cadre du travail quotidien de tous les membres de l'équipe.

En tant que membre de cette entreprise depuis plus de 30 ans, je suis convaincu que Toyota réussira. Je me réjouis de voir la croissance se poursuivre à mesure que nous comprenons les impacts de la durabilité et que notre entreprise relève le défi et se transforme.



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

Kevin M. Butt

**LET'S MAKE
A BETTER
PLANET.** TOYOTA

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.

À la mi-2023, le monde est arrivé à mi-chemin de la période de 15 ans prévue pour la réalisation des ODD. Selon un récent [rapport de l'ONU](#), la pandémie a stoppé net la réalisation de nombreux progrès. Il reste tant à faire pour résoudre les problèmes environnementaux critiques qui menacent aujourd'hui le monde – changement climatique, rareté de l'eau, épuisement des ressources et perte d'habitat, pour ne mentionner que les plus importants.

« Nous sommes à un moment de vérité et de bilan. Mais ensemble, nous pouvons en faire un moment d'espoir. » Ce sont les mots d'António Guterres, secrétaire général des Nations Unies. Son message est que les objectifs de l'ONU sont réalisables, si les gouvernements, les entreprises, les organismes sans but lucratif, les autres organisations et même les particuliers font chacun leur part.

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.

Ici, en Amérique du Nord, les activités de Toyota soutenant le Défi 2050 et les ODD sont organisées autour de nos quatre domaines d'action prioritaires en matière de durabilité environnementale, soit le carbone, l'eau, la économie circulaire et la biodiversité. Nos stratégies à long terme dans chacun de ces domaines, soutenues par des activités de sensibilisation, montrent les mesures que nous prenons pour faire face aux problèmes environnementaux urgents de la planète et faire partie de la solution.

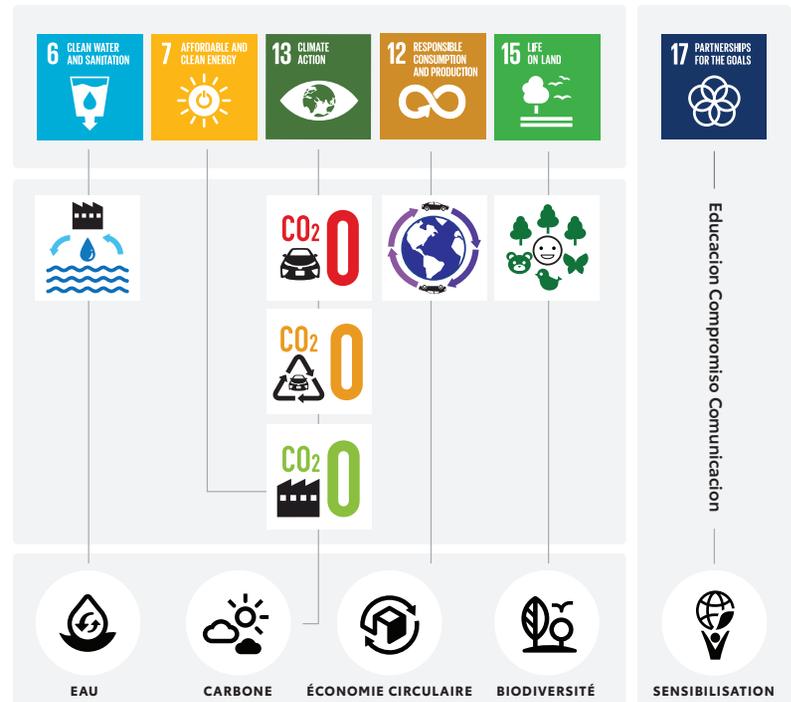
L'atteinte de ces objectifs nécessite une planification rigoureuse. Et cela prend du temps. Nous demeurons déterminés à agir. Les membres de nos équipes nord-américains sont résolus et nous travaillons avec nos fournisseurs, nos concessionnaires et d'autres partenaires. Ensemble, nous sommes prêts à 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, voir la [section consacrée aux ODD de notre site Web](#).

Contribution aux objectifs de développement durable de l'ONU

Metas de desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas*



Desafío Global Ambiental Toyota 2050

Areas de enfoque Toyota en America del Norte

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

**SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS**



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.

STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE

Stratégie environnementale

En Amérique du Nord, nous concentrons nos efforts sur quatre domaines prioritaires – **le carbone, l'eau, la économie circulaire et la biodiversité** – qui concordent avec notre stratégie environnementale mondiale et couvrent le cycle de vie de nos véhicules, comme l'illustre le graphique. 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.

Domaines d'intérêt environnemental sur le cycle de vie des véhicules



Carbone

- Achat d'électricité de source renouvelable
- 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

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).

Défi environnemental 2050 de Toyota

Le Défi environnemental 2050 de Toyota (Défi 2050) est un ensemble de six défis mondiaux visionnaires qui visent à aller au-delà de l'élimination des impacts environnementaux négatifs pour créer une valeur positive pour la planète et la société. Toyota Motor Corporation (TMC, la société mère de TMNA dont le siège social est au Japon) a annoncé ces six défis en 2015 après des recherches approfondies 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 nous efforçons également de trouver de nouveaux moyens d'avoir un impact positif sur notre planète et notre société, comme l'illustre la partie droite du graphique, sous « Atteindre

un impact environnemental positif ». Nous cherchons à réduire notre impact environnemental dans la mesure du possible en nous concentrant sur la promotion d'une économie circulaire, la conservation de l'eau et la protection de la biodiversité, le tout pour aider à construire un avenir plus durable¹.

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'eau, la économie circulaire et la biodiversité. Dans chaque domaine d'action prioritaire, et au moyen d'activités de sensibilisation, nous nous efforçons de minimiser l'impact sur l'environnement et cherchons à trouver de nouvelles façons d'avoir une incidence positive sur la société et sur la planète. Pour plus d'informations, voir notre article à propos de [nos activités de soutien au Défi environnemental Toyota 2050](#).



¹ Les aspirations à long terme, les jalons à moyen terme ainsi que les objectifs et déclarations à court terme présentés dans ce rapport 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.

Jalons à moyen terme

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

Défi environnemental 2050 de Toyota	Jalon mondial	Contributions et jalons de Toyota en Amérique du Nord
	<p>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.</p>	<p>Les émissions de GES par mille des véhicules neufs de TMNA ont diminué de 21 % depuis 2019. Les émissions de GES par mille des véhicules neufs de TCI ont diminué de 21 % depuis 2019.</p> <p>Jalons 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.</p>
	<p>Atteindre la carboneutralité sans aucune émission de CO₂ dans les usines de fabrication mondiales d'ici 2035.</p> <p>Réduire les émissions absolues de GES de Portées 1 et 2 de 68 % d'ici 2035 par rapport aux niveaux de 2019³.</p>	<p>Toyota en Amérique du Nord définit la carboneutralité⁴ 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 14 % à la fin de l'EF 2024 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.</p> <p>Jalons 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.</p>
	<p>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.</p>	<p>Le cycle de vie des véhicules inclut les émissions de Portées 1, 2 et 3. Voir les deux lignes ci-dessus 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.</p> <p>Les autres émissions de Portée 3 sont issues des fournisseurs, de la logistique et des concessionnaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nous encourageons nos fournisseurs à réduire leurs émissions absolues de CO₂ de 3 % 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 de piles à hydrogène et de groupes propulseurs électriques, ce qui aura pour effet de réduire ses émissions de GES. • À la fin de l'EF 2024, 74 concessionnaires participent à notre Programme d'excellence environnementale pour les concessionnaires (DEEP) et ont réduit de 20 % leur consommation d'électricité de source non renouvelable.
	<p>Réaliser d'ici 2030 des évaluations d'impact de la qualité de l'eau dans chacune des 22 usines d'Amérique du Nord, d'Asie et d'Europe où l'eau est rejetée directement dans une rivière.</p>	<p>Nous avons un projet pilote d'application de notre approche à la gestion de l'eau dans notre usine d'assemblage de Basse Californie, au Mexique, et prévoyons la mettre en application sur d'autres sites. Notre approche à la gestion de l'eau suit les principes de la norme International Water Stewardship Standard de l'Alliance for Water Stewardship (AWS), qui porte à la fois sur la qualité de l'eau et sa quantité.</p>
	<p>Achever la mise en place de systèmes de collecte et de recyclage des batteries dans le monde entier d'ici 2030.</p>	<p>Nous travaillons avec nos partenaires à la création d'un écosystème de batteries durable et en circuit fermé qui sera mis en oeuvre dans notre nouvelle usine de fabrication de batteries en Caroline du Nord.</p>
	<p>Contribuer aux activités de conservation de la biodiversité en collaboration avec les ONG et d'autres partenaires.</p>	<p>Nous soutenons l'aménagement d'au moins 26 000 acres d'habitat pour pollinisateurs en Amérique du Nord d'ici l'EF 2026. À la fin de l'EF 2024, grâce à la collaboration avec deux ONG partenaires, plus de 14 432,4 acres d'habitat pour les pollinisateurs ont été améliorés.</p>

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 CO₂e/km 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).

⁴ Viser la carboneutralité de nos installations signifie que nous voulons réduire le plus possible nos émissions des Portées 1 et 2, puis à recourir à des compensations, si nécessaire, pour arriver à des émissions de GES de zéro.

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 Plan d'action environnemental (EF 2022 à EF 2026)	Progrès pour l'EF 2024
 CARBONE	Offrir des modèles électrifiés pour toute la gamme de véhicules Toyota et Lexus d'ici 2025 environ	△ 77 % des modèles ont une version électrifiée (à la fin de l'année civile 2023).
	Augmenter les ventes de véhicules neufs Toyota électrifiés à 40 % aux États-Unis (par unité) d'ici 2025 (véhicules haute performance exclus)	△ 29,2 % des unités vendues aux États-Unis pendant l'année civile 2023 étaient électrifiées.
	Augmenter les achats d'électricité de source renouvelable à 45 % ou plus du total de l'électricité achetée d'ici l'EF 2026	△ Nous sommes actuellement à 7,2 %. Ce pourcentage devrait augmenter considérablement 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 entreront 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 la faible disponibilité prévue 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	△ Cet objectif a été mis à jour pour correspondre aux exigences environnementales imposées aux fournisseurs de TMNA. Nous avons commencé à collecter des données sur les émissions de CO ₂ des fournisseurs au cours de l'EF 2022. Au cours de l'EF 2024, nous avons reçu les données sur les dépenses de plus de 75 % de nos fournisseurs. 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 la réduction des émissions.
D'ici l'EF 2026, étendre à 100 concessions la participation au Programme d'excellence environnementale des concessionnaires	△ À la fin de l'EF 2024, 74 concessionnaires participaient. Les concessionnaires participants ont réduit de 20% leur consommation d'électricité de source non renouvelable.	
 EAU	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 6,8 % par rapport à l'année de référence.
	Réduire de 75 % les plastiques à usage unique dans les services de restauration sur place d'ici l'EF 2026	△ Nous sommes en voie d'atteindre notre objectif de réduction de 75 % des plastiques à usage unique dans les services de restauration sur place. Nos actions comprennent le remplacement des bouteilles d'eau en plastique par des bouteilles en aluminium dans la plupart des cafétérias, l'utilisation de récipients biodégradables pour les repas à emporter et le remplacement de la plupart des couverts en plastique. Nous travaillons toujours au remplacement des bouteilles en plastique dans les distributeurs automatiques.
 ÉCONOMIA CIRCULAR	Réduire les achats de matériaux d'emballage de 25 % d'ici l'EF 2026 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 d'environ 22 % par rapport à la valeur de référence de l'EF 2018.
	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	× Malgré nos efforts pour collecter, tester et recycler les batteries des véhicules hybrides électriques Toyota, l'objectif ne sera probablement pas encore atteint en 2026.
 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 2024, nous avons soutenu l'aménagement de 14 432,4 acres et nous en avons prévu davantage pour l'EF 2025.

○ Atteint △ En voie d'être atteint × En retard

Gouvernance en matière de durabilité environnementale

GRI 2-9, 3-3

La division Durabilité et affaires réglementaires de TMNA s'occupe de la réglementation sur l'environnement et la sécurité des produits, de la recherche sur l'énergie et le climat, de la durabilité environnementale, de la gestion des produits chimiques en entreprise ainsi que de la certification et de la conformité des moteurs. Séparément, la division Environnement et installations de TMNA s'occupe de la conformité réglementaire environnementale des installations.

Le groupe Durabilité environnementale de la division Durabilité et affaires réglementaires est responsable de l'élaboration de stratégies de durabilité à court, moyen et long termes pour TMNA, y compris la planification et la fixation d'objectifs en accord avec le Défi environnemental 2050 de Toyota, ce qui comprend l'élaboration d'objectifs et de cibles consolidés du plan d'action environnemental quinquennal. Le groupe Durabilité environnementale est également responsable de l'élaboration du Rapport environnemental annuel pour l'Amérique du Nord. Il fait rapport de l'avancement de ces activités au Comité exécutif nord-américain (NAEC).

Le groupe Durabilité environnementale a mis sur pied un groupe de travail environnemental 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 :

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

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

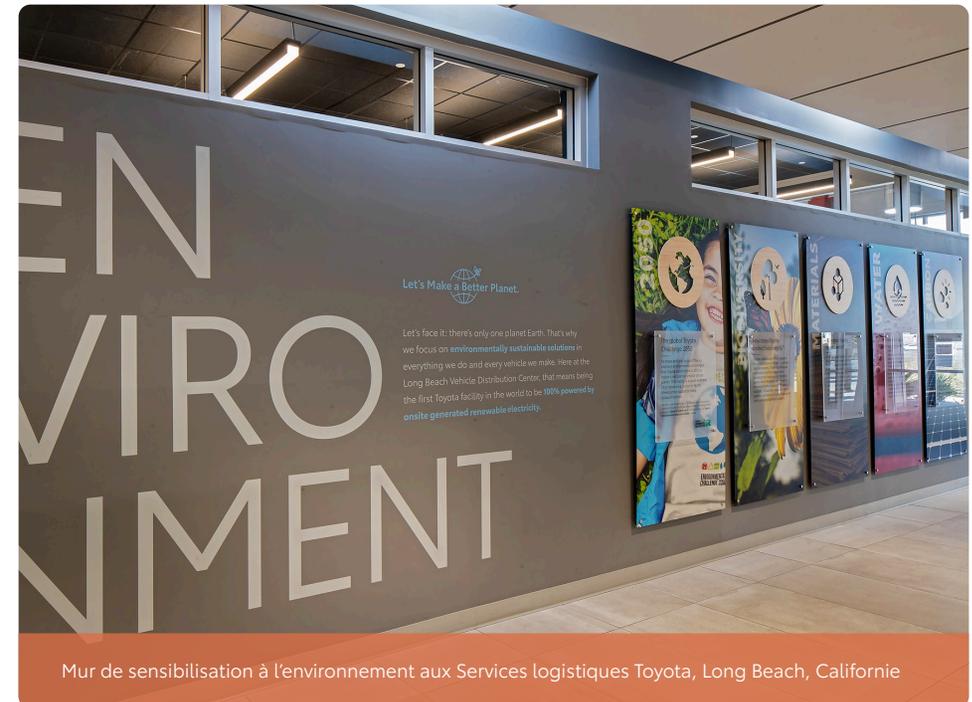
Comité exécutif nord-américain

(Représentants des divisions Toyota en Amérique du Nord)

TMNA : Durabilité environnementale

(Kevin Butt, directeur principal, Durabilité environnementale/ secrétariat du NAEC)

Groupe de travail sur la durabilité environnementale



Mur de sensibilisation à l'environnement aux Services logistiques Toyota, Long Beach, Californie

Gestion environnementale

GRI 3-3

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

Selon nous, des systèmes de gestion environnementale forment un élément essentiel de l'effort global de Toyota pour réduire au minimum les risques et réaliser une performance environnementale de très haut niveau.

Un système de gestion environnementale 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 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.



Centre de distribution de pièces de l'est du Canada, Clarington, Ontario (Canada)

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
	Princeton, Indiana	1999
	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 2024

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 l'Ontario a obtenu la certification Bâtiment à carbone zéro du Conseil du bâtiment durable du Canada.

Installations nord-américaines de Toyota certifiées LEEDMD*

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

Installation Toyota	Emplacement	Année de certification	Certification Niveau
Centre d'expérience de Toyota Motor Manufacturing 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
Toyota Motor North America, Inc.	Washington, D.C.	2016	C+CI – Argent
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
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, Orégon	2004	C+CB – Or

* Au 30 juin 2024

** Le Centre d'expérience de Toyota Motor Manufacturing Mississippi a obtenu sa certification LEED le 16 avril 2024.

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 TMNA aux États-Unis, au Canada et au Mexique que nous considérons significatives, c'est-à-dire, qui ont entraîné une amende de 5 000 \$ US ou plus ainsi qu'une pollution de l'air ou de l'eau. Nous rapportons les infractions dans l'année où elles se sont produites ou dans l'année dans laquelle l'amende a été payée, 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 années fiscales 2021 et 2022.

Infractions environnementales ayant causé une pollution de l'air ou de l'eau

Exercice financier	Nombre d'infractions
2020	0
2021	3
2022	1
2023	0
2024	1

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	<ul style="list-style-type: none"> Biodiversité Changement climatique 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 membres de l'équipe à créer et à lancer de nouveaux programmes de durabilité environnementale.
Clients	Continu	<ul style="list-style-type: none"> Changement climatique 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	<ul style="list-style-type: none"> Changement climatique 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, à leurs fournisseurs, grands et petits, à l'Environmental Protection Agency (l'agence de protection de l'environnement, ou EPA) des États-Unis et à d'autres entités gouvernementales du monde entier, afin de travailler ensemble vers une vision commune sur des contributions environnementales positives dans l'industrie automobile.
Concessionnaires	Continu	<ul style="list-style-type: none"> Biodiversité Changement climatique Approche communautaire Consommation d'énergie renouvelable Utilisation d'eau Déchets Qualité de l'air intérieur 	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 de réglementation	Continu	<ul style="list-style-type: none"> Conformité et permis Électrification Rendement énergétique/émissions de GES des véhicules 	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	<ul style="list-style-type: none"> Changement climatique 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	<ul style="list-style-type: none"> Biodiversité Changement climatique 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'eau, de l'économie circulaire 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	<ul style="list-style-type: none"> Biodiversité Changement climatique Eau 	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'eau, de la économie circulaire et de la biodiversité. Exemples : Fonds mondial pour la nature, Wildlife Habitat Council, Pollinator Partnership, The Nature Conservancy et Fondation nationale pour l'éducation à l'environnement.
Associations	Continu	<ul style="list-style-type: none"> Changement climatique Électrification Technologies de l'hydrogène et des piles à combustible Énergie renouvelable 	<p>TMNA est membre d'associations commerciales et d'autres associations afin d'informer les autres de nos efforts et de nos positions, de les aider à élaborer des positions politiques liées au climat et autres, de participer à des recherches et à d'autres projets, et de tirer parti de leur expertise pour nous aider à intensifier nos efforts en vue de réduire notre impact environnemental. Ces associations incluent notamment :</p> <p>Alliance for Automotive Innovation Automotive Industry Action Group (AIAG) California Electric Transportation Coalition (CalETC) CALSTART Clean Energy Buyers Alliance (CEBA) Environmental Law Institute (ELI) Portable Rechargeable Battery Association (PRBA) Resources for the Future (RFF) (TMNA est membre du Business Leadership Council de RFF) Suppliers Partnership for the Environment (SP) Transportation Energy Institute VELOZ</p> <p>TMNA et TCI sont également membres de plusieurs associations sectorielles qui encouragent le développement et le déploiement des technologies de l'hydrogène et des piles à combustible. Ces associations incluent notamment :</p> <p>California Hydrogen Business Council (CHBC) California Hydrogen Coalition (CHC) Fuel Cell & Hydrogen Energy Association (FCHEA) Hydrogen Forward Renewable Hydrogen Alliance (RHA) Association canadienne de l'hydrogène (ACH)</p>



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.

CARBONE

Engagement à atteindre 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 transport est responsable de près d'un quart des émissions mondiales de GES 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, puis à 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.

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

1 Réduire les émissions de CO₂ des véhicules en introduisant davantage de véhicules électrifiés⁵ et en rendant nos moteurs à combustion interne plus économes en carburant : l'objectif ultime est d'éliminer complètement les émissions de nos véhicules. Offrir une gamme de véhicules à faibles émissions – dont des véhicules à pile à

combustible, des véhicules hybrides, des véhicules hybrides branchables et des véhicules électriques à batterie – nous permet d'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, voir notre article [Notre voie vers la carboneutralité](#).

2 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 toutes nos installations soient carboneutres d'ici 2035. Consultez notre article sur [l'installation portuaire de Toyota en Californie](#), qui fonctionne à 100 % avec de l'énergie renouvelable grâce notamment à un système « tri-gen ».

“ Toyota vise la carboneutralité sur l'ensemble du cycle de vie de ses véhicules au plus tard en 2050.”

3 Coopérer avec nos fournisseurs pour réduire les émissions de GES de notre chaîne de valeur : Toyota demande à ses fournisseurs directs de pièces, de matériaux et d'accessoires de s'engager à réduire leurs émissions de CO₂ d'au moins 3 % par

an. Nous avons fixé comme objectif aux fournisseurs de services logistiques de réduire de 15 % les émissions dues au transport et à la distribution de pièces, d'accessoires et de véhicules finis d'ici l'EF 2026, et comme autre objectif à nos concessionnaires de participer à notre Programme d'excellence environnementale des concessionnaires (DEEP), qui encourage l'amélioration des performances environnementales, notamment l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES. Pour savoir comment nous réduisons les émissions liées à la logistique, consultez notre article intitulé [Le camionnage zéro émission](#).

Déclaration de synthèse de TMNA sur le carbone :

Le transport est responsable d'environ un quart des émissions mondiales de GES 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, un pacte adopté par 196 pays qui stipule comme objectif de maintenir le réchauffement de la planète bien au-dessous de 2 °C, ainsi que de vouloir poursuivre leurs efforts pour limiter le réchauffement à 1,5 °C.

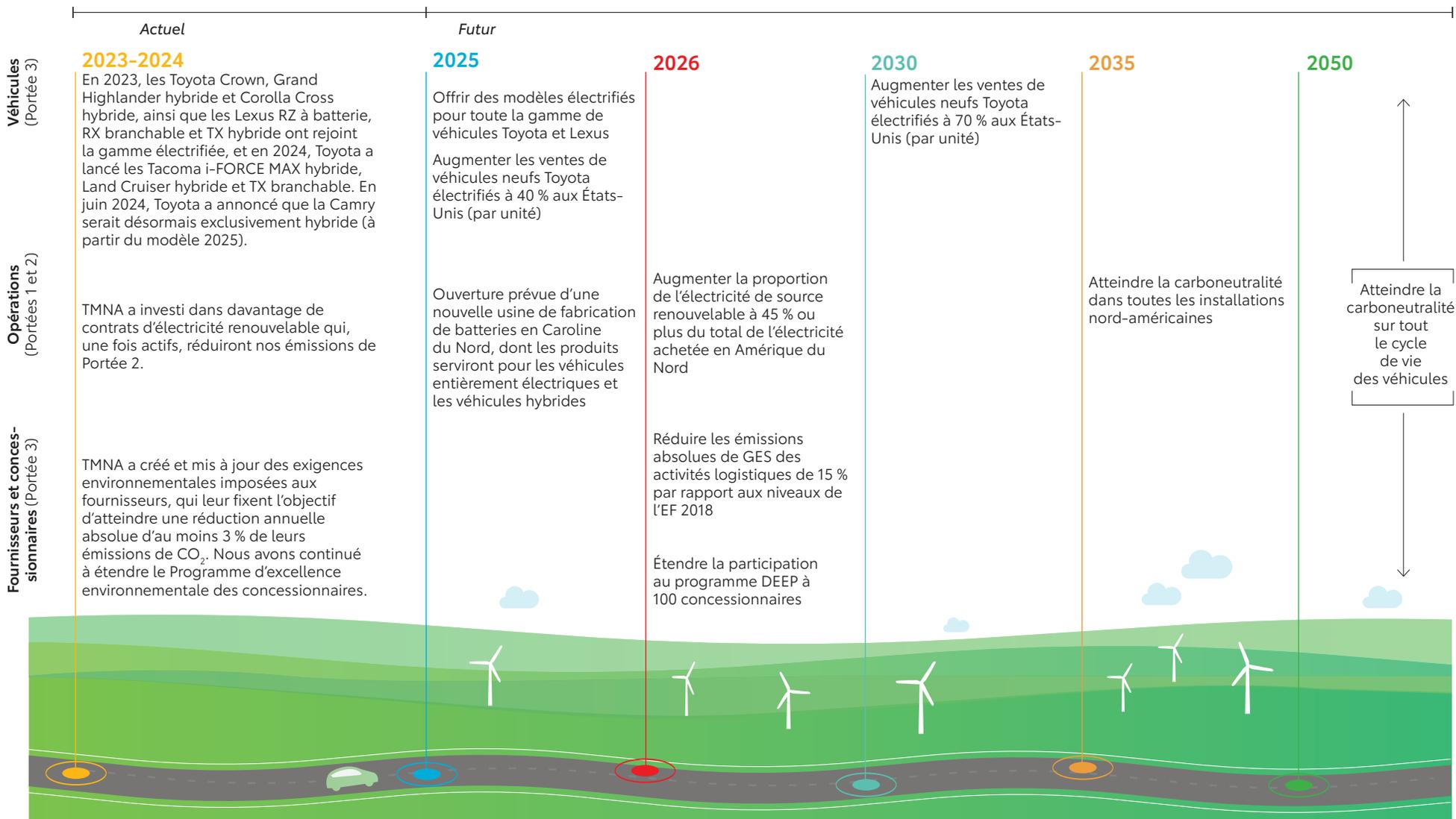


Installations portuaires de Toyota en Californie

⁵ Le terme « électrifié » fait référence à une gamme de technologies qui utilisent l'électricité pour propulser un véhicule. Les véhicules électrifiés comprennent les véhicules hybrides, hybrides branchables, électriques à batterie et électriques à pile à combustible.

Notre voie vers la carboneutralité

En tant qu'entreprise, Toyota vise à atteindre la carboneutralité au niveau mondial d'ici 2050. En Amérique du Nord, nous avons d'ici là un certain nombre de jalons à franchir pour nous mettre sur la bonne voie⁶. Pour en savoir plus, voir l'article [Notre voie vers la carboneutralité](#).



⁶ Les objectifs, jalons et déclaration 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 conduite ou de politique future, 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 de fournisseurs et de tiers, et les forces du marché. Voir l'avertissement à propos des déclarations prospectives à la page 2 de ce rapport.

OBJECTIF

Objectifs pour le carbone

GRI 3-3

Véhicules

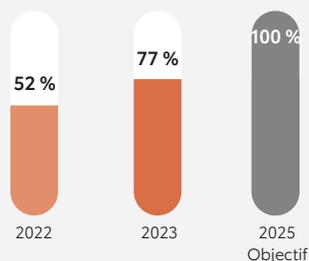
Nos objectifs en matière de véhicules :

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

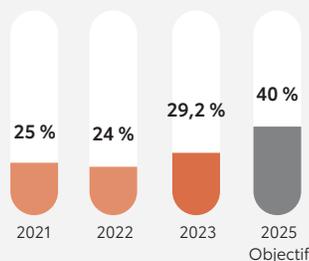
À la fin de 2023, 26 modèles Toyota et Lexus avec option électrifiée étaient offerts en Amérique du Nord et d'autres sont en cours d'élaboration. Sur l'ensemble des modèles Toyota et Lexus disponibles, 77 % ont une option électrifiée ou sont uniquement disponibles en tant que véhicule hybride, hybride branchable, à pile à combustible ou électrique à batterie. En 2023, 29,2 % des ventes de véhicules Toyota et Lexus aux États-Unis et près de 44 % 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 TMNA ont diminué de 21 % depuis l'année-modèle 2019. Pour en savoir plus sur les émissions de GES du parc automobile, [voir Données sur les émissions de GES](#).

% de modèles Toyota + Lexus avec option électrifiée



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



Prius Prime XSE Premium 2024

OBJECTIF

Opérations

Nos objectifs en matière d'opérations :

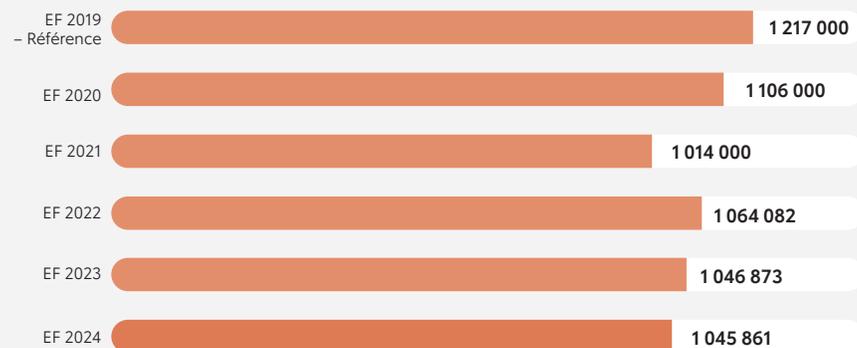
• Augmenter les achats d'électricité de source renouvelable à 45 % ou plus du total de l'électricité achetée d'ici l'EF 2026.

• Atteindre la carboneutralité dans toutes les installations nord-américaines d'ici 2035.

À la fin de l'EF 2024, la part de l'électricité achetée par TMNA qui était renouvelable était de 7,2 %. Ce pourcentage devrait augmenter considérablement 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. Voir notre article [Électricité de source renouvelable](#).

Les émissions totales de GES de Portées 1 et 2 ont diminué de moins de 1 % au cours de l'EF 2024 par rapport à l'EF 2023.

Au niveau mondial, Toyota a un objectif validé par l'initiative Science Based Targets 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 2024 étaient inférieures de 14 % à celles de 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 de source renouvelable.

Émissions de GES de Toyota en Amérique du Nord (Portées 1+2, TM de CO₂e)

Moutons qui broutent près de panneaux solaires sur le site de Toyota Motor Manufacturing, Virginie-Oc

OBJECTIF

En amont et en aval

Objectif pour la logistique : réduire d'ici l'EF 2026 les émissions absolues de GES des activités logistiques de 15 % 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.

La réglementation californienne nous oblige à convertir notre parc de camions à des véhicules à zéro émission par étapes entre 2025 et 2039. Nous sommes en train d'élaborer un plan pour nous conformer à ces règlements. 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, telles que les changements potentiels 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. Nous communiquerons notre nouvel objectif et commencerons à

rendre compte des progrès réalisés au début du prochain plan d'action environnemental quinquennal, dans notre rapport 2027.

Objectif pour les fournisseurs : exiger des fournisseurs qu'ils fixent et atteignent un objectif annuel de réduction absolue d'au moins 3 % pour les émissions de CO₂ de Portées 1 et 2.

Cette exigence a été ajoutée à nos exigences environnementales imposées aux fournisseurs. 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 2024, nous avons reçu les données sur les dépenses de plus de 75 % de nos fournisseurs. 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 la réduction des émissions.

Objectif pour les concessionnaires : d'ici l'EF 2026, étendre à 100 concessions la participation au Programme d'excellence environnementale des concessionnaires.

À la fin de l'EF 2024, 74 concessionnaires participaient à notre Programme d'excellence environnementale pour les concessionnaires (DEEP). Ces 74 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.



Swope Toyota, Elizabethtown, Kentucky

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. Les émissions indirectes provenant de l'électricité utilisée sur les sites de Toyota aux États-Unis sont calculées à l'aide des facteurs d'émission eGRID de l'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, 2023 (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 d'assemblage au Kentucky, au Texas et en Indiana sont disponibles sur le site Web de l'EPA des États-Unis par le biais de son outil de publication de données en ligne.

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

Les 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, de la catégorie 11, Utilisation des produits vendus, et de la catégorie 14, Franchises (concessionnaires).

Émissions de GES de Portées 1 et 2

Tonnes métriques de CO₂e

	EF 2019	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024
Portée 1	434 000	409 000	387 000	445 353	370 583	355 419
Portée 2 Basé sur l'emplacement	783 000	697 000	627 000	618 729	676 290	690 442
TOTAL (Portées 1 et 2)	1 217 000	1 106 000	1 014 000	1 064 082	1 046 873	1 046 861

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

Intensité des émissions de GES

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

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 d'assemblage, les bureaux et les entrepôts.

Dénominateur : Nombre de véhicules produits en Amérique du Nord.

Émissions de GES issues de la logistique

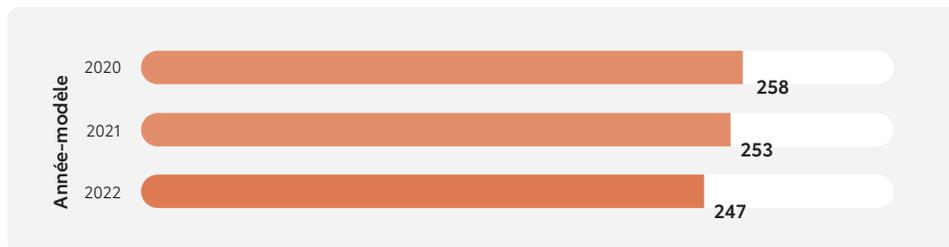
Tonnes métriques de CO₂e

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

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

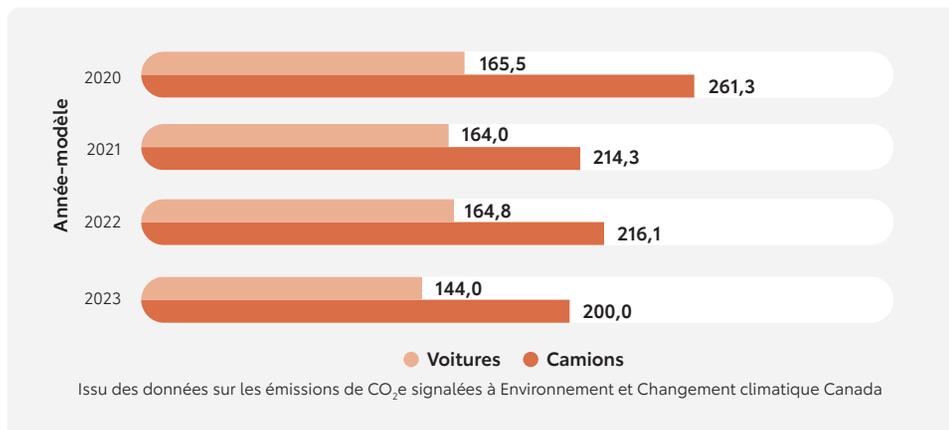
Les gouvernements fédéraux des États-Unis, du Canada et du Mexique ont adopté des normes d'émissions de GES et d'économie de carburant. Les règlements du Canada et du Mexique sont semblables aux règlements fédéraux des États-Unis.

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



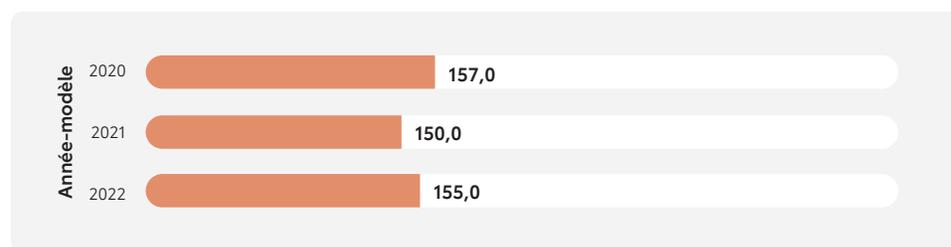
Le tableau Données sur le CO₂ du parc américain montre le rendement relatif aux GES du parc américain de véhicules Toyota dans le cadre du programme de l'EPA des États-Unis sur les GES. Les valeurs annuelles déterminant la conformité aux normes pour les émissions de GES tiennent compte des avantages 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.

Données sur le CO₂ du parc canadien (grammes annuels de CO₂e par mille)⁷



Toyota Sienna Platinum 2024

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



⁷ Environnement et Changement climatique Canada a mis à jour les données sur les GES du parc automobile pour l'année-modèle 2022, ce qui a entraîné un changement par rapport à ce que nous avons indiqué l'an dernier, soit 163,8 à 164,8 g de CO₂e/mille.

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).

Bien que les règlements de l'EPA (Tier 3) et de la Californie (Low Emission Vehicle III – LEV III) aient une nomenclature différente pour catégoriser les émissions des véhicules, les cotes Bin comprennent les mêmes groupes d'émissions des véhicules. Les règlements fixent des normes d'émission décroissantes de 2017 à 2025, date à laquelle la moyenne NMOG + NOx pour les deux types de véhicules sera de 30 mg/mi.

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

répondent aux préférences des clients. Nous croyons que les normes établies lors de la mise en place de règlements sur les émissions d'échappement devraient être fondées sur le rendement et tenir compte de l'interaction avec d'autres règles encadrant les véhicules – les normes 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.

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

Le 20 mars 2024, l'EPA a finalisé la règle sur les multipolluants pour les voitures de tourisme et les camions légers des années modèles 2027 à 2032. La règle finale comprend des normes sur les émissions de gaz à effet de serre et des principaux polluants. Les normes Tier 4 exigent que les émissions de NMOG + NOx soient progressivement ramenées de 30 mg/mi en 2026 à 15 mg/mi en 2032, soit une réduction de 50 %. La norme PM est introduite progressivement en tant que pourcentage du parc de véhicules neufs, 100 % du parc devant satisfaire à la norme de 0,5 mg/mi à partir de l'année modèle 2030. Des filtres à particules pour véhicules à essence seront nécessaires pour respecter la norme PM. La norme sur le CO est fixée à 1,7 g/mi par rapport à la procédure d'essai fédérale et à 9,6 g/mi par rapport à l'essai US06. Ces normes exigeront des investissements supplémentaires dans les moteurs à combustion interne pendant que nous réorienterons nos ressources vers l'électrification du parc.

La liste 2024 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.



Toyota et Lexus fabriquent six des 12 véhicules figurant sur la liste des véhicules les plus écoresponsables de l'ACEEE.”

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 2024 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 2024, 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 les plus écoénergétiques vendus au Canada. Trois modèles Toyota figurent sur la liste en 2024 : la Toyota Corolla hybride (compacte), le Toyota Highlander hybride AWD et le Toyota Highlander hybride AWD Limited/Platinum (VUS intermédiaires) ainsi que la Toyota Sienna (minifourgonnette).

Composés organiques volatils (COV)

Dans nos activités, la première préoccupation en ce qui concerne les émissions atmosphériques hors GES est le smog. Le smog se forme lorsque des matières particulaires, des oxydes d'azote et des composés organiques volatils (COV) réagissent avec 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 augmenté de 8,6 % par rapport à l'année précédente en raison de l'introduction de nouveaux modèles en Amérique du Nord.

Dans les rapports précédents, nous avons indiqué la moyenne de COV en grammes par mètre carré de surface peinte de véhicule. Nous avons modifié notre façon de faire pour nous aligner avec la manière dont TMC indique les émissions de COV au niveau mondial, c'est-à-dire en tonnes métriques totales.

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



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.

EAU

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

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

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

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

Comme la disponibilité de l'eau « propre » devient un enjeu de plus en plus important pour les communautés voisines de Toyota dans toute l'Amérique du Nord, nous continuerons à nous conformer à la norme internationale de gestion responsable de l'eau élaborée par l'Alliance for Water Stewardship (AWS). Nous avons un projet pilote d'application de notre approche à la gestion de l'eau dans notre usine d'assemblage de Basse-Californie, au Mexique, et prévoyons la mettre en application sur d'autres sites.

Nous visons à limiter les impacts négatifs sur l'environnement et à promouvoir les impacts positifs comme suit :

1 En améliorant l'efficacité de l'utilisation de l'eau dans les opérations directes et en utilisant de l'eau recyclée/réutilisée lorsque possible. Voir nos articles sur la façon dont [l'usine d'assemblage de l'Indiana économise 54,3 millions de gallons d'eau par an](#) et comment un [réacteur biologique à membrane nous aide à recycler 23 millions de gallons par an en Basse-Californie](#).

2 En aidant nos principaux fournisseurs et nos concessionnaires à adopter ces mêmes engagements. Lorsque nous avons lancé la version actualisée des [Exigences environnementales imposées à nos fournisseurs](#) en avril 2022, nous avons inclus une nouvelle obligation pour eux de faire le suivi des volumes d'eau prélevés, rejetés et consommés. Nous leur demandons également d'élaborer des plans et des objectifs de réduction de la consommation d'eau. Nous demandons aussi aux concessionnaires participant à notre [Programme d'excellence environnementale des concessionnaires](#) de faire le suivi de leur utilisation d'eau et d'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 liés à 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. Découvrez comment nous soutenons [The Nature Conservancy pour restaurer les débits d'eau dans le delta du fleuve Colorado](#).

OBJECTIF

Objectif pour l'eau

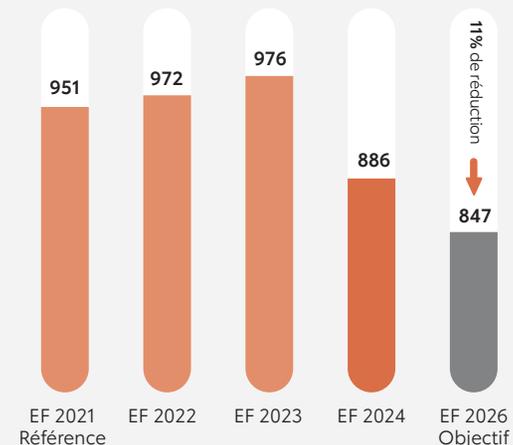
GRI 3-3

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 2024, nos installations nord-américaines (sites de production et autres sites) ont utilisé 886 gallons pour produire un véhicule Toyota ou Lexus. Cette réduction de 6,8 % par rapport à la référence est due à la combinaison du recyclage et de la réutilisation d'une plus grande quantité d'eau dans notre usine d'assemblage au Texas, de la mise en œuvre d'autres améliorations (kaizen) de processus dans nos ateliers de peinture et d'une augmentation de la production de véhicules. Nous continuerons de chercher des possibilités de réduire nos prélèvements d'eau.

Intensité d'utilisation de l'eau

(Gallons d'eau prélevés par véhicule produit)



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

Évaluation des risques pour l'eau

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

Nous avons évalué les risques pour l'eau en Amérique du Nord 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. Grâce à ces deux outils et à d'autres informations accessibles au public, nous avons pu procéder à une évaluation générale des risques pour l'eau que présentent nos opérations et nos concessions.



Nos efforts internes de gestion de l'eau se concentrent sur les sites où le risque global lié à l'eau est élevé.

Évaluation des risques pour l'eau liés à nos activités et à celles de nos concessionnaires

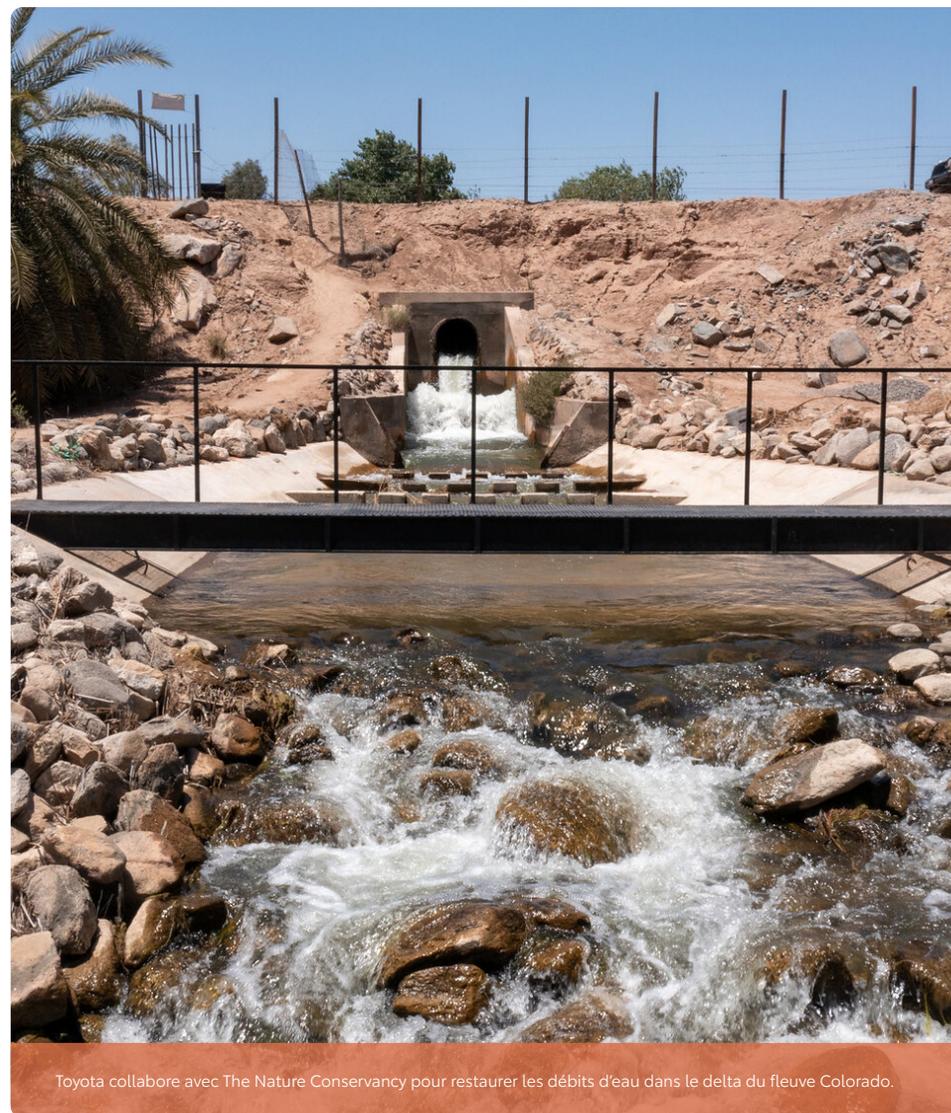


TMNA utilise l'eau principalement dans les processus de fabrication et pour le refroidissement, ainsi que dans une moindre mesure pour l'irrigation des espaces verts, l'assainissement et l'eau potable. Selon l'Atlas des risques pour l'eau, 55 sites, dont une usine de fabrication en Californie et deux au Mexique, présentent un stress hydrique de base extrêmement élevé*. Au cours de l'EF 2024, 20 sites représentant pratiquement 9 % de l'eau prélevée par Toyota en Amérique du Nord se trouvaient dans des zones présentant un risque pour l'eau global extrêmement élevé ou élevé. Nos efforts internes de gestion de l'eau se concentrent sur ces 20 sites.



Les concessionnaires utilisent peu d'eau dans leurs activités, principalement à des fins sanitaires et pour le lavage des véhicules. Plus de 200 concessionnaires se trouvent dans des zones où le stress hydrique de base est extrêmement élevé. Selon l'Atlas des risques pour l'eau, ce nombre devrait passer à plus de 500 d'ici 2040.

* Selon l'Atlas des risques pour l'eau du WRI, le **stress hydrique de base** mesure le rapport entre les prélèvements totaux d'eau et les réserves renouvelables d'eau de surface et d'eau souterraine disponibles. Des valeurs plus élevées indiquent une plus grande concurrence entre les utilisateurs. Le **risque global** pour l'eau mesure tous les risques pour l'eau en agrégeant tous les indicateurs sélectionnés dans les catégories Physical Quantity, Quality and Regulatory et Reputational Risk de l'Atlas.



Toyota collabore avec The Nature Conservancy pour restaurer les débits d'eau dans le delta du fleuve Colorado.

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 peinture et le refroidissement des bâtiments et des processus. Nous procédons à des évaluations de l'utilisation de l'eau sur nos sites de production afin d'identifier les possibilités de réduire les prélèvements d'eau et d'augmenter le recyclage.

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 2024, 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 hausse de 2 % par rapport à l'EF 2023. Environ 93 % 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.

Au cours de l'EF 2024, 20 sites se trouvaient dans des zones où le risque global pour l'eau est « élevé » ou « extrêmement élevé » (d'après l'Atlas des risques pour l'eau du WRI). Ces sites ont prélevé près de 9 % de toute l'eau prélevée par les sites nord-américains de Toyota.

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

Nous traitons une partie des eaux usées sur place et rejetons le reste dans des stations d'épuration publiques. L'eau rejetée est soit mesurée par un compteur, soit, dans le cas des installations où il n'y a pas de production, estimée sur la base de l'occupation. L'eau est principalement consommée par évaporation émanant des processus de fabrication et des systèmes de refroidissement des bâtiments. La consommation est calculée en soustrayant les volumes rejetés des volumes prélevés.

Utilisation d'eau (gallons)

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

Portée : Tous les sites nord-américains de Toyota, y compris les usines d'assemblage et de groupes propulseurs, 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 (gallons)

	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024
Eau prélevée	124 859 000	117 391 000	115 619 000	148 785 000
Eau rejetée	93 019 000	75 968 000	63 383 000	118 294 000
Eau consommée	31 840 000	41 423 000	52 236 000	30 491 000

Portée : Tous les sites nord-américains de Toyota, y compris les usines de fabrication et d'assemblage, les bureaux et les entrepôts situés dans une zone soumise à un stress hydrique. Exclut quelques petits sites pour lesquels nous n'avons pas de données. Au cours de l'EF 2024, il y avait 20 sites dans des zones en situation de stress hydrique.

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



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 créer une économie circulaire qui profite aux humains et à la planète.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

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 biens fournis par les fournisseurs (tels que l'acier, l'aluminium, les pièces en plastique et autres matières premières) et des déchets produits par nos activités.

Nos usines, nos entrepôts et nos sites de R et D nord-américains ont mis en place des organisations de gouvernance et des systèmes de gestion matures visant 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 des moyens de réduire l'utilisation de substances préoccupantes, d'éliminer les déchets à la source, et de réutiliser et recycler.

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

OBJECTIF

Objectifs liés à la 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 une 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.

Nous sommes en voie d'atteindre notre objectif de réduction de 75 % des plastiques à usage unique dans les services de restauration sur place. 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 développé 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 d'environ 22 % 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 de 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. Le SP a publié les [recommandations de spécification d'emballage durable](#) de l'Union européenne pour l'emballage à usage unique dans le domaine de l'automobile en octobre 2023 et la version 3.0 de la [spécification d'emballage durable pour les opérations de fabrication automobile](#) en février 2024.

Matériaux d'emballage à usage unique (tonnes métriques)



OBJECTIF

Recyclage des batteries

GRI 301-3

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

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 boucle fermée qui réduisent l'utilisation des ressources naturelles et augmentent l'efficacité de l'apport en matériaux.

TMNA travaille avec des partenaires dans le but de créer un écosystème de batteries durable et en circuit fermé. Nous nous concentrons d'abord sur la collecte, le test et le recyclage des batteries des véhicules hybrides électriques 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 travaillons à incorporer l'usage de matériaux de batteries recyclés à notre nouvelle usine de batteries de Caroline du Nord, dont le début de production est prévu pour 2025. L'usine produira des batteries pour les véhicules hybrides électriques et les véhicules électriques à batterie.

Voir notre article sur [notre recyclage des batteries de véhicules hybrides](#) pour en savoir plus sur ce qu'il advient des véhicules hybrides en fin de vie.

Pour plus d'informations sur les minerais de conflit, voir le rapport [Conflict Minerals Report](#) que Toyota a déposé auprès de la U.S. Securities and Exchange Commission en mai 2024.

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, et du Lexus RX 350, et nous utilisons des coupures de vêtements postindustrielles en coton et

en fibres synthétiques dans l'isolation des panneaux de porte, l'insonorisation des planchers et les tapis protecteurs.

À titre de membre du Suppliers Partnership for the Environment (SP), nous participons au Groupe de travail sur l'efficacité des matériaux. En collaboration avec l'Automotive Industry Action Group (AIAG), les membres du groupe de travail ont élaboré deux documents d'orientation : [Measuring Renewable Content of Automotive Products](#) et [Measuring Recycled Content of Automotive Products](#). Ces documents sont conçus pour présenter une définition et une approche communes, soutenues par l'industrie, pour mesurer le contenu renouvelable et recyclé des véhicules.

Gestion des produits chimiques

GRI 3-3

Des produits chimiques sont utilisés chaque jour pour produire des pièces et des matériaux dans les véhicules Toyota et Lexus. 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.

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

Dans le cadre de la stratégie globale sur cinq ans de TMNA visant à améliorer les capacités de gestion des produits chimiques

de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine, CMO a lancé un outil de suivi des indicateurs clés afin de munir nos fournisseurs de données précises sur l'efficacité des activités de gestion des produits chimiques incluses dans les exigences environnementales imposées à nos fournisseurs. Cet outil sera également utilisé pour récompenser nos fournisseurs les plus performants dans le cadre d'un nouveau programme de prix d'excellence en matière de développement durable. Ces initiatives soutiennent notre partenariat solide et continu avec nos fournisseurs et l'objectif plus large visant à ce que la base de fournisseurs nord-américains de Toyota soit de classe mondiale en matière de systèmes de gestion des produits chimiques.



“ Nous continuons à développer et à commercialiser des technologies qui permettent l'utilisation de matériaux durables dans une gamme de composants de véhicules.”

Gaspillage

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

La quantité totale de déchets produits par Toyota en Amérique du Nord a augmenté de 1,6 % en 2023 par rapport à 2022, cela en grande partie parce que la production de véhicules a beaucoup augmenté pendant cette période.

En 2023, nous avons réutilisé ou recyclé 93 % de tous nos déchets. 1,98 % des déchets seulement ont été envoyés dans des décharges pour être éliminés, et 5,0 % 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 72 % de l'ensemble des déchets produits en 2023. Nous recyclons 100 % des déchets d'acier produits.

Nous continuons à privilégier la réduction, la réutilisation et le recyclage plutôt que l'élimination, à la fois pour réduire notre

impact sur l'environnement, et pour optimiser l'efficacité et réduire les coûts de nos opérations. Nous établissons des partenariats avec nos recycleurs de déchets, des universités et d'autres acteurs pour nous aider à trouver des moyens innovants de réduire, réutiliser ou recycler nos flux de déchets. Voir nos articles [Des solutions pour le solvant](#) et [Vers une économie circulaire](#) pour des exemples de la façon dont nous réduisons, réutilisons et recyclons.

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

Les données sur les déchets sont recueillies par année civile. Dans les usines de fabrication, les centres de distribution et les entrepôts nord-américains, des fournisseurs tiers de gestion des déchets et de recyclage fournissent des données 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.

Déchets éliminés (AC 2023)

Livres

	Enfouissement	Incinération
Déchets réglementés*	7 776	10 112 664
Déchets non réglementés	16 784 126	32 246 812
TOTAL	16 791 902	42 359 476
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS ÉLIMINÉS	59 151 378	

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 et au Canada. Les données de 2023 incluent également les activités de vente et de distribution à Porto Rico. Inclut également des données provenant des usines de fabrication au Mexique. Les données provenant de sites autres que les usines de fabrication au Mexique seront incluses dans les prochaines années. Les données excluent les déchets de construction et de démolition des nouvelles constructions et des projets d'expansion.

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

Quantité totale de déchets produits (année civile)

Livres

	2020	2021	2022	2023
Déchets réglementés*	14 010 112	18 412 607	17 966 252	25 073 774
Déchets non réglementés	699 832 363	797 302 944	797 102 749	824 547 239
Déchets d'acier recyclés	594 061 626	616 091 071	610 157 087	609 695 879
Compost	721 600	2 940 434	3 344 177	3 392 138
Tous les autres flux de déchets	105 049 137	178 271 438	204 561 810	211 459 221
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS PRODUITS	713 842 476	815 715 552	836 029 325	849 621 013

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 et au Canada. Les données de 2023 incluent également les activités de vente et de distribution à Porto Rico. Inclut également des données provenant des usines de fabrication au Mexique. Les données provenant de sites autres que les usines de fabrication au Mexique seront incluses dans les prochaines années. Les données excluent les déchets de construction et de démolition des nouvelles constructions et des projets d'expansion.

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

Déchets détournés de l'enfouissement (AC 2023)

Livres

	Recyclés, réutilisés, récupérés
Déchets réglementés*	14 953 335
Déchets non réglementés	775 516 301
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS DÉTOURNÉS	790 469 635

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 et au Canada. Les données de 2023 incluent également les activités de vente et de distribution à Porto Rico. Inclut également des données provenant des usines de fabrication au Mexique. Les données provenant de sites autres que les usines de fabrication au Mexique seront incluses dans les prochaines années. Les données excluent les déchets de construction et de démolition des nouvelles constructions et des projets d'expansion.

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



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.

BIODIVERSITÉ

Engagement en faveur de l'harmonie avec la nature

OBJECTIF

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. C'est pourquoi TMNA s'est joint à plus de 1 000 entreprises pour signer l'appel de l'action de l'organisme Business for Nature, qui appelle les gouvernements à adopter des politiques ambitieuses pour inverser la dégradation de la nature au cours de cette décennie.

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 et d'envisager l'identification des risques pour la biodiversité dans leurs chaînes d'approvisionnement.

En Amérique du Nord, nous visons :

- Aucune perte nette de biodiversité
- Le respect des zones protégées légalement désignées
- L'évitement des impacts négatifs sur les espèces menacées ou protégées

Objectif en matière de biodiversité

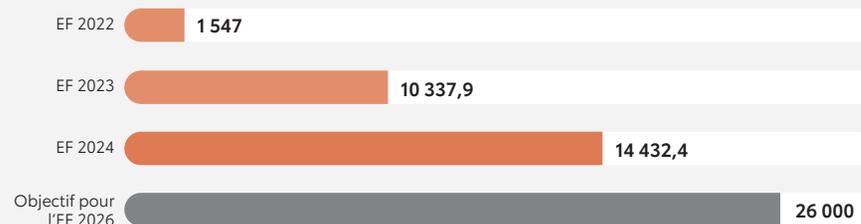
GRI 101-1

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 2024, 4 094,5 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 14 432,4. Pour en savoir plus, voir l'article sur [l'engagement fleurissant de Toyota : nourrir la diversité grâce aux abeilles et aux papillons](#).

ACRES D'HABITATS POUR POLLINISATEURS SOUTENUS (cumulatif)

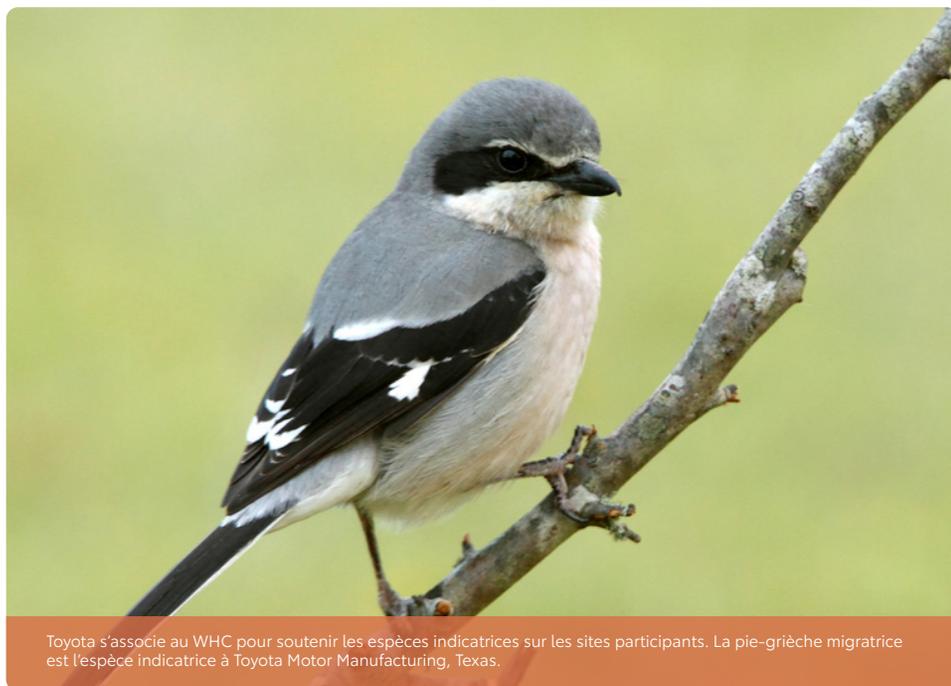


Restauration d'habitats

GRI 304-1, 304-3

TMNA s'associe au Wildlife Habitat Council (WHC) pour des programmes de conservation sur les sites nord-américains. Les programmes de conservation de 16 de nos sites, dont neuf usines d'assemblage et de moteurs, ont obtenu la certification de conservation. Il s'agit de la norme de certification volontaire du WHC, conçue pour les activités d'amélioration de la biodiversité et d'éducation à la conservation à grande échelle sur les propriétés foncières des entreprises.

Pour en savoir plus sur notre travail avec le WHC, voir notre article [Projet sur les espèces indicatrices](#).



Toyota s'associe au WHC pour soutenir les espèces indicatrices sur les sites participants. La pie-grêche migratrice est l'espèce indicatrice à Toyota Motor Manufacturing, Texas.

Certifications en conservation du Wildlife Habitat Council*

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

* Certifications du WHC au 30 juin 2024

Évaluation de la chaîne de valeur pour déterminer les impacts sur la nature

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 matériels et prioritaires, et d'aider à informer notre travail actuel et nos objectifs futurs pour le prochain Plan d'action environnemental.

TMNA a utilisé les conseils du Science Based Targets Network (SBTN) pour structurer cette évaluation de la chaîne de valeur. TMNA a également étendu son évaluation au-delà de la structure fournie par le SBTN pour couvrir d'autres considérations relatives à la nature et à la chaîne de valeur. Cela a commencé par une évaluation de la matérialité des impacts sur la nature, puis une évaluation solide à l'aide d'outils externes, d'ensembles de données et de la littérature émergente, tels que l'outil d'évaluation intégrée de la biodiversité (Biodiversity Assessment Tool, IBAT), les outils de mesure des risques causés à l'eau et à la biodiversité du Fonds mondial pour la nature, ENCORE et d'autres ressources.

Opérations

Les résultats de l'évaluation de la chaîne de valeur de la nature ont montré que certains sites opérationnels présentent des concentrations plus élevées d'espèces menacées et un potentiel de restauration, et qu'ils se trouvent près de zones protégées, ce qui indique l'importance des régions concernées pour la faune, la flore et les habitats. Ces informations sont utilisées pour améliorer nos plans de préservation de la biodiversité au niveau de nos installations et nos objectifs futurs. Nous sommes en train de rassembler les données pour les présenter dans un rapport à venir.

En amont

L'évaluation de la chaîne de valeur a mis en évidence le fait que les matières premières peuvent avoir un impact important sur la nature. Cependant, la chaîne de valeur de l'industrie automobile est très complexe en raison des centaines de pièces utilisées dans la construction d'un véhicule. TMNA s'efforce de créer plus de transparence et de traçabilité dans

sa chaîne d'approvisionnement afin de mieux comprendre les moyens de gérer les impacts en amont des matières premières. Nous travaillons avec nos fournisseurs pour identifier les lieux d'approvisionnement en matières premières à fort impact, tels qu'établis par le Science Based Targets Network, qui sont les plus pertinents pour le secteur automobile, en commençant par quelques matières premières que nous achetons en très grand volume et/ou qui ont un impact considérable en raison des processus d'extraction actuels. Nous utiliserons les enseignements tirés de ces premiers efforts pour les étendre à d'autres matières premières à l'avenir.

des concessionnaires (DEEP). Cela contribuera à sensibiliser les concessionnaires et à susciter des actions positives sur la protection des bassins hydrographiques et des zones de conservation importantes dans le cadre de leur travail avec leurs partenaires.

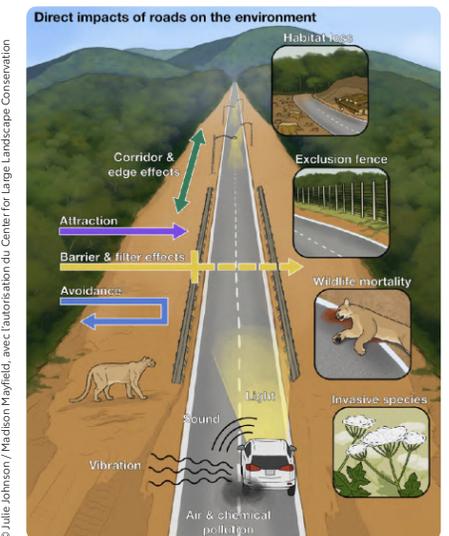
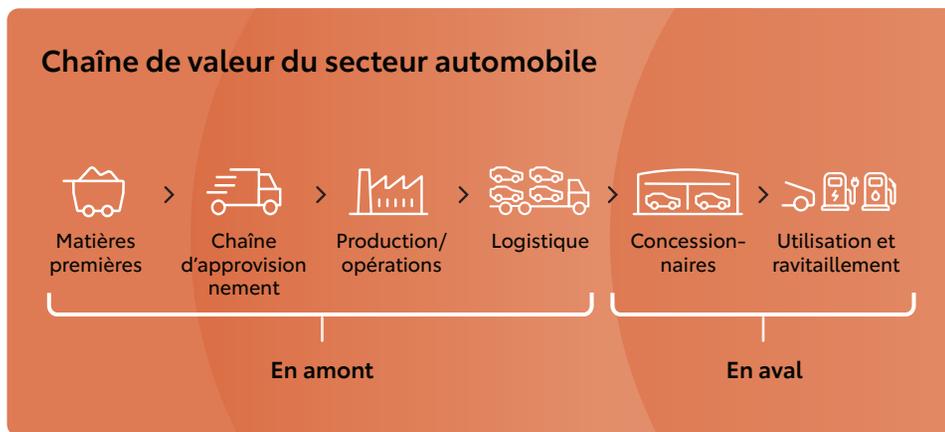
En outre, l'évaluation de la chaîne de valeur de la nature a permis à TMNA de constater qu'il existe des éléments importants à prendre en compte dans l'utilisation des véhicules Toyota. L'une d'entre elles concerne l'augmentation du nombre de collisions entre des animaux et des véhicules. Alors que le nombre total de collisions entre véhicules a diminué, le nombre de collisions impliquant des animaux a augmenté⁸. En conséquence, TMNA a entamé des travaux avec la National Wildlife Federation pour soutenir la recherche sur les moyens de résoudre ce problème. Une première étape du projet consistera à identifier les priorités pour les futurs emplacements des passages pour la faune, une solution qui, si elle est conçue correctement, a prouvé qu'elle réduisait les collisions entre diverses espèces⁹ d'animaux et des véhicules.

MATIÈRES PREMIÈRES À FORT IMPACT

Cuivre	Cuir
Fer/acier	Coton
Lithium	Pâte à papier/ carton
Nickel	Argent
Pétrole (brut/ raffiné)	Platine
Caoutchouc (naturel)	Or
Bauxite/aluminium	Plomb
Essence	Ciment
	Bois

En aval

TMNA étudie également les impacts en aval sur la nature de la vente et de l'utilisation de véhicules. Les premiers efforts consistent à travailler avec le vaste réseau de concessionnaires, qui sont tous des entreprises tierces, en développant le programme d'excellence environnementale



⁸ « Wildlife Crossing Structure Handbook Design and Evaluation in North America » Chapitre 2, Department of Transportation, Federal Highway Administration, des États-Unis.
⁹ « Wildlife Crossings Along U.S. Roads Can Help Animals and Habitat Adapt to Climate Change », The Pew Charitable Trusts, 17 février 2023.

Tableau des indicateurs environnementaux

CARBONE						
ÉMISSIONS DE GES	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024
Émissions de Portée 1	TM de CO ₂ e	409 000	387 000	445 353	370 583	355 419
Émissions de Portée 2 (basé sur l'emplacement)	TM de CO ₂ e	697 000	627 000	618 729	676 290	690 442
Émissions totales des Portées 1 et 2	TM de CO ₂ e	1 106 000	1 014 000	1 064 082	1 046 873	1 045 861
Intensité des GES ¹⁰	TM de CO ₂ e/véhicule	0,62	0,63	0,62	0,59	0,53
Portée 3, utilisation des produits vendus ¹¹	TM de CO ₂	Non rapporté	86 870 000	94 800 000	84 100 000	Non disponible
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
Portée 3, concessionnaires	TM de CO ₂ e	Non mesuré	Non mesuré	1 266 312	1 411 997	1 385 564
CO ₂ PAR MILLE – PARC	Unité	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024
Données sur les GES du parc américain ¹²	Grammes de CO ₂ /mille	258,0	253,0	247,0	Non disponible	Non disponible
Données sur les GES du parc canadien – voitures	Grammes de CO ₂ e/mille	165,5	164,0	164,8	144,0	Non disponible
Données sur les GES du parc canadien – camions	Grammes de CO ₂ e/mille	261,3	214,3	216,1	200,0	Non disponible
Données sur les GES du parc mexicain	Grammes de CO ₂ /km	157,0	150,0	155,0	Non disponible	Non disponible
VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIFIÉS	Unité	AC 2020	AC 2021	AC 2022	AC 2023	AC 2024
Modèles Toyota et Lexus avec une option électrifiée (É.-U.)	%	Non mesuré	Non mesuré	52	77	Non disponible
Ventes de véhicules Toyota et Lexus qui sont électrifiés (É.-U.)	%	16	25	24	29,2	Non disponible
Nombre total de véhicules électrifiés vendus – É.-U. ¹³	Nbre	337 036	583 697	504 016	657 327	Non disponible
Véhicules électriques à batterie vendus – É.-U. ¹⁴	Nbre	0	0	1 220	14 715	Non disponible
Hybrides vendus – É.-U.	Nbre	318 639	528 319	466 771	600 324	Non disponible
Hybrides branchables vendus – É.-U.	Nbre	17 898	52 749	33 931	39 551	Non disponible
Hybrides à pile à combustible vendus – É.-U.	Nbre	499	2 629	2 094	2 737	Non disponible
Pourcentage des ventes de véhicules Toyota et Lexus qui sont électrifiés (Canada)	%	18,5	27,7	25,9	43,9	Non disponible
Nombre total de véhicules électrifiés vendus – Canada ¹⁵	Nbre	35 504	62 460	51 767	99 824	Non disponible
Véhicules électriques à batterie vendus – Canada	Nbre	0	0	703	4 939	Non disponible
Hybrides vendus – Canada	Nbre	29 901	52 959	45 873	83 224	Non disponible
Hybrides branchables vendus – Canada	Nbre	5 582	9 373	5 129	11 645	Non disponible
Hybrides à pile à combustible vendus – Canada	Nbre	21	128	62	16	Non disponible

¹⁰ (Émissions de CO₂e de Portées 1+2)/nombre de véhicules produits en Amérique du Nord.

¹¹ La méthode de calcul pour 2022 a été modifiée pour tenir compte des orientations du SBTi, par exemple en ce qui concerne la distance parcourue annuellement; et le modèle de mobilité IEA a été utilisé pour le nombre d'années d'utilisation au cours de la durée de vie du véhicule.

¹² Émissions de CO₂ à l'échappement sur 2 cycles (grammes de CO₂/mille), telles que rapportées dans l'essai de l'EPA 2023 EPA Automotive Trends Report, Tableau 5.5, page 112. 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 ».

¹³ Comprend à la fois Toyota et Lexus.

¹⁴ Le premier véhicule tout électrique de Toyota, le bZ4X, a été mis en vente en Amérique du Nord en 2022.

¹⁵ Comprend à la fois Toyota et Lexus.

Tableau des indicateurs environnementaux

ÉNERGIE	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024
Consommation totale d'énergie	MWh	3 858 700	3 609 000	3 892 335	3 908 775	4 055 165
Électricité totale consommée	MWh	1 730 000	1 597 000	1 657 722	1 934 425	2 071 849
Électricité de source non renouvelable	MWh	1 670 000	1 535 000	1 586 998	1 777 035	1 921 832
Électricité de source renouvelable	MWh	60 000	62 000	70 724	157 390	150 017
Électricité renouvelable produite sur place et REC (certificats d'énergie renouvelable) groupés	MWh	Non rapporté	Non rapporté	Non rapporté	44 608	43 717
Électricité renouvelable associée à des REC via des VPPA et des REC non groupés	MWh	Non rapporté	Non rapporté	Non rapporté	112 782	106 300
Énergie à faible teneur en carbone (électricité renouvelable + nucléaire)	MWh	Non rapporté	Non rapporté	Non rapporté	Non rapporté	245 361
Gaz naturel	MWh	2 050 000	1 938 000	2 166 553	1 926 979	1 904 272
Autres carburants (utilisés dans des sources mobiles et stationnaires)	MWh	78 700	74 000	68 060	47 371	79 044
Intensité énergétique ¹⁶	MWh/véhicule	2,11	2,23	2,26	2,22	2,06
RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES	Unité	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024
Consommation de carburant, parc – É.-U. ¹⁷	Milles au gallon	25,8	27,1	27,8	28,2	Non disponible
QUALITÉ DE L'AIR	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024
Émissions de COV ¹⁸	Tonnes métriques	Non rapporté	Non rapporté	2 498,3	2 622,9	2 848,3
EAU ¹⁹	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024
Eau prélevée	Gallons	1 766 238 000	1 526 868 000	1 675 947 000	1 711 242 000	1 745 506 000
Eau prélevée de sources municipales	%	95,2	96,2	94,1	94,3	92,6
Eau prélevée des eaux de surface ²⁰	%	4,4	3,5	2,9	3,1	3,6
Eaux souterraines	%	0,4	0,3	3,0	2,2	3,2
Partie prélevée dans les zones soumises à un stress hydrique ²¹	%	6	8	7	7	9
Rejet d'eau	Gallons	1 173 877 000	1 241 390 000	1 159 073 000	1 255 388 000	1 329 231 000
Partie rejetée dans des zones soumises à un stress hydrique	%	4	7	7	5	9
Consommation d'eau	Gallons	592 361 000	285 478 000	516 874 000	455 854 000	416 275 000
Partie consommée dans des zones soumises à un stress hydrique	%	12	11	8	11	7
Eau prélevée par véhicule produit	Gallons/véhicule	983	951	972	976	886

¹⁶ Énergie totale consommée par les activités de Toyota en Amérique du Nord/nombre de véhicules produits en Amérique du Nord.

¹⁷ Consommation de carburant réelle telle qu'indiquée dans le rapport EPA Automotive Trends de 2023, tableau 2.3, page 14. L'année modèle 2023 est considérée comme préliminaire par l'EPA. Les années-modèles 2021 et 2022 ont été mises à jour pour correspondre à la consommation de carburant en conditions réelles indiquée dans le rapport de 2023. L'année-modèle 2020 a été mise à jour pour correspondre à la consommation de carburant en conditions réelles indiquée dans le rapport EPA Trends de 2021.

¹⁸ Portée = usines de fabrication nord-américaines.

¹⁹ Les données sur l'eau ont été mises à jour. Les valeurs pour les prélèvements, les rejets et la consommation étaient correctes dans le chapitre sur l'eau de l'année dernière, mais n'ont pas été mises à jour dans ce tableau.

²⁰ Inclut l'eau de pluie recueillie.

²¹ Les zones en situation de stress hydrique sont définies, selon l'Atlas des risques pour l'eau de l'outil Aqueduct du WRI, comme des zones présentant un niveau « élevé » ou « extrêmement élevé » de risque global.

Tableau des indicateurs environnementaux

DÉCHETS	Unité	AC 2020	AC 2021	AC 2022	AC 2023	AC 2024
Pourcentage du total des déchets réutilisés, recyclés ou récupérés ²²	%	93,2	92,9	93,3	93,0	Non disponible
Quantité totale de déchets produits	Livres	713 842 476	815 715 552	836 029 325	849 621 013	Non disponible
Déchets réglementés	Livres	14 010 112	18 412 607	17 966 252	25 073 774	Non disponible
Déchets non réglementés	Livres	699 832 363	797 302 944	797 102 749	824 547 239	Non disponible
Déchets d'acier recyclés	Livres	594 061 626	616 091 071	610 157 087	609 695 879	Non disponible
Compost	Livres	721 600	2 940 434	3 344 177	3 392 138	Non disponible
Tous les autres flux de déchets	Livres	105 049 137	178 271 438	204 561 810	211 459 221	Non disponible
Déchets réglementés détournés de l'enfouissement ²³	Livres	4 844 115	7 299 419	7 378 927	14 953 335	Non disponible
Déchets non réglementés détournés de l'enfouissement	Livres	660 495 382	750 587 344	773 022 147	775 516 301	Non disponible
Déchets réglementés enfouis	Livres	0	888	73 734	7 776	Non disponible
Déchets réglementés incinérés ²⁴	Livres	9 165 997	11 112 300	10 513 591	10 112 664	Non disponible
Déchets non réglementés enfouis	Livres	10 764 547	12 870 915	13 993 168	16 784 126	Non disponible
Déchets non réglementés incinérés	Livres	28 572 434	33 844 687	31 047 759	32 246 812	Non disponible
BIODIVERSITÉ	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024
Acres d'habitat pour pollinisateurs soutenus	Acres (cumulatif)	Non mesuré	Non mesuré	1 547	10 337,9	14 432,4
Nombre de sites associés à des programmes avec une certification de conservation du Wildlife Habitat Council (WHC)	Nombre de sites certifiés par le WHC	13	15	14	14	16
CONFORMITÉ	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024
Infractions ayant entraîné une pollution de l'air ou de l'eau	Nbre	0	3	1	0	1

²² La récupération ne comprend pas la récupération d'énergie.

²³ Détournés de l'élimination signifie réutilisés, recyclés ou récupérés (n'inclut pas la récupération d'énergie); élimination = incinération + enfouissement.

²⁴ 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 2023 au 31 mars 2024 en se référant aux normes GRI.

GRI 1 utilisée

GRI 1 : Fondation 2021

NORME GRI	DIVULGATION	ENDROIT
GRI 2 : Général Divulgations 2021	2-1 Détails organisationnels	À propos de ce rapport
	2-2 Entités incluses dans le rapport de durabilité de l'organisation	Toyota Motor North America, Inc. (TMNA) Toyota 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 Traitements d'informations	TMNA a reformulé : <ul style="list-style-type: none"> • Données sur l'énergie, l'intensité énergétique, la Portée 1, la Portée 2, le total des Portées 1 et 2 et l'intensité des émissions de GES pendant l'EF 2023. Au printemps de 2024, nous avons effectué un audit interne des données relatives à l'énergie et aux GES. Nous avons rectifié une importante surestimation de l'utilisation du gaz naturel dans l'une de nos usines américaines. Nous continuons à améliorer notre système de gestion des données. • Données sur les GES du parc de véhicules canadien pour l'année-modèle 2022. Environnement et Changement climatique Canada a mis à jour les données sur les GES du parc automobile pour l'année-modèle 2022, ce qui a entraîné un changement par rapport à ce que nous avons indiqué l'an dernier, soit 163,8 à 164,8 g de CO₂e/mille. • Pourcentage des modèles Toyota et Lexus offrant une option électrifiée au cours de l'AC 2023. Nous avons mis à jour les données de l'AC 2023 pour refléter l'année complète. Dans le rapport de l'an dernier, nous avons présenté les résultats de janvier à juin. • Consommation de carburant du parc de véhicules des États-Unis pour les années-modèles 2021 et 2022. Ces valeurs ont été mises à jour pour correspondre à la consommation de carburant en conditions réelles indiquée dans le rapport EPA Trends de 2023. L'année-modèle 2020 a été mise à jour pour correspondre à la consommation de carburant en conditions réelles indiquée dans le rapport EPA Trends de 2021. • Le nombre d'infractions a été ajusté pour les exercices financiers 2021 et 2022. • Intensité d'utilisation de l'eau, et prélèvement, rejet et consommation d'eau pendant l'EF 2022; eau rejetée et consommée, eau rejetée et consommée dans des zones de stress hydrique, et la partie (%) d'eau rejetée et consommée dans des zones de stress hydrique pendant l'EF 2023. Ces mises à jour résultent de la correction de lacunes mineures dans notre inventaire de l'eau, par exemple, pour les sites qui ne fournissaient pas de données sur l'eau auparavant.
	2-5 Assurance externe	Voir le Toyota Sustainability Data Book , pages 58 à 59, 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. 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 2,2 millions de véhicules en 2023. TCI a déclaré des ventes au Canada de plus de 27 000 véhicules en 2023. Il y a plus de 1 900 concessionnaires Toyota et Lexus aux États-Unis, au Canada et au Mexique.

Index du contenu de la GRI

NORME GRI	DIVULGATION	ENDROIT
	2-7 Employés	Plus de 49 000 membres d'équipe 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	Voir Conformité pour des informations sur la conformité environnementale en Amérique du Nord. Tableau des indicateurs environnementaux – Conformité
	2-28 Associations de membres	Engagement des parties prenantes
	2-29 Approche à l'engagement des parties prenantes	Engagement des parties prenantes
GRI 3 : Sujets environnementaux 2021	3-1 Processus de détermination des sujets environnementaux	Voir le Toyota Sustainability Data Book , page 7, pour une description du processus de TMC visant à déterminer l'importance relative pour l'entité mondiale.
	3-2 Liste des sujets environnementaux	Les sujets environnementaux sont le carbone, l'eau, la économie circulaire et la biodiversité.
	3-3 Gestion des sujets environnementaux	Buts et objectifs Engagement vis-à-vis la carboneutralité Engagements vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée Engagement à une production responsable Gestion des produits chimiques Engagement en faveur de l'harmonie avec la nature
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. Notre objectif de économie circulaire de l'écosystème des batteries
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 – CO₂ 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

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
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
	306-2 Gestion des impacts importants liés aux déchets	Vers une économie circulaire
	306-3 Déchets produits	
	306-4 Déchets détournés de l'enfouissement	Déchets
	306-5 Déchets dirigés vers l'enfouissement	Tableau des indicateurs environnementaux – Déchets
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. Voir 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 Subventions pour la conservation de la biodiversité