

2023

RAPPORT
SUR LA DURABILITÉ
ENVIRONNEMENTALE
POUR L'AMÉRIQUE DU NORD

Agissons en faveur d'une meilleure planète



TOYOTA

Table des matières

3	À propos de ce rapport	18	Carbone	40	Tableau des indicateurs environnementaux
4	Cher lecteur	26	Eau	43	Index du contenu de la GRI
6	Contributions aux ODD adoptés par l'ONU	30	Matériaux		
7	Stratégie environnementale	35	Biodiversité		

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 renouvelables, aux environnements économiques et politiques liés au changement climatique, à la durabilité, aux conditions météorologiques extrêmes, aux questions environnementales, sociales et de gouvernance et/ou aux émissions de gaz à effet de serre dans les pays où l'entreprise est présente, la responsabilité potentielle des activités de TMNA en vertu des règlements élaborés conformément aux accords internationaux relatifs au changement climatique, notamment en ce qui concerne le calcul des gaz à effet de serre, les méthodes de réduction et/ou les compensations, et l'élaboration naissante et continue du présent rapport, y compris les paramètres et les hypothèses utilisés par la direction dans sa préparation. Ces risques, incertitudes et facteurs, ainsi que d'autres, sont abordés dans les « facteurs de risque » figurant à la rubrique 3.D du dernier rapport annuel de Toyota Motor Corporation (TMC) sur le formulaire 20-F déposé auprès de l'U.S. Securities and Exchange Commission (SEC). Nous vous invitons à examiner attentivement tous les risques, incertitudes et facteurs identifiés ci-dessus ou discutés dans ces rapports lors de l'évaluation des déclarations prospectives contenues dans 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.



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

À propos de ce rapport

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

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

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

En complément des rapports de durabilité de TMC, TMNA et TCI publient annuellement depuis 2002 un rapport environnemental régional portant sur ses activités aux États-Unis, au Canada et au Mexique. Le présent rapport pour 2023 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 2023 (soit du 1er avril 2022 au 31 mars 2023), et sur l'année-modèle de produits 2022. 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 TMNA et à TCI.

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

© Novembre 2023

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

Cher lecteur,

Toyota est un constructeur automobile mondial – et bien plus encore. Notre fondateur, Sakichi Toyoda, a développé un appareil dans le but de faciliter le travail de sa mère. Le Toyota Way, ou notre philosophie de travail basée sur les principes directeurs de notre fondateur, nous rappelle que nous devons « agir pour les autres », et cet état d'esprit est incarné par notre mission déclarée de produire du bonheur pour tous. Pour les membres de notre équipe, il ne s'agit pas d'un simple cliché – même si nous espérons effectivement rendre nos clients heureux en leur proposant des voitures agréables à conduire. Partout dans le monde, nous nous efforçons de relever les grands défis auxquels sont confrontés les individus, la société et l'environnement. Produire du bonheur pour tous signifie créer des véhicules sûrs, abordables et fiables, ainsi que contribuer à la résolution des problèmes urgents d'aujourd'hui et de demain par la façon dont nous fonctionnons et par les produits que nous offrons.

Notre mission est liée aux ODD adoptés par l'ONU

Depuis 2015, notre mission nous a amenés à nous concentrer sur le soutien aux efforts visant à atteindre les objectifs de développement durable (ODD) de l'Organisation des Nations Unies (ONU). Ces 17 objectifs, accompagnés de 169 cibles, constituent le fondement du Programme 2030 de l'ONU, un plan sur 15 ans visant à transformer positivement notre monde. Les ODD sont un appel universel à l'action, qui nous exhorte à mettre fin à la pauvreté, à protéger la planète et à améliorer la vie de chacun,

partout dans le monde. Au cœur des ODD et du Programme 2030, on trouve le principe « ne laisser personne de côté ». Cet aspect est également au cœur de notre vision de la mobilité pour tous, de la création de nouvelles possibilités pour l'humanité et de la promotion d'une relation durable avec notre planète. Cela inclut une mobilité abordable et accessible, en accord avec les objectifs d'inclusion et de durabilité.

Aujourd'hui, à mi-parcours du Programme 2030, nous réfléchissons à nos efforts collectifs et réalisons des contributions significatives dans le cadre de notre soutien à la réalisation de plusieurs ODD, qui, pour l'Amérique du Nord, comprennent :

• **Objectif 6 – Eau propre et assainissement** – Depuis deux ans, nous travaillons avec The Nature Conservancy pour solutionner les problèmes de pénurie d'eau dans le delta du fleuve Colorado.

• **Objectif 7 – Énergie propre et à un coût abordable** – Nous avons conclu des accords d'achat d'énergie virtuelle et utilisé d'autres méthodes pour augmenter la capacité en énergie renouvelable en Amérique du Nord. Nous avons pour objectif de produire au moins 45 % de l'électricité nécessaire à nos activités à partir d'énergies renouvelables d'ici 2026.



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

• **Objectif 12 : Production et consommation responsables** – En tant que fabricant, nous continuons à recycler ou à réutiliser plus de 90 % des déchets que nous produisons chaque année, et nous étudions les moyens de créer un écosystème circulaire autour des batteries de nos véhicules électrifiés et d'autres matériaux.

• **Objectif 13 – Lutte contre le changement climatique** – Nous voulons être carboneutres dans nos installations d'ici 2035 et sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules au plus tard en 2050.

Depuis 2019, nous avons déjà réduit de près de 12 % les émissions absolues de gaz à effet de serre provenant de nos activités et les deux tiers de nos nouveaux modèles de véhicules offrent désormais une option électrifiée.

• **Objectif 15 : Vie terrestre** – Toyota a collaboré avec Pollinator Partnership et la National Environmental Education Foundation pour développer plus de 10 337,9 acres d'habitat pour les pollinisateurs. D'ici 2026, notre objectif est de soutenir le développement d'au moins 26 000 acres. La réalisation des ODD n'est pas une tâche facile et nécessitera



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

Chaque impact positif que nous générons nous rapproche un peu plus de notre objectif général de produire du bonheur pour tous.

une collaboration et un engagement universels. Les membres de nos équipes nord-américains ont endossé cet objectif, tout comme l'ont fait nos fournisseurs, nos concessionnaires et d'autres partenaires. Ensemble, nous créons de la valeur pour l'environnement, les membres de notre équipe et nos partenaires commerciaux, ainsi que pour nos communautés locales. Chaque impact positif que nous générons nous rapproche un peu plus de notre objectif général de produire du bonheur pour tous.

Points saillants de l'exercice financier (EF) 2023

Carbone



66 %

des modèles Toyota et Lexus ont une version électrifiée, et d'autres sont en préparation



>400 000

MWh d'électricité renouvelable devraient être consommés par TMNA en 2024



La 1re

opération portuaire de Toyota dans le monde à utiliser de l'électricité 100 % renouvelable produite sur place est TLS Long Beach, en Californie

Eau



279

camions de manœuvre devraient être convertis du diesel à l'électricité d'ici 2026



16 %

de réduction de la consommation d'électricité à base de combustibles fossiles par les concessionnaires Toyota qui participent au Programme d'excellence environnementale des concessionnaires



158

millions de gallons d'eau versés dans la rivière Hardy dans le cadre d'un partenariat avec The Nature Conservancy pour restaurer l'eau dans le delta du fleuve Colorado

Matériaux



15 %

de réduction du poids des emballages en plastique achetés entre l'EF 2018 et l'EF 2023



93 %

de tous les déchets ont été recyclés, réutilisés ou transformés en 2022

Biodiversité



10 337,9

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

Contributions aux ODD adoptés par 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.

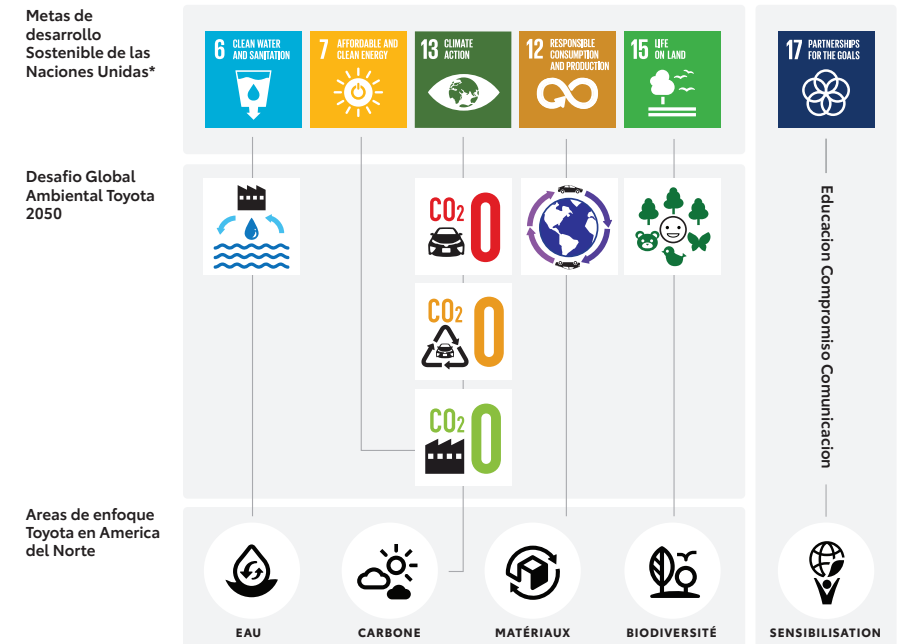
Ici, en Amérique du Nord, les activités de Toyota soutenant le Défi 2050 et les ODD sont organisées autour de nos quatre domaines d'action prioritaires en matière de durabilité environnementale : le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité. Nos stratégies à long terme dans chacun de ces domaines,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

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, consultez la [section consacrée aux ODD](#) de notre site Web.

Contribution aux objectifs de développement durable adoptés par l'ONU



* 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 cherchons à aller plus loin que la carboneutralité du point de vue de nos produits, de nos services et de nos opérations, et à trouver de nouveaux moyens d'avoir un impact positif net sur notre planète et la société.

STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE

Stratégie environnementale

En Amérique du Nord, nous concentrons nos efforts sur quatre domaines prioritaires – **le carbone, l'eau, les matériaux 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 faibles émissions de carbone
- Incitation des fournisseurs et des concessionnaires à réduire leurs émissions de CO₂
- Offre d'une gamme de véhicules à faibles émissions de carbone

Matériaux

- 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

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

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 éducation du 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).

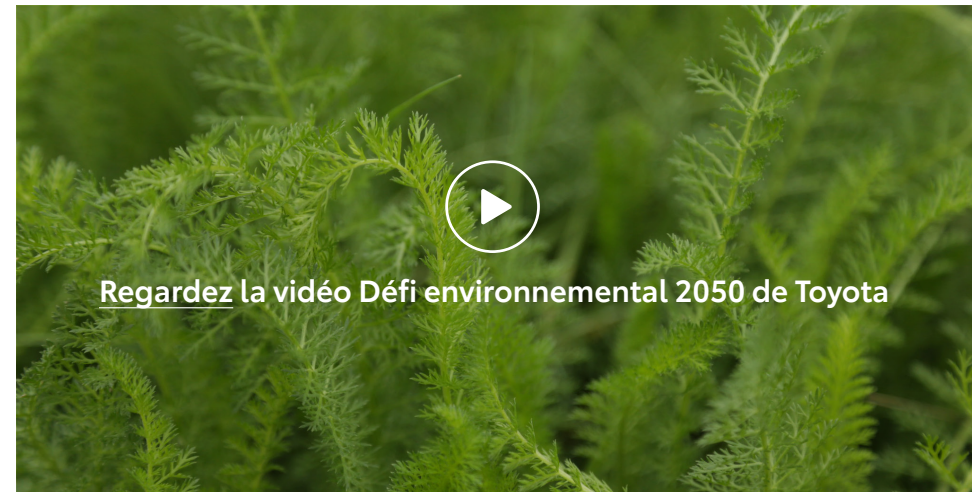
Défi environnemental 2050 de Toyota

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 à 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 la rubrique « Avoir un impact positif sur l'environnement ». Nous cherchons à minimiser notre impact environnemental dans la mesure du possible en mettant l'accent sur la conservation de l'eau, l'augmentation de la circularité 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, les matériaux 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.









[Regardez la vidéo Défi environnemental 2050 de Toyota](#)



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 2,4 % depuis 2019. Les émissions de GES par mille des véhicules neufs de TCI ont diminué de 10,4 % 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 carboneutralité comme s'appliquant à toutes les installations, et pas seulement aux usines de fabrication. Les émissions totales de CO₂ de Portées 1 et 2 sont plus basses par 11,9 % à la fin de l'EF 2023 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 l'EF 2030, par rapport aux niveaux de 2019⁴.</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 voulons amener les fournisseurs à réduire les émissions absolues de CO₂ de 14 % d'ici l'EF 2026, par rapport aux niveaux de l'EF 2018 par le biais de nos exigences environnementales imposées aux fournisseurs. • Nous avons fait des progrès en convertissant nos camions de manœuvre du diesel à l'électricité dans nos usines de fabrication, nos centres de pièces et les quais de transbordement. • À la fin de l'EF 2023, 50 concessionnaires participent à notre Programme d'excellence environnementale pour les concessionnaires (D.E.E.P.) et ont réduit de 16 % 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 des partenaires à la création d'un écosystème de batteries durable et en circuit fermé. Notre programme actuel de recyclage des batteries aux États-Unis a permis de collecter et de recycler ou de réusiner plus de 186 000 batteries de véhicules hybrides depuis 2010.</p>
	<p>Contribuer aux activités de conservation de la biodiversité en collaboration avec les ONG et d'autres partenaires.</p>	<p>Nous soutenons l'aménagement d'au moins 26 000 acres d'habitat pour pollinisateurs en Amérique du Nord d'ici l'EF 2026. À la fin de l'EF 2023, grâce à la collaboration avec deux ONG partenaires, plus de 10 337,9 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. Ces objectifs modifient légèrement les objectifs indiqués dans les rapports précédents. 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. Ces objectifs modifient légèrement les objectifs indiqués dans les rapports précédents. Cet objectif inclut les émissions absolues de GES de Portées 1 et 2 de toutes les installations (de fabrication et autres).

⁴ Cet objectif a été mis à jour pour s'aligner avec les objectifs basés sur la science validés et approuvés par le SBTi en septembre 2022. Le pourcentage et le niveau de référence ont été ajustés pour être cohérents avec les objectifs approuvés.

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	Progrès pendant l'EF 2022
 Carbone	Offrir des modèles électrifiés pour toute la gamme de véhicules Toyota et Lexus d'ici 2025 environ	○ 66 % des modèles ont une version électrifiée.
	Augmenter les ventes de véhicules neufs Toyota électrifiés à 40 % aux États-Unis (par unité) d'ici 2025 (véhicules haute performance exclus)	○ 24 % des ventes par unité aux États-Unis étaient électrifiées en 2022.
	Augmenter les achats d'électricité de source renouvelable à 45 % ou plus du total de l'électricité achetée d'ici l'EF 2026	△ Actuellement à 8,3 %. Ce pourcentage devrait augmenter considérablement au cours de l'EF 2024, lorsque plus d'accords d'achat d'énergie virtuelle et d'autres contrats d'achat d'énergie de source renouvelable seront mis en vigueur. Cet objectif soutient le jalon à moyen terme visant que toutes les installations soient carboneutres d'ici 2035.
	Réduire d'ici l'EF 2026 les émissions absolues de GES des activités logistiques de 15 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.	✗ Nous ne pensons pas être en mesure d'atteindre cet objectif étant donné la faible disponibilité prévue des piles à combustible et des groupes propulseurs électriques pour les parcs de camions.
	D'ici l'EF 2026, réduire les émissions absolues de CO ₂ des fournisseurs de 14 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018	△ Cet objectif a été mis à jour pour s'aligner sur les exigences environnementales imposées à nos fournisseurs, qui leur demandent de réduire leurs émissions de CO ₂ de 3 % par an, au lieu de 2 % par an. Au cours de l'EF 2023, un plus grand nombre de nos fournisseurs nous ont soumis des données sur leurs émissions de CO ₂ qu'au cours de l'EF 2022. Nous prévoyons commencer à suivre les réductions d'émissions dans un avenir proche.
	D'ici l'EF 2026, étendre à 100 concessionnaires la participation au Programme d'excellence environnementale des concessionnaires	○ 50 concessionnaires participent et ont réduit de 16 % leur consommation d'électricité de source non renouvelable.
 Eau	Réduire l'utilisation d'eau par unité de production de véhicules de 11 % d'ici l'EF 2026 par rapport aux niveaux de l'EF 2021	✗ Nous avons redéfini notre objectif en prenant l'EF 2021 plutôt que l'EF 2020 comme base de référence, parce que l'EF 2021 a été une année de production post-pandémie plus normale. La consommation d'eau par véhicule a augmenté de 2,6 % au cours de l'EF 2023 par rapport à l'année de référence.
 Matériaux	Réduire de 75 % les plastiques à usage unique dans les services de restauration sur place d'ici l'EF 2026	△ En raison du retour différé des employés au bureau lié à la COVID, nous n'avons pas beaucoup progressé sur cet objectif au cours du dernier exercice financier. Nous nous attendons à voir des progrès au cours de l'EF 2024.
	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 15 % 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	○ Nous nous concentrons 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.
 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 2023, nous avons soutenu 10 337,9 acres et nous en avons prévu davantage pour l'EF 2024.

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

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 en matière d'environnement et de sécurité 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).

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

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 immobiliers
- 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)



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



Gestion environnementale

GRI 3-3

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

Certifications ISO 14001 des installations nord-américaines de Toyota

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



Toyota Motor Manufacturing, Texas

	Emplacement	Date de certification initiale
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
	Cambridge, Ontario (Canada)	1998
Centres de distribution des véhicules	Troy, Missouri	1998
	Georgetown, Kentucky	1998
	Long Beach, Californie	1998
Centres de distribution des pièces	Montréal, Québec (Canada)	2003
	Toronto, Ontario (Canada)	2002
Bureaux de vente régionaux	Clarington, Ontario (Canada)	2022
	Vancouver, Colombie-Britannique (Canada)	2002
	Bureau régional des Prairies et TSF	2008
	Bureau régional de l'Atlantique et TSF	2006
	Bureau régional du Québec et TSF	2005
Bureau régional du Pacifique et TSF	2002	
Siège social des ventes canadiennes à Toronto, Ontario	2001	

*Liste des sites certifiés ISO 14001 en Amérique du Nord en date d'août 2023

Certifications LEEDMD

Quinze établissements 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.

De plus, deux projets Toyota visent à obtenir la certification LEED : la rénovation de l'installation de logistique des véhicules au port de Long Beach, en Californie, et le nouveau centre d'accueil des visiteurs de l'usine d'assemblage dans le Mississippi.

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



Services logistiques Toyota, Long Beach, Californie

Installations nord-américaines de Toyota certifiées LEEDMD

BD+C = Conception et construction des bâtiments

ID+C = Conception et construction de l'intérieur

O+M = Activités et entretien

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

Conformité

GRI 2-27

De nombreuses activités de développement, de fabrication et de logistique des véhicules de Toyota sont soumises aux instances locales, 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 violations environnementales 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 violations 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 la violation.

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

Exercice financier (EF)	Nombre de violations
EF 2019	0
EF 2020	0
EF 2021 ⁵	1
EF 2022 ⁶	0
EF 2023	0

⁵ En 2023, Toyota a payé une amende de 15 000 \$ pour des dépassements d'eaux pluviales survenus en 2021. De plus, en janvier 2021, Toyota a payé une amende de 180 millions \$ à l'EPA des États-Unis, conformément à une décision convenue pour résoudre des enquêtes découlant d'une lacune dans le processus de déclaration de certaines informations sur les défauts d'émissions en vertu du Clean Air Act (loi sur la qualité de l'air). Cette lacune s'est produite entre 2005 et 2015. En guise de contre-mesure, Toyota a mis en place des processus robustes de déclaration et de conformité.

⁶ Toyota a payé 7,7 millions \$ de pénalités stipulées en 2022 dans le cadre du jugement convenu en 2021 décrit dans la note de bas de page 5 pour un problème qui ne constituait pas une violation réglementaire.

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 un certain nombre de 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 nous engageons en permanence auprès de nos clients pour les informer sur notre technologie hybride et nos véhicules à motorisation de remplacement. Nous les informons également de la manière dont nous réduisons notre impact sur l'environnement tout au long du cycle de vie des véhicules. 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 la majorité de notre empreinte environnementale dans la région. Nous nous engageons auprès de nos fournisseurs pour nous aider à réduire notre impact environnemental tout au long du cycle de vie des véhicules. Nous 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 à une vision commune d'une industrie automobile ayant un impact positif sur l'environnement.
Concessionnaires	Continu	<ul style="list-style-type: none"> Biodiversité Changement climatique Sensibilisation des communautés Utilisation d'énergie renouvelable Utilisation d'eau Déchets Qualité de l'air intérieur 	Nous nous engageons auprès des concessionnaires par le biais de notre nouveau Programme d'excellence environnementale des concessionnaires (D.E.E.P.), qui fournit des conseils et des incitations aux concessionnaires Toyota et Lexus, et souligne leurs performances environnementales positives. Le programme vise une amélioration opérationnelle continue dans six catégories : l'utilisation d'énergie, la consommation d'eau, les déchets, l'environnement intérieur, la sensibilisation des communautés et les relations avec la nature. Les concessionnaires participants peuvent obtenir jusqu'à cinq étoiles dans chaque catégorie pour le suivi des données relatives à la performance environnementale, la réalisation de critères de performance minimaux, la mise en œuvre de projets d'amélioration et l'alignement sur le Défi environnemental 2050 de Toyota. Nous avons commencé à reconnaître les concessionnaires les plus performants en 2022.
Organismes de réglementation	Continu	<ul style="list-style-type: none"> Conformité et permis Électrification Rendement énergétique/émissions de GES des véhicules 	Nous collaborons avec les organismes de réglementation aux niveaux fédéral, provincial, étatique et local pour obtenir les permis environnementaux nécessaires et nous conformer aux exigences réglementaires. Nous nous engageons également avec ces organismes sur le contenu des règles proposées afin de faciliter la collaboration et la compréhension.
Investisseurs	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 de faire du bénévolat et de partager notre savoir-faire afin de soutenir nos efforts pour créer des incidences positives dans les domaines du carbone, de l'eau, des matériaux 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, des matériaux et de la biodiversité. Exemples : Fonds mondial pour la nature, Wildlife Habitat Council, Pollinator Partnership, The Nature Conservancy et Fondation nationale pour l'éducation à l'environnement .
Affiliation à des associations	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 (Chris Reynolds, directeur général de TMNA, siège au conseil d'administration) Automotive Industry Action Group (AIAG) Clean Energy Buyers Alliance (CEBA) Environmental Law Institute (ELI) (Chris Reynolds siège au conseil d'administration) Resources for the Future (RFF) (TMNA est membre du Business Leadership Council de RFF) Suppliers Partnership for the Environment (SP)</p> <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) Renewable Hydrogen Alliance (RHA) Canadian Hydrogen and Fuel Cell Association (CHFCA)</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 d'éliminer 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 électrifiés⁷ et en rendant nos moteurs à combustion interne plus économes en carburant : L'objectif ultime est d'éliminer complètement les émissions de nos véhicules, et nous pensons que le moyen d'y parvenir est d'adopter une approche multiple, avec des véhicules à pile à combustible, des véhicules hybrides, des véhicules hybrides branchables et des véhicules électriques à batterie. Offrir une gamme de véhicules à faibles émissions 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 Éliminer 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 est sur le point d'atteindre la neutralité carbone..

3 Coopérer avec nos fournisseurs pour éliminer 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 nouveau Programme d'excellence environnementale des concessionnaires (D.E.E.P.), 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](#).

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

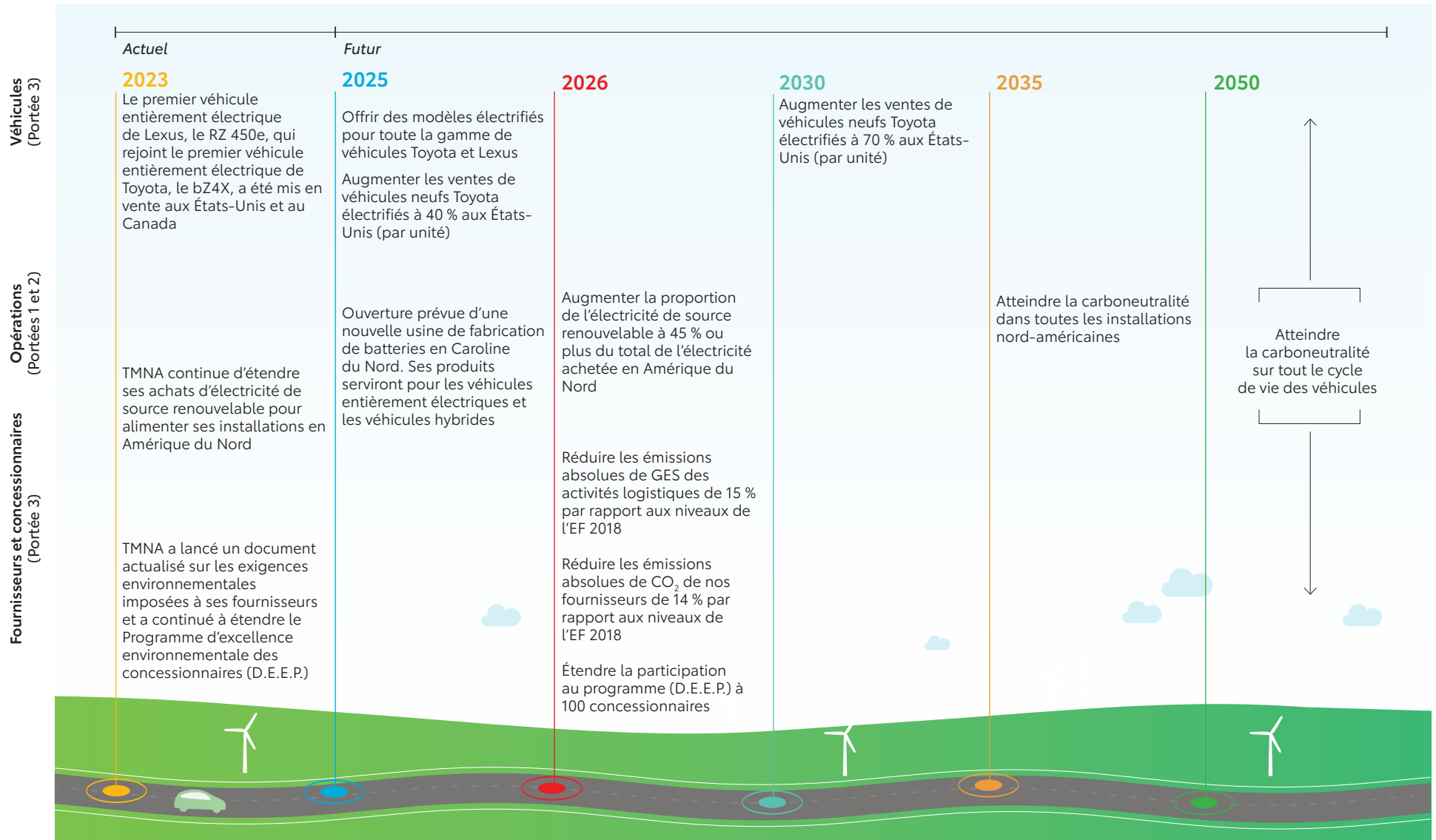
Déclaration de synthèse de TMNA sur le carbone :

Le transport est responsable du 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.

⁷ Le terme « électrifié » fait référence à une gamme de technologies qui utilisent l'électricité pour propulser un véhicule. Les véhicules électrifiés comprennent les véhicules hybrides, hybrides branchables, électriques à batterie et électriques à pile à combustible.

Notre voie vers la carboneutralité

En tant qu'entreprise, Toyota vise à atteindre la carboneutralité au niveau mondial d'ici 2050. En Amérique du Nord, nous avons d'ici là un certain nombre de jalons à franchir pour nous mettre sur la bonne voie.⁸ Voir l'article [Notre voie vers la carboneutralité](#) pour en apprendre davantage.



⁸ 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.

Objectifs pour le carbone

GRI 3-3

Toyota

Nos objectifs en matière de véhicules sont les suivants :

• Offrir des modèles électrifiés pour toute la gamme de véhicules Toyota et Lexus d'ici 2025 environ.

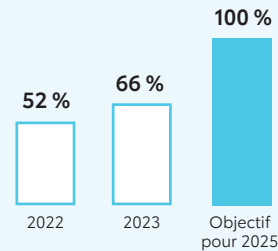
• Aux États-Unis, atteindre 40 % de ventes de véhicules neufs Toyota électrifiés d'ici 2025 et 70 % d'ici 2030 (par unité, véhicules haute performance exclus).

En date d'août 2023, il y avait sur le marché nord-américain 24 modèles de véhicules Toyota et Lexus avec une version électrifiée, et d'autres sont à venir. Sur l'ensemble des modèles Toyota et Lexus disponibles, 66 % ont une option électrifiée ou sont uniquement disponibles en tant que véhicule hybride, hybride branchable, à pile à combustible ou électrique à batterie.

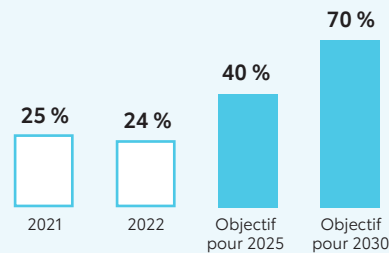
En 2022, 24 % des ventes de véhicules Toyota et Lexus aux États-Unis et près de 26 % au Canada étaient des véhicules électrifiés (hybrides, hybrides branchables, à pile à combustible ou électriques à batterie).

Les émissions de CO₂ par mille des véhicules d'année-modèle 2021 de TMNA ont diminué de 1,9 % par rapport à l'année-modèle 2020. Pour plus d'informations 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 qui sont électrifiés



Opérations

Nos objectifs en matière d'opérations sont les suivants :

- 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.

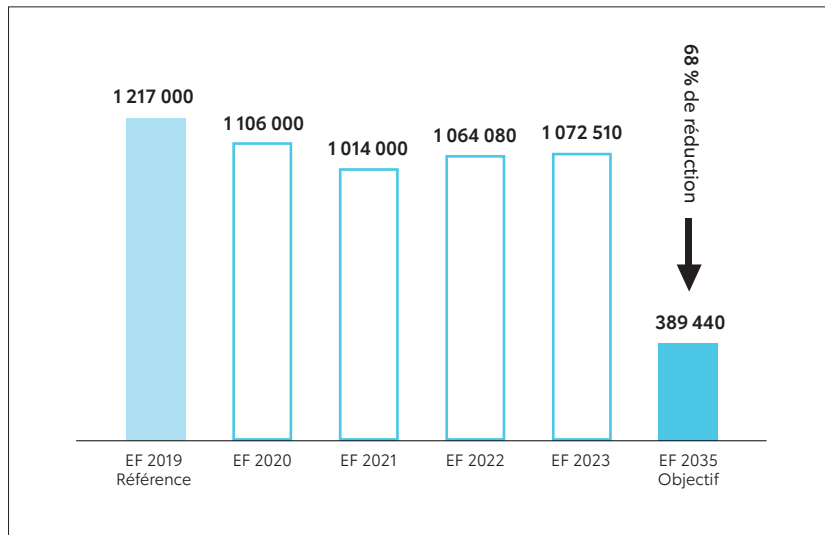
À la fin de l'EF 2023, la part de l'électricité achetée par TMNA qui était renouvelable était de 8,3 %. Ce pourcentage devrait augmenter considérablement au cours de l'EF 2024, lorsque plus d'accords d'achat d'énergie virtuelle et d'autres contrats d'achat d'énergie de source renouvelable seront mis en vigueur. Voir notre article [Électricité de source renouvelable](#).

Les émissions totales de GES de Portées 1 et 2 ont augmenté de moins de 1 % au cours de l'EF 2023 par rapport à l'EF 2022. Malgré cette légère augmentation, nous demeurons en voie d'atteindre la carboneutralité de nos installations d'ici 2035.

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'EF 2019. En Amérique du Nord, nos émissions de Portées 1 et 2 pour l'EF 2023 étaient inférieures de 11,9 % à celles de l'EF 2019. Cette baisse est due à des mesures d'efficacité en matière de GES, à l'installation de plus de sources d'électricité renouvelable sur place et à l'augmentation des achats d'électricité de source renouvelable.

Émissions de GES de Toyota en Amérique du Nord

Portées 1 et 2, MT de CO₂e



En amont et en aval

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

- D'ici l'EF 2026, réduire les émissions absolues de GES des activités logistiques de 15 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.
- D'ici l'EF 2026, réduire les émissions absolues de CO₂ des fournisseurs de 14 % par rapport aux niveaux de l'EF 2018.
- D'ici l'EF 2026, étendre à 100 concessions la participation au Programme d'excellence environnementale des concessionnaires.

Logistique : Cet objectif sera difficile à atteindre étant donné l'incertitude sur la disponibilité à venir des piles à combustible et des groupes propulseurs électriques pour les parcs de camions. Cependant, nous continuons à progresser. Toyota a converti 18 camions de manœuvre du diesel à l'électricité dans ses usines de fabrication, ses centres de pièces et les quais de transbordement. Une fois que les 279 camions auront été convertis d'ici la fin de 2026, nous prévoyons éviter l'émission d'environ 15 000 tonnes métriques de CO₂e par année.

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

Concessionnaires : Cinquante concessionnaires participent à notre Programme d'excellence environnementale pour les concessionnaires. Ces 50 concessionnaires ont réduit de 16 % leur consommation d'électricité de source non renouvelable.



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 (MT) 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, 2022 (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 émissions de Portée 3 pour la catégorie 1, biens et services achetés, sont recueillies auprès des fournisseurs et devraient être disponibles dans un avenir proche. 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
Portée 1	434 000	409 000	387 000	445 353	446 163
Portée 2	783 000	697 000	627 000	618 729	626 347
TOTAL	1 217 000	1 106 000	1 014 000	1 064 082	1 072 510

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
Intensité des GES	0,66	0,62	0,63	0,62	0,61

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.

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

Tonnes métriques de CO₂e

	EF 2023
Portée 1 + Portée 2	22 147

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

Émissions de GES issues de la logistique

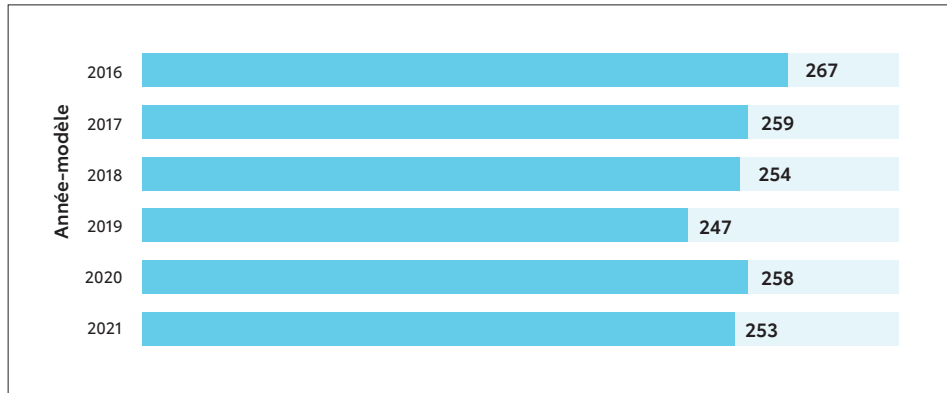
Tonnes métriques de CO₂e

	EF 2018	EF 2019	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023
Émissions provenant de la logistique (Portées 1 et 3)	741 706	818 862	729 858	670 570	807 388	763 099

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

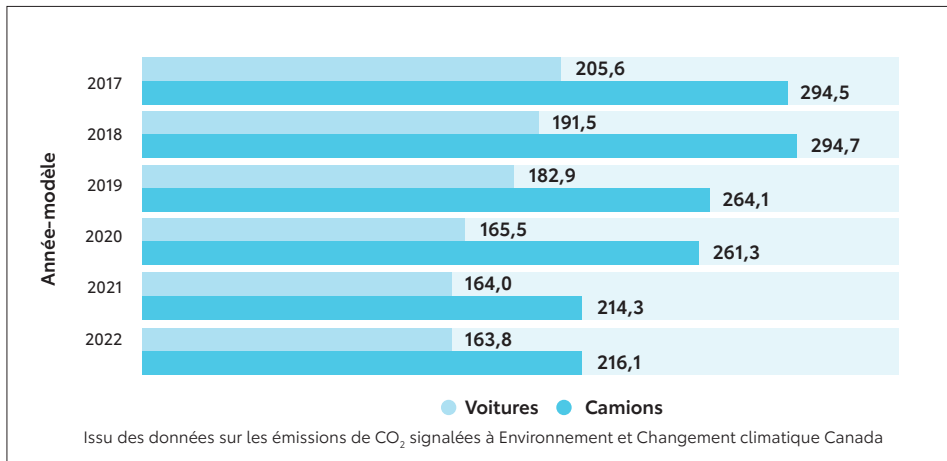
Les gouvernements fédéraux des États-Unis, du Canada et du Mexique ont adopté des normes d'émissions de GES et d'économie de carburant. Les règlements du Canada et du Mexique sont semblables aux règlements fédéraux des États-Unis.

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



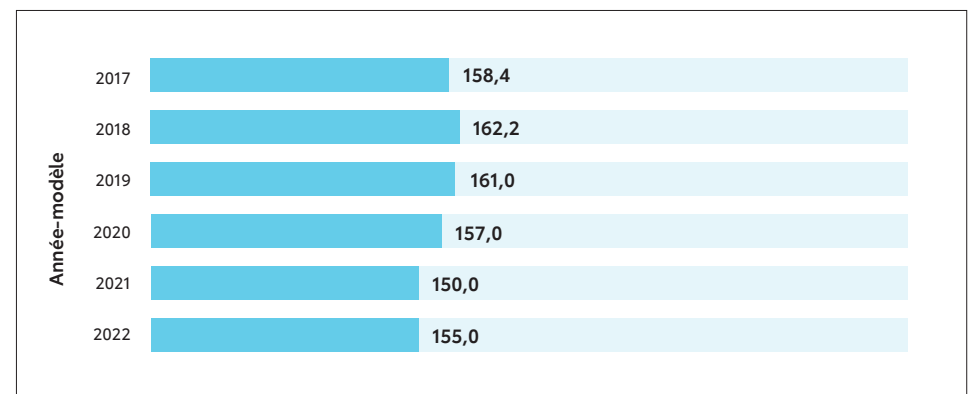
Le tableau Données sur le CO₂ du parc américain montre le rendement relatif aux GES du parc américain de véhicules Toyota dans le cadre du programme de l'EPA des États-Unis sur les GES. Les valeurs annuelles déterminant la conformité aux normes pour les émissions de GES tiennent compte des avantages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



Toyota bZ4X 2023

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



Qualité de l'air

GRI 305-7

Polluants de référence dans les émissions d'échappement

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

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

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

Les normes sur les émissions des véhicules Tier 3 de l'EPA avaient pour but de s'harmoniser avec le programme Low Emission Vehicle de la Californie et de créer un programme fédéral d'émissions de véhicules qui autorise les fabricants automobiles à vendre les mêmes véhicules dans les 50 États américains. L'objectif de Toyota est de maintenir assez de souplesse pour pouvoir fabriquer des véhicules qui répondent aux préférences des clients. Nous croyons que les normes établies lors de la mise en place de règlements sur les émissions d'échappement devraient être fondées sur le rendement et tenir compte de l'interaction avec d'autres règles encadrant les véhicules – les normes entourant le rendement énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, par exemple – afin de s'assurer que toutes les exigences sont réalistes et acceptables pour les consommateurs. Les carburants doivent être évalués en même temps que les technologies des véhicules, et ce, de manière globale. La réduction de la teneur en soufre de l'essence, exigée par les programmes Tier 3 américain et LEV III de la Californie, permet aux systèmes d'après-traitement d'être conçus en conformité.

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

La « Greenest List » de 2023, publiée par l'American Council for an Energy Efficient Economy (ACEEE), cite le Lexus 450h+ AWD, le Toyota bZ4X, la Toyota Corolla hybride et la Toyota Camry LE hybride comme quatre des douze véhicules disponibles aux États-Unis ayant le moins d'impact sur l'environnement⁹. L'ACEEE a évalué plus de 1 200 modèles et attribue à chaque voiture un score vert basé sur un indice de dommages environnementaux (EDX), qui reflète le coût pour la santé humaine de la

pollution atmosphérique associée à la fabrication et à l'élimination des véhicules, à la production et à la distribution de carburant ou d'électricité, et aux tuyaux d'échappement des véhicules.

Ressources naturelles Canada détermine chaque année les véhicules les plus écoénergétiques, et trois modèles Toyota ont figuré sur la liste en 2023 : la Toyota Corolla hybride (compacte), le Toyota Corolla Cross hybride AWD (VUS compact), le Toyota Highlander hybride AWD et le Toyota Highlander hybride AWD Limited/Platinum (VUS intermédiaire) et 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 usines de fabrication nord-américaines de Toyota mesurent les émissions de COV en grammes par mètre carré (g/m²) de surface peinte du véhicule. Les émissions de COV provenant de la peinture de carrosserie de véhicules ont augmenté de 3,7 % entre l'EF 2022 et l'EF 2023.

Nous prévoyons que les émissions de COV diminueront à mesure que nous améliorerons l'efficacité des transferts et que nous mettrons en place d'autres systèmes de peinture à base d'eau.

Émissions de COV

Grammes par mètre carré de surface peinte du véhicule



⁹ Selon l'ACEEE, la refonte de la Prius (la voiture la plus écoénergétique de 2022) par Toyota a retardé la publication d'informations sur cette hybride, de sorte que l'ACEEE n'a pas été en mesure d'analyser les données relatives à la voiture pour l'inclure dans la liste.



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
GRI 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 éliminer 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 le cas échéant.

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 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. Et, finalement, nous demandons aux concessionnaires participant à notre programme 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 pour l'eau

GRI 3-3

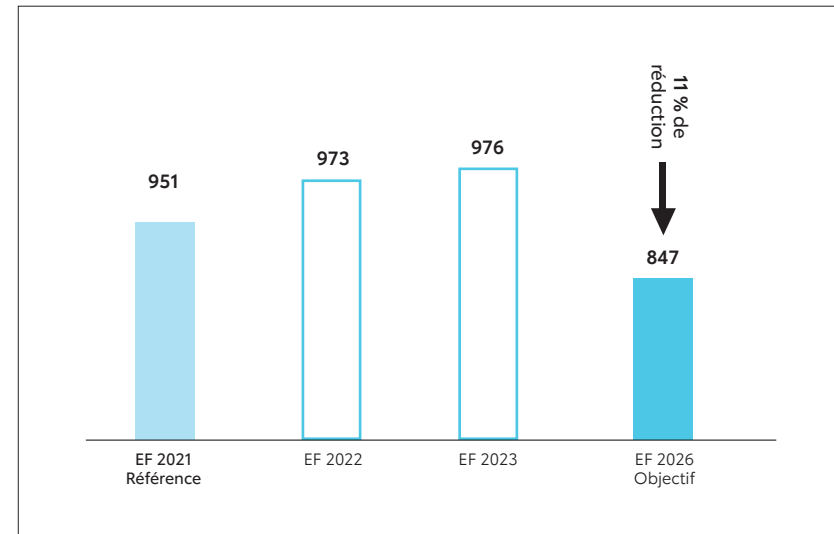
Notre objectif pour l'eau pour les exercices financiers 2022 à 2026 est de réduire notre utilisation d'eau par unité de production de véhicules de 11 % par rapport aux niveaux de l'EF 2021.

Nous avons redéfini notre objectif en prenant l'EF 2021 plutôt que l'EF 2020 comme base de référence, parce que l'EF 2021 a été une année de production post-pandémie plus normale.

Au cours de l'EF 2023, nos installations nord-américaines (sites de production et autres sites) ont utilisé 976 gallons pour produire un véhicule Toyota ou Lexus. C'est un peu plus élevé que pendant l'exercice précédent, et nous continuons à chercher des occasions d'amélioration continue.

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

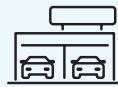
GRI 3-3
GRI 303-1, 303-2

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.

Évaluation des risques pour l'eau liés à nos opérations et à nos concessions



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 2023, 10 sites représentant 7 % 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 10 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.

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



Citerne pour l'eau de pluie au siège social de Toyota Motor North America, Inc. à Plano, au Texas

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 utilisons aussi une petite quantité d'eau pour l'irrigation de l'aménagement paysager, comme eau potable et pour les toilettes. Aux États-Unis, nous adoptons autant que possible des espèces indigènes résistantes à la sécheresse afin de réduire l'irrigation artificielle.

Au cours de l'EF 2023, Toyota a prélevé 1,71 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 2022.

Environ 94 % 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.

Seuls 7 % des prélèvements d'eau ont eu lieu dans une zone où le risque global pour l'eau est « élevé » ou « extrêmement élevé » (d'après l'Atlas des risques pour l'eau du WRII).

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

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
Eau prélevée	1 766 238 000	1 526 868 000	1 678 110 000	1 711 242 000
Eau rejetée	1 173 877 000	1 241 390 000	1 158 684 000	1 252 583 000
Eau consommée	592 361 000	285 478 000	519 426 000	458 659 000

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

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

	EF 2021	EF 2022	EF 2023
Eau prélevée	124 859 000	117 391 000	115 619 000
Eau rejetée	93 019 000	75 968 000	51 720 000
Eau consommée	31 840 000	41 423 000	63 899 000

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. 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 durablement les flux de matières, nous contribuons à créer une économie circulaire qui profite aux personnes et à la planète.

MATÉRIEAUX

Engagement à 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 afin de s'assurer que les produits chimiques et les déchets sont manipulés en toute sécurité et en conformité avec les réglementations fédérales, étatiques, provinciales et locales applicables. Nous sommes également engagés dans une démarche d'amélioration continue, ce qui signifie que nous cherchons des moyens de réduire l'utilisation de substances préoccupantes, d'éliminer les déchets à la source, et de réutiliser et recycler.

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

Objectifs en matière de matériaux

GRI 3-3

Plastiques

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

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

En raison du retour différé des employés au bureau lié à la COVID, nous n'avons pas beaucoup progressé sur cet objectif l'année dernière. Cependant, pour ce qui est de l'EF 2024, nous nous efforçons de remplacer plusieurs articles à usage unique par des articles compostables et réutilisables, et nous nous attendons à voir des réductions prochainement.

Emballages

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

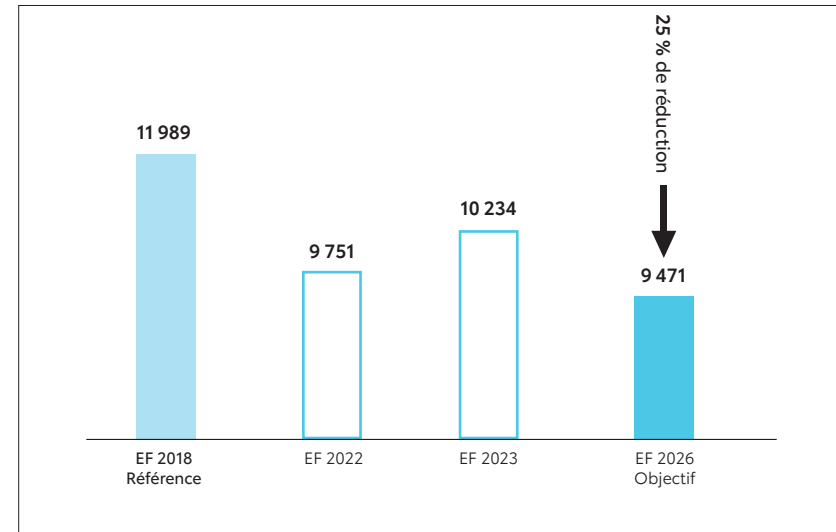
Nous avons développé cet objectif pour nous aider à réduire les déchets et à diminuer l'impact environnemental de l'expédition des pièces et des matériaux. Il est difficile de recueillir des données sur

tous les types d'emballages utilisés pour expédier des pièces et des accessoires, c'est pourquoi 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. Malgré une légère augmentation entre les EF 2022 et 2023 de l'approvisionnement en matériaux d'emballage à usage unique (due principalement à des changements dans les volumes de production), nous avons réduit l'utilisation de matériaux d'emballage à usage unique d'environ 15 % par rapport à la base de référence de l'EF 2018. L'une des façons de réduire les emballages est d'utiliser environ 60 000 modules d'emballage et bâtis retournables au lieu de palettes en bois et de boîtes en carton pour expédier les pièces entre les fournisseurs, les centres de distribution, les usines et les concessionnaires.

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 groupe de travail élabore actuellement des orientations supplémentaires pour aider les constructeurs automobiles et les concessionnaires à réduire davantage les déchets d'emballage.

Matériaux d'emballage à usage unique achetés par poids

(tonnes métriques)



Portée : Ces données couvrent les boîtes et palettes consommables utilisées dans la fabrication, ainsi que le carton, les palettes, le papier et les plastiques souples utilisés dans la distribution de pièces détachées.

Recyclage des batteries

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

GRI 301-3

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 limitent l'utilisation des ressources naturelles et augmentent l'efficacité de l'apport en matériaux.

TMNA travaille avec des partenaires à la création d'un écosystème de batteries durable et en circuit fermé. Nous nous concentrons 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 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 électriques hybrides et les véhicules électriques à batterie.

Consultez notre article [Comment nous recyclons les batteries des véhicules hybrides](#) pour plus d'informations sur le traitement 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 2023.

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 préserve les ressources naturelles et contribue à une économie circulaire. Selon l'Alliance for Automotive Innovation, environ 86 % du contenu matériel d'un véhicule en fin de vie est recyclé, réutilisé ou utilisé pour la récupération d'énergie. Nos efforts en matière de matériaux durables visent à créer des circuits fermés au sein de notre industrie, et même dans nos propres usines, processus et véhicules.

Nous continuons à développer et à commercialiser des technologies qui permettent l'utilisation de matériaux durables ayant un impact réduit sur l'environnement dans une série de composants de véhicules. Par exemple, nous utilisons des bioplastiques (dérivés en tout ou en partie de matières végétales) dans les coussins de siège des Toyota Prius, Corolla et RAV4, et du Lexus RX 350, et nous utilisons des coupures de vêtements postindustrielles en coton et en fibres synthétiques dans l'isolation des panneaux de porte, l'insonorisation des planchers et les tapis protecteurs.

En tant que membres du SP, nous participons au groupe de travail sur l'efficacité des matériaux. En collaboration avec l'Automotive Industry Action Group (AIAG), les membres du groupe de travail ont élaboré deux 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. La bonne gestion de ces produits chimiques est impérative pour réduire leur impact environnemental 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 sondage d'auto-évaluation annuel sur leur gestion des produits chimiques. Dans le cadre de sa stratégie globale sur cinq ans visant à améliorer les capacités de gestion des produits chimiques de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine, CMO a lancé un camp de formation sur la conformité des produits chimiques afin de fournir des conseils approfondis sur les attentes contenues dans les [exigences environnementales imposées à nos fournisseurs](#) et les meilleures pratiques en matière de gestion des produits chimiques. Ce camp de formation s'inscrit dans le cadre de notre partenariat solide et continu avec nos fournisseurs et de 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.

Déchets

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

La quantité totale de déchets produits par Toyota en Amérique du Nord a augmenté de 2,5 % en 2022 par rapport à 2021. En 2022, nous avons réutilisé ou recyclé 93 % de tous nos déchets. 1,7 % 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 73 % de l'ensemble des déchets produits en 2022. 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 sur les déchets basées sur le poids pour la plupart des flux de déchets. Dans les bureaux de vente, nous avons assumé des poids basés sur une estimation des déchets moyens par personne.

Déchets éliminés (AC 2022)

Livres

	Enfouissement	Incinération
Déchets réglementés*	73 734	10 513 591
Déchets non réglementés	13 993 168	31 047 759
TOTAL	14 066 902	41 561 350
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS ÉLIMINÉS EN 2022	55 628 252	

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

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

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

Quantité totale de déchets produits (année civile)

Livres

	2019	2020	2021	2022
Déchets réglementés*	16 832 174	14 010 112	18 412 607	17 966 252
Déchets non réglementés	728 983 646	699 832 363	797 302 944	797 102 749
Déchets d'acier recyclés	599 397 719	594 061 626	616 091 071	610 157 087
Compost	998 672	721 600	2 940 434	3 344 177
Tous les autres flux de déchets	128 587 255	105 049 137	178 271 438	204 561 810
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS PRODUITS	745 815 820	713 842 476	815 715 552	836 029 325

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

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

Déchets détournés de l'enfouissement (AC 2022)

Livres

	Recyclés, réutilisés, récupérés
Déchets réglementés*	7 378 927
Déchets non réglementés	773 022 147
QUANTITÉ TOTALE DE DÉCHETS DÉTOURNÉS	780 401 074

Portée : Le siège social et les sites nord-américains de fabrication, de R et D, de vente et de logistique de Toyota au Canada, aux États-Unis et à Porto Rico. Inclut également des données provenant des usines de fabrication au Mexique. Les données provenant de sites autres que les usines de fabrication au Mexique seront incluses dans les prochaines années. Les données excluent les déchets de construction et de démolition provenant de nouvelles constructions et de projets d'agrandissement. Certains flux de déchets sont détournés sur place par la réutilisation, mais nous ne faisons pas le suivi de ces données.

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



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

BIODIVERSITÉ

Engagement en faveur de l'harmonie avec la nature

GRI 3-3

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

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.



En Amérique du Nord, nous visons :

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

Notre approche ciblée à cet égard consiste à travailler avec les parties prenantes, notamment les employés, les communautés et les organismes à but non lucratif, sur des projets en faveur de la biodiversité sur nos sites et dans nos communautés. Nous travaillons également avec nos fournisseurs. Dans l'édition la plus récente des [exigences environnementales imposées à nos fournisseurs](#), nous demandons à tous nos fournisseurs de soutenir le développement de corridors pour la faune sauvage et d'envisager l'identification des risques pour la biodiversité dans leurs chaînes d'approvisionnement.

Objectif en matière de biodiversité

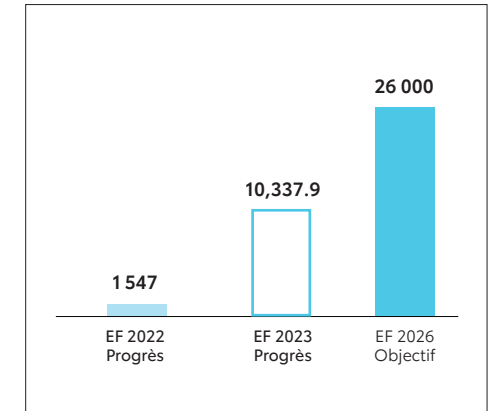
GRI 304-2

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 la superficie est égale aux 26 000 acres qu'occupent actuellement les installations de l'entreprise en Amérique du Nord. La construction et l'exploitation d'usines de fabrication peuvent entraîner des effets négatifs sur la biodiversité, notamment la conversion d'habitats et la perte d'espèces. Nous cherchons à contrer ces impacts en nous associant aux parties prenantes 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 2023, 7 599,4 acres d'habitat pour pollinisateurs ont été aménagés en collaboration avec Pollinator Partnership (P2) et 2 738,5 acres ont été aménagés en collaboration avec la National Environmental Education Foundation (NEEF), ce qui porte le nombre total d'acres à 10 337,9¹⁰. Pour plus d'informations, voir notre article intitulé [L'engagement fleurissant de Toyota: nourrir la diversité grâce aux abeilles et aux papillons](#).

ACRES D'HABITAT DE POLLINISATEURS SOUTENUS (CUMULATIF)



¹⁰ Dans le rapport de l'année dernière, nous avons inclus 375 acres dans la base de référence de l'EF 2022 pour cet objectif. Ces acres sont tous situés sur des propriétés nord-américaines de Toyota où des membres de l'équipe ont planté des jardins pollinisateurs. Nous avons corrigé nos données de l'EF 2022 pour supprimer ces acres, puisque la végétation y a été plantée avant l'EF 2022. En outre, nous ne considérons pas l'EF 2022 comme une base de référence, car notre objectif est de faire passer la superficie de zéro à 26 000 acres.

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 14 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 Motor Manufacturing, Virginie-Occidentale

Certifications en conservation du Wildlife Habitat Council

Certifications en date d'août 2023

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

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

Comprend les sites nord-américains détenus majoritairement par Toyota en activité en date d'août 2023

Nom du site	Emplacement	Type d'exploitation	Zone protégée, habitat essentiel et/ou point névralgique de la biodiversité
TMMC	Woodstock, Ontario (Canada)	Fabrication	Zone protégée : terres humides Vansittart Woods
TMMBC	Tijuana, Basse-Californie (Mexique)	Fabrication	Point névralgique : province floristique de Californie; zone protégée : réserve faunique
TABC	Long Beach, Californie	Fabrication	Point névralgique : province floristique de Californie
Centre technique Gardena	Gardena, Californie	R et D	Point névralgique : province floristique de Californie
Centre de distribution des pièces de L.A.	Los Angeles, Californie	Logistique des pièces	Point névralgique : province floristique de Californie
TLS Long Beach	Port de Long Beach, Californie	Logistique des véhicules	Point névralgique : province floristique de Californie
San Ramon – Bureau régional et Centre de distribution des pièces	San Ramon, Californie	Logistique des pièces	Point névralgique : province floristique de Californie
Centre des pièces pour l'Amérique du Nord, Californie	Ontario, Californie	Logistique des pièces	Point névralgique : province floristique de Californie
TLS Portland	Port de Portland, Orégon	Logistique des véhicules	Habitat essentiel du saumon coho
TAPG	Phoenix, Arizona	Centre d'essais	Habitat essentiel du coulicou à bec jaune
TMMMS	Blue Springs, Mississippi	Fabrication	Point névralgique : plaine côtière nord-américaine
TMMTX	San Antonio, Texas	Fabrication	Point névralgique : plaine côtière nord-américaine
TMMTN	Jackson, Tennessee	Fabrication	Point névralgique : plaine côtière nord-américaine

Dans le cadre de notre engagement avec le WHC, nous identifions des sites d'exploitation nord-américains situés sur – ou adjacents à – une zone protégée, un habitat essentiel ou un point névralgique de la biodiversité. Les sites situés dans une zone protégée ou un habitat essentiel ou à proximité travaillent tous activement à des initiatives de conservation. Pour des exemples, voir nos articles à propos du [Projet sur les espèces indicatrices](#) et notre [programme de subvention avec le NEEF dans la province floristique de Californie](#).

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

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

Un point névralgique de la biodiversité est défini comme une zone qui répond à deux critères : il doit compter au moins 1 500 plantes vasculaires endémiques, c'est-à-dire un pourcentage élevé de végétaux qui ne se trouvent nulle part ailleurs sur la planète, et il doit avoir 30 % ou moins de sa végétation naturelle d'origine. Les points névralgiques de la biodiversité ne représentent que 2,3 % de la surface terrestre, mais ils abritent plus de la moitié des espèces végétales endémiques de la planète et près de 43 % des espèces endémiques d'oiseaux, de mammifères, de reptiles et d'amphibiens. Le Critical Ecosystem Partnership Fund (CEPF) tient une liste des points névralgiques par région. Le CEPF est une initiative conjointe de l'Agence française de développement, de Conservation International, de l'Union européenne, du Fonds pour l'environnement mondial (FEM), du gouvernement du Japon, de la fondation MacArthur et de la Banque mondiale.

Protection d'espèces

GRI 304-4

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

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

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

Comprend les sites détenus majoritairement par Toyota en activité en date d'août 2023

Site Toyota	Espèces en voie de disparition, menacées ou protégées	Loi/réglementation	Activités
Sites de Toyota en Amérique du Nord	Monarque	Le 15 décembre 2020, le Fish and Wildlife Service américain a annoncé que l'inscription du monarque comme espèce en voie de disparition ou menacée en vertu de la Endangered Species Act est justifiée, mais qu'elle est empêchée par des actions d'inscription plus prioritaires. Le monarque est désormais un candidat à la protection en vertu de cette loi et son statut sera réexaminé chaque année jusqu'à ce qu'une décision d'inscription soit prise.	Plusieurs sites Toyota répartis en Amérique du Nord ont aménagé des jardins pour pollinisateurs dont la surface totale dépasse 300 acres. Ces jardins se trouvent sur la route de migration des monarques et leur procurent nourriture et abri.
Usine de fabrication à Tijuana, Basse-Californie (Mexique)	Ceanothus verrucosus (arbuste médicinal) Crotalus ruber (serpent à sonnette indigène) Linx rufus (lynx roux) Lepus californicus (lièvre à queue noire) Ferocactus gracilis (cactus baril de feu) Cylindropuntia californica (cholla de Californie)	Protégés par le Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Secrétariat de l'Environnement et des Ressources naturelles, ou SEMARNAT) du Mexique en vertu de la norme NOM-059-SEMARNAT-2010	Ces espèces se trouvent sur une surface de 143 acres de la propriété du site; cette surface est considérée comme une réserve faunique.
Usines de fabrication à Cambridge et Woodstock, en Ontario (Canada)	Hirondelle bicolor	Protégée en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs	Installé 71 nichoirs aux usines d'assemblage de Toyota à Cambridge et Woodstock, en Ontario (Canada).
Usine de moteurs à Huntsville, Alabama	Crevette cavernicole de l'Alabama	Protégée par la Endangered Species Act (loi sur les espèces en voie de disparition) des États-Unis	Les crevettes cavernicoles se trouvent dans une zone du site qui n'est pas perturbée par les opérations ou les activités.
Usine de fabrication et d'assemblage à Georgetown, Kentucky	Solidago shortii (verge d'or de Short) Myotis sodalist (chauve-souris de l'Indiana)	Protégée par la Endangered Species Act (loi sur les espèces en voie de disparition) des États-Unis	Plantation de la verge d'or de Short le long d'un sentier naturel d'un mille sur le site.
Site de logistique des véhicules au port de Portland, Oregón	Saumon coho	Protégée par la Endangered Species Act (loi sur les espèces en voie de disparition) des États-Unis	Certifiés « saumons en sécurité »; le site maintient un programme de prévention de la pollution de l'eau pluviale d'orage et des rigoles de drainage biologiques; les membres de l'équipe participent au nettoyage annuel de la rivière Willamette.

Tableau des indicateurs environnementaux

CARBONE					
ÉMISSIONS DE GES	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023
Émissions de Portée 1	MT de CO ₂ e	409 000	387 000	445 353	446 163
Émissions de Portée 2 (approche basée sur l'emplacement)	MT de CO ₂ e	697 000	627 000	618 729	626 347
Total des émissions des Portées 1 et 2	MT de CO ₂ e	1 106 000	1 014 000	1 064 082	1 072 510
Intensité des GES ¹¹	MT de CO ₂ e/véhicule	0,62	0,63	0,62	0,61
Portée 3, Utilisation des produits vendus (États-Unis) ¹²	MT de CO ₂	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)	MT de CO ₂ e	Non rapporté	Non rapporté	800 344	752 806
Portée 3, Concessionnaires ¹³	MT de CO ₂ e	Non mesuré	Non mesuré	1 266 312	1 411 997
CO ₂ PAR MILLE – PARC	Unité	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023
Données sur les GES du parc américain ¹⁴	Grammes de CO ₂ /mille	258,0	253,0	Non disponible	Non disponible
Données sur les GES du parc canadien – voitures	Grammes de CO ₂ /mille	165,5	164,0	163,8	Non disponible
Données sur les GES du parc canadien – camions	Grammes de CO ₂ /mille	261,3	214,3	216,1	Non disponible
Données sur les GES du parc mexicain	Grammes de CO ₂ /kilomètre	157,0	150,0	155,0	Non disponible
VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIFIÉS	Unité	AC 2020	AC 2021	AC 2022	AM 2023
Modèles Toyota et Lexus avec une option électrifiée (États-Unis)	%	Non mesuré	Non mesuré	52	66
Ventes de véhicules Toyota et Lexus qui sont électrifiés (États-Unis)	%	16	25	24	Non disponible
Nombre total de véhicules électrifiés vendus – États-Unis ¹⁵	Nbre	337 036	583 697	504 016	Non disponible
Véhicules électriques à batterie vendus – États-Unis ¹⁶	Nbre	0	0	1 220	Non disponible
Hybrides vendus – États-Unis	Nbre	318 639	528 319	466 771	Non disponible
Hybrides branchables vendus – États-Unis	Nbre	17 898	52 749	33 931	Non disponible
Hybrides à pile à combustible vendus – États-Unis	Nbre	499	2 629	2 094	Non disponible
Pourcentage des ventes de véhicules Toyota et Lexus qui sont électrifiés (Canada)	%	18,5	27,7	25,9	Non disponible
Nombre total de véhicules électrifiés vendus – Canada ¹⁷	Nbre	35 504	62 460	51 767	Non disponible
Véhicules électriques à batterie vendus – Canada	Nbre	0	0	703	Non disponible
Hybrides vendus – Canada	Nbre	29 901	52 959	45 873	Non disponible
Hybrides branchables vendus – Canada	Nbre	5 582	9 373	5 129	Non disponible
Hybrides à pile à combustible vendus – Canada	Nbre	21	128	62	Non disponible

¹¹ (émissions de CO₂e de Portées 1+2)/nombre de véhicules produits en Amérique du Nord.

¹² La méthode de calcul pour 2022 a été modifiée pour tenir compte des orientations du SBTi, par exemple en ce qui concerne la distance de conduite annuelle; et le modèle de mobilité de l'IEA a été utilisé pour le nombre d'années d'utilisation au cours de la durée de vie du véhicule.

¹³ Les données de l'EF 2022 ont été traitées de nouveau pour s'aligner sur la méthode de calcul utilisée par TMC pour estimer les émissions des concessionnaires du monde entier.

¹⁴ Émissions de CO₂ à l'échappement sur 2 cycles (grammes de CO₂/mille), telles que rapportées dans l'essai sur 2 cycles de l'EPA 2021 EPA Automotive Trends Report, Tableau 5.5, page 104. Les données de l'essai sur 2 cycles sont principalement utilisées dans un contexte réglementaire comme base pour déterminer les valeurs de conformité finales pour les règlements CAFE et sur les GES.

¹⁵ Comprend à la fois Toyota et Lexus.

¹⁶ Le premier véhicule tout électrique de Toyota, le bZ4X, a été mis en vente en Amérique du Nord en 2022.

¹⁷ Comprend à la fois Toyota et Lexus.

Tableau des indicateurs environnementaux

ÉNERGIE	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023
Consommation totale d'énergie	MWh	3 700 858	3 609 000	3 892 335	4 176 228
Électricité de source non renouvelable	MWh	1 670 000	1 535 000	1 586 998	1 658 820
Électricité de source renouvelable	MWh	60 000	62 000	70 724	159 970
Gaz naturel	MWh	2 050 000	1 938 000	2 166 553	2 307 475
Autres carburants (utilisés dans des sources mobiles et stationnaires)	MWh	78 700	74 000	68 060	49 963
Intensité énergétique ¹⁸	MWh/véhicule	2,11	2,23	2,26	2,42
RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES	Unité	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023
Consommation de carburant, parc – États-Unis ¹⁹	Milles au gallon d'essence	27,0	37,410	38,616	Non disponible
QUALITÉ DE L'AIR	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023
Émissions de COV ²⁰	Grammes/mètre carré de surface enduite	12,3	11,8	12,2	12,65
EAU	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023
Prélèvement d'eau	Gallons	1 766 238 000	1 526 868 000	1 652 147 000	1 710 869 000
Eau prélevée de sources municipales	%	95,2	96,2	94,1	94,3
Eau prélevée des eaux de surface ²¹	%	4,4	3,5	2,9	3,1
Eaux souterraines	%	0,4	0,3	3,0	2,2
Partie prélevée dans les zones soumises à un stress hydrique ²²	%	6	8	7	7
Rejet d'eau	Gallons	1 171 907 000	1 238 972 000	1 158 684 000	1 251 196 000
Partie rejetée dans des zones soumises à un stress hydrique	%	4	7	7	4
Consommation d'eau	Gallons	594 331 000	287 896 000	493 462 000	459 673 098
Partie consommée dans des zones soumises à un stress hydrique	%	12	11	8	14
Eau prélevée par véhicule produit	Gallons/véhicule	983	951	958	976

¹⁸ Consommation totale d'énergie par les activités de Toyota en Amérique du Nord/nombre de véhicules produits en Amérique du Nord.

¹⁹ Consommation de carburant telle que rapportée dans le 2021 EPA Automotive Trends Report, Tableau 2.3, page 13.

²⁰ Portée = usines de fabrication nord-américaines.

²¹ Inclut l'eau de pluie collectée.

²² 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	AM 2023
Pourcentage du total des déchets réutilisés, recyclés ou récupérés ²³	%	93,2	92,9	93,3	Non disponible
Quantité totale de déchets produits	Livres	713 842 476	815 715 552	836 029 325	Non disponible
Déchets réglementés	Livres	14 010 112	18 412 607	17 966 252	Non disponible
Déchets non réglementés	Livres	699 832 363	797 302 944	797 102 749	Non disponible
Déchets d'acier recyclés	Livres	594 061 626	616 091 071	610 157 087	Non disponible
Compost	Livres	721 600	2 940 434	3 344 177	Non disponible
Tous les autres flux de déchets	Livres	105 049 137	178 271 438	204 561 810	Non disponible
Déchets réglementés détournés de l'enfouissement ²⁴	Livres	4 844 115	7 299 419	7 378 927	Non disponible
Déchets non réglementés détournés de l'enfouissement	Livres	660 495 382	750 587 344	773 022 147	Non disponible
Déchets réglementés enfouis	Livres	0	888	73 734	Non disponible
Déchets réglementés incinérés ²⁵	Livres	9 165 997	11 112 300	10 513 591	Non disponible
Déchets non réglementés enfouis	Livres	10 764 547	12 870 915	13 993 168	Non disponible
Déchets non réglementés incinérés	Livres	28 572 434	33 844 687	31 047 759	Non disponible
BIODIVERSITÉ	Unité	EF 2020	EF 2021	EF 2022	EF 2023
Acres d'habitat pour pollinisateurs soutenus	Acres (cumulés)	Non mesuré	Non mesuré	1 547	14 941,1
Nombre de sites ayant des programmes avec une certification de conservation du Wildlife Habitat Council (WHC)	Nombre de sites certifiés par le WHC	13	15	14	14
CONFORMITÉ	Unité	EF 2020	EF 2021 ²⁶	EF 2022 ²⁷	EF 2023
Violations ayant entraîné une pollution de l'air ou de l'eau et une amende de plus de 5 000 \$	Nbre	0	1	0	0

²³ La récupération ne comprend pas la récupération d'énergie.

²⁴ Détournés de l'élimination signifie réutilisés, recyclés ou récupérés (n'inclut pas la récupération d'énergie); élimination = incinération + enfouissement.

²⁵ L'incinération comprend l'incinération avec et sans récupération d'énergie.

²⁶ En 2023, Toyota a payé une amende de 15 000 \$ pour des dépassements d'eaux pluviales survenus en 2021. De plus, en janvier 2021, Toyota a payé une amende de 180 millions \$ à l'EPA des États-Unis, conformément à une décision convenue pour résoudre des enquêtes découlant d'une faille dans le processus de déclaration de certaines informations sur les défauts d'émissions en vertu du Clean Air Act (loi sur la qualité de l'air). Cette lacune s'est produite entre 2005 et 2015. En contre-mesure, Toyota a mis en place des processus robustes de déclaration et de conformité.

²⁷ Toyota a payé 7,7 millions \$ de pénalités stipulées en 2022 dans le cadre du jugement convenu en 2021 décrit dans FN 26 pour un problème qui ne constituait pas une violation réglementaire.

Index du contenu de la GRI

Déclaration d'utilisation TMNA a rapporté les informations citées dans cet index du contenu de la GRI pour la période du 1er avril 2022 au 31 mars 2023 en se référant aux normes GRI.

GRI 1 utilisée GRI 1 : Fondation 2021

NORME GRI	DIVULGATION	EMDROIT
GRI 2 : Général Divulgations 2021	2-1 Détails organisationnels	À propos de ce rapport
	2-2 Entités incluses dans le rapport de durabilité de l'organisation	Toyota Motor North America, Inc. (TMNA) Toyota Canada Inc. (TCI) Usines de fabrication nord-américaines détenues majoritairement par Toyota
	2-3 Période de rapport, fréquence et point de contact	À propos de ce rapport
	2-4 Retraitements d'informations	Voir Objectif en matière de biodiversité pour de l'information sur les données retraitées de l'EF 2022. Nous avons également retraité les données de conformité de l'EF 2021 et les émissions de Portée 3 pour les concessionnaires de l'EF 2022.
	2-5 Assurance externe	Voir le Toyota Sustainability Data Book , pages 55 et 56, pour la déclaration de vérification préparée pour Toyota Motor Corp. TMNA et TCI n'ont pas de données nord-américaines assurées séparément.
	2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations commerciales	TMNA distribue et commercialise des voitures de tourisme et des camions destinés à être vendus chez les concessionnaires Toyota et Lexus aux États-Unis. TMNA fabrique des voitures de tourisme, des camions et des moteurs dans 13 usines aux États-Unis, au Canada et au Mexique. TCI distribue et commercialise des voitures de tourisme et des camions destinés à être vendus chez les concessionnaires Toyota et Lexus au Canada. TMNA a déclaré des ventes aux États-Unis de plus de 2,1 millions de véhicules en 2022. TCI a déclaré des ventes au Canada de plus de 175 000 véhicules en 2022. Il y a plus de 1 900 concessionnaires Toyota et Lexus aux États-Unis, au Canada et au Mexique.
	2-7 Employés	Plus de 64 000 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 2021	3-1 Processus de détermination des sujets	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	Les sujets environnementaux sont le carbone, l'eau, les matériaux et la biodiversité.
	3-3 Gestion des sujets	Buts et objectifs Engagement envers la carboneutralité Engagements vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée Engagement à une production responsable Gestion des produits chimiques Engagement en faveur de l'harmonie avec la nature

Index du contenu de la GRI

NORME GRI	DIVULGATION	EMDROIT
GRI 301 : Matériaux 2016	301-2 Matériaux d'entrée recyclés utilisés	Matériaux durables
	301-3 Produits récupérés et leurs matériaux d'emballage	Recyclage des batteries Comment nous recyclons les batteries des véhicules hybrides
GRI 302 : Énergie 2016	302-1 Consommation d'énergie au sein de l'organisation	Tableau des indicateurs environnementaux – Énergie
	302-3 Intensité énergétique	Tableau des indicateurs environnementaux – Énergie
	302-5 Réduction des besoins énergétiques relatifs aux produits et services	Tableau des indicateurs environnementaux – Rendement énergétique des véhicules
GRI 303 : Eau et effluents 2018	303-1 Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée	Engagement vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée
	303-2 Gestion des impacts liés aux rejets d'eau	Engagement vis-à-vis l'eau en tant que ressource partagée
	303-3 Prélèvement d'eau	Prélèvement, rejet et consommation d'eau Tableau des indicateurs environnementaux – Eau
	303-4 Rejet d'eau	Prélèvement, rejet et consommation d'eau Tableau des indicateurs environnementaux – Eau
	303-5 Consommation d'eau	Prélèvement, rejet et consommation d'eau Tableau des indicateurs environnementaux – Eau
GRI 304 : Biodiversité 2016	304-1 Sites d'activités possédés, loués ou gérés dans des zones protégées ou adjacentes à celles-ci, et zones à haute valeur de biodiversité en dehors des zones protégées	Restauration d'habitats
	304-2 Impacts significatifs des activités, produits et services sur la biodiversité	Objectif en matière de biodiversité Projet sur les espèces indicatrices
	304-3 Habitats protégés ou restaurés	Restauration d'habitats L'engagement fleurissant de Toyota : nourrir la diversité grâce aux abeilles et aux papillons
	304-4 Espèces figurant sur la liste rouge de l'UICN et sur les listes nationales de conservation dont les habitats se trouvent dans les zones affectées par les opérations	Protection d'espèces

Index du contenu de la GRI

NORME GRI	DIVULGATION	EMDROIT
GRI 305 : Émissions 2016	305-1 Émissions directes de GES (Portée 1)	Données sur les émissions de GES Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de CO₂
	305-2 Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (Portée 2)	Données sur les émissions de GES Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de CO₂
	305-3 Autres émissions indirectes de GES (Portée 3)	Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de CO₂
	305-4 Intensité des émissions de GES	Données sur les émissions de GES Tableau des indicateurs environnementaux – Émissions de CO₂
	305-5 Réduction des émissions de GES	Données sur les émissions de GES L'installation portuaire de Toyota est presque carboneutre En route vers une électricité 100 % renouvelable
	305-7 Oxydes d'azote (NOx), oxydes de soufre (SOx) et autres émissions atmosphériques importantes	Qualité de l'air
GRI 306 : Déchets 2020	306-1 Production de déchets et impacts importants liés aux déchets	Déchets Vers une économie circulaire
	306-2 Gestion des impacts importants liés aux déchets	Déchets Vers une économie circulaire
	306-3 Déchets produits	Déchets Tableau des indicateurs environnementaux – Déchets
	306-4 Déchets détournés de l'enfouissement	Déchets Tableau des indicateurs environnementaux – Déchets
	306-5 Déchets dirigés vers l'enfouissement	Déchets 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 : Local Communautés 2016	413-1 Activités avec engagement des communautés locales, évaluations d'impact et programmes de développement	Les exemples d'engagement de la communauté locale incluent : Aider à restaurer les débits d'eau dans le delta du fleuve Colorado Journées communautaires de recyclage Subventions pour la conservation de la biodiversité