

PLAN DE VIGILANCE

— 2020 —

SOMMAIRE

Introduction	03
Note méthodologique	04
1 / RISQUES ENVIRONNEMENTAUX	06
1. 1 / RISQUE CLIMATIQUE	07
1. 2 / RISQUE DE POLLUTION DE L'AIR ET DE L'EAU	11
1. 3 / RISQUE D'ÉPUISEMENT DES RESSOURCES	14
1. 4 / RISQUE D'ATTEINTE À LA BIODIVERSITÉ	16
2 / RISQUES SANTÉ ET SÉCURITÉ	17
2. 1 / RISQUE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL	18
2. 2 / RISQUE D'EXPOSITION À DES PRODUITS CHIMIQUES	19
2. 3 / RISQUE DE TROUBLES MUSCULO-SQUELETTIQUES	20
2. 4 / RISQUE PSYCHOSOCIAL	20
2. 5 / RISQUE LIÉ À LA PANDÉMIE DE COVID-19	21
2. 6 / RISQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES SALARIÉS	22
3 / RISQUES DROITS HUMAINS	22
3. 1 / RISQUE DE DISCRIMINATION	23
3. 2 / RISQUE RELATIF À LA LIBERTÉ D'ASSOCIATION	26
3. 3 / RISQUE DE CORRUPTION	27
3. 4 / RISQUE D'IMPACT NÉGATIF SUR LES COMMUNAUTÉS LOCALES	27
3. 5 / RISQUE RELATIF À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE ET DES DONNÉES PERSONNELLES	28
3. 6 / RISQUE RELATIF À LA RÉMUNÉRATION – SALAIRE DÉCENT	28
3. 7 / RISQUE DE TRAVAIL DES ENFANTS	29
3. 8 / RISQUE DE TRAVAIL FORCÉ	30
3. 9 / RISQUE SUR LA SÉCURITÉ DES CONSOMMATEURS	30
4 / RISQUES LIÉS AUX PRATIQUES RSE DES FOURNISSEURS	31
4. 1 / IDENTIFICATION DES RISQUES RSE	32
4. 2 / MESURES GÉNÉRALES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION DES RISQUES RSE CHEZ LES FOURNISSEURS	33
4. 3 / DÉMARCHE SPÉCIFIQUE AUX MATIÈRES PREMIÈRES	35
4. 4 / LES RISQUES SPÉCIFIQUES AU CAOUTCHOUC NATUREL	37
5 / MAÎTRISE DES RISQUES RSE AU SEIN DES SOCIÉTÉS RÉCÉMMENT ACQUISES	42
6 / MÉCANISMES D'ALERTE ET DE RECUEIL DES SIGNALEMENTS	43

INTRODUCTION

Michelin répond pour la quatrième année consécutive à la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 sur le devoir de vigilance par la rédaction de ce présent plan. Il détaille les risques associés aux activités du Groupe et de ses principaux fournisseurs dans les domaines de l'environnement, la santé/sécurité et les droits humains⁽¹⁾, ainsi que les mesures mises en place pour les prévenir et les atténuer. Pour Michelin, ce plan est un outil de consolidation et de renforcement de son approche proactive dans la mise en place de ses processus de prévention et de gestion des risques liés à ces trois domaines. Il est aussi l'occasion d'approfondir sa diligence auprès de ses fournisseurs dans une démarche de progrès continu.

Le Plan de Vigilance s'insère pleinement au sein des valeurs du Groupe et de son engagement pour un développement responsable par rapport à toutes ses parties prenantes. Cet engagement se traduit notamment par un pilotage stratégique au plus haut niveau du Groupe des sujets liés au développement durable : le Comité de Direction du Groupe - composé du Comité Exécutif ainsi que des Directeurs de plusieurs autres fonctions dont les fonctions Juridique et Achats - passe en revue les décisions prises par le Comité Éthique et des Gouvernances Environnement, Droits de l'Homme, et Santé et Sécurité lors de sessions animées deux fois par an par le Directeur du Développement Durable. Depuis 2020, le Conseil de surveillance du Groupe comprend également un Comité RSE qui supervise les enjeux relatifs à la responsabilité sociétale de Michelin.

Le plan reprend, en les étoffant, des informations et des actions déjà ancrées dans les politiques du Groupe, qui fondent sa démarche de développement durable : Charte Performance et Responsabilité Michelin, Code d'éthique, Principes des Achats, Politique Santé Sécurité et Qualité de vie au travail, Politique Environnementale : Volet général, Politique de Relations Sociales, Politique Diversité. Il expose les informations pertinentes données par le reporting du Groupe dans ses rapports annuels, notamment son Document d'Enregistrement Universel (qui intègre la Déclaration de Performance extra-financière). Le Groupe a établi des standards de conformité qui obéissent aux normes des pays d'implantation, et souvent ces référentiels Groupe vont au-delà des exigences des lois locales.

Concernant les normes internationales portant sur le respect de l'environnement et des droits humains, le Groupe adhère au Pacte mondial de l'Organisation des Nations Unies (ONU) depuis 2010 et reconnaît les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme, les Conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et les principes directeurs de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) à l'intention des entreprises multinationales. Le Plan de Vigilance s'appuie sur ces standards internationaux.

L'élaboration et le suivi du plan de vigilance sont coordonnés par la direction Développement et Mobilité Durables qui anime un groupe de travail impliquant plusieurs directions (contrôle interne, risques, environnement et prévention, achats, ressources humaines, juridique). Chaque direction a contribué à compléter et à actualiser le plan avec le soutien de la direction Développement et Mobilité Durables.

Ce plan de vigilance qui porte sur l'année 2020 présente plusieurs améliorations par rapport à la version précédente :

- un effort particulier a été mené pour identifier plus en détail les catégories de fournisseurs et les pays d'approvisionnement à risques du Groupe,
- les risques identifiés auprès des planteurs de caoutchouc naturel sont exposés en détail dans 6 pays d'approvisionnement, ainsi que la feuille de route 2020-2025 pour prévenir ces risques et un bilan de la démarche de prévention 2015-2020 (en annexe),
- les causes et les conséquences des principaux risques dans le domaine de la santé sécurité et de l'environnement ont été ajoutés,
- le pilotage et les instances de gouvernance de chaque sujet sont systématiquement explicités,
- des exemples opérationnels sont présentés pour l'ensemble des sujets.

Certains risques identifiés ont fait l'objet de discussions avec le Comité corporate des Parties prenantes du Groupe, qui s'est tenu les 1^{er} et 2 octobre 2020 en format digital. Les enjeux liés au Salaire Décent et aux particules d'usure pneus / route (TRWP) ont été discutés de manière transparente et exhaustive avec l'ensemble du Comité Exécutif du Groupe et ses parties prenantes.

Le périmètre du plan de vigilance est l'ensemble du Groupe Michelin. Le chapitre 5 du plan aborde le cas particulier des sociétés récemment acquises, qui font l'objet d'évaluations de leur pratiques et d'harmonisation progressive selon un calendrier spécifique à chacune.

(1) Dans sa démarche, Michelin considère « droits de l'Homme » et « droits humains » comme recouvrant des concepts et des périmètres équivalents.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

DÉFINITION DES RISQUES

Le Plan de Vigilance, la Déclaration de Performance extra-financière et la communication sur les Facteurs de risques spécifiques du Groupe obéissent à des cadres réglementaires différents.

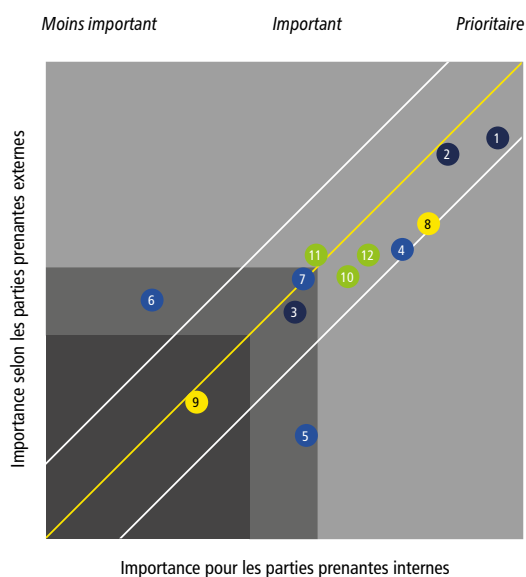
Pour cette raison, tous les facteurs de risques mentionnés dans ce Plan de Vigilance ne figurent pas dans le Document d'Enregistrement Universel 2020 du Groupe, au chapitre 2.1 « Facteurs de risques spécifiques, description et dispositifs de gestion associés », ou parmi les « principaux risques » de la Déclaration de Performance extra-financière.

Pour autant, l'ensemble des facteurs de risques mentionnés dans le Plan de Vigilance font l'objet de mesures de prévention et d'atténuation dans le cadre du Devoir de vigilance.

MATRICE DE MATÉRIALITÉ

Dans le cadre de sa responsabilité sociétale, le Groupe s'appuie sur l'élaboration d'une matrice de matérialité afin d'identifier et de piloter ses enjeux principaux. Les enjeux de cette matrice constituent tant des opportunités de croissance et de développement des activités de Michelin, que des sujets pouvant prêter à risques.

La matrice de matérialité présentée, issue des travaux réalisés en 2018, est le fruit d'une consultation des parties prenantes externes et des employés Michelin dans sept pays (Brésil, Canada, Chine, États-Unis, France, Inde et Pologne) représentatifs des activités du groupe Michelin. Afin d'en adapter la présentation au plan de vigilance, la matrice de matérialité présentée ici ne retient que les enjeux qui ont trait au plan de vigilance.



Ethique et conformité	
1	Sécurité des utilisateurs (des produits et services Michelin)
2	Éthique des affaires
3	Achats responsables
Droits humains	
4	Respect des Droits de l'Homme et Devoir de Vigilance
5	Diversité des équipes
6	Impact sur les communautés locales
7	Dialogue avec les parties prenantes
Hygiène, santé et sécurité des employés	
8	Santé et bien-être des collaborateurs
9	Impact du digital sur nos méthodes de travail
Environnement et changement climatique	
10	Transition énergétique et décarbonation
11	Eco-conception des produits et services
12	Opérations durables et responsables

Table de concordance Matrice de Matérialité / Risques du plan de vigilance

Enjeu de la matrice		Risque associé dans le plan	Plan de Vigilance	URD
Ethique et Conformité	1	Sécurité des utilisateurs (produits et services)	Sécurité des consommateurs	Chap. 2.2. et 3.9. 4.1.3.1 4.1.1.1.
	2	Ethique des Affaires	Corruption	Chap 3.4. 4.1.2.2.d. 4.1.1.2.b.
	3	Achats responsables	Pratiques RSE des fournisseurs	Chap 4. 4.1.1.3.
Droits humains	4	Respect des Droits de l'Homme et devoir de vigilance	Liberté d'association Données personnelles Rémunération (salaire décent) Travail des enfants Travail forcé	Chap 3. 4.1.2.
	5	Diversité des équipes	Discrimination	Chap 3.1. 4.1.2.2.
	6	Impact sur les communautés locales	Impact négatif sur les communautés locales	Chap 3.6. 4.1.2.5.
	7	Dialogue avec les parties prenantes		Chap 1.4. et 4.4. 4.1.4.4. 4.1.1.3.
Hygiène, Santé des employés	8	Santé et Bien-être des collaborateurs	Accidents du travail Troubles musculo-squelettiques Risque psychosocial Risque en matière de sûreté des salariés	Chap 2.1, 2.3., 2.4., 2.5., 2.6. et 3.2. 4.1.3.3.c. 4.1.3.2.b. 4.1.2.3.
	9	Impact du digital sur nos méthodes de travail	Risque psycho-social	Chap 2.1. et 2.4. 4.1.3.2.c. 4.1.3.3.c.
Environnement et changement climatique	10	Transition énergétique et décarbonation	Changement climatique	Chap 1.1. et 1.2. 4.1.4.1. 4.1.4.3.
	11	Ecoconception des produits et des services	Epuisement des ressources	Chap 1.3. 4.1.4.2.
	12	Opérations durables et responsables	Pollution de l'air et de l'eau Atteinte à la biodiversité	Chap 1.1. et 1.4. 4.1.4.1. 4.1.4.4.

1 / RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

(voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.4)

Les pneumatiques sont des produits non biodégradables, composés de matériaux d'origine renouvelable comme le caoutchouc naturel, mais aussi de matériaux synthétiques comme les dérivés de pétrole ou les produits chimiques ainsi que de métaux.

Le contact entre le revêtement de la route et les pneumatiques génère des particules issues de l'abrasion, et l'usage du pneumatique sur un véhicule à moteur thermique entraîne une consommation de carburant et par conséquent des émissions de gaz à effet de serre. Les principaux facteurs de risque sont par conséquent la pollution liée aux rejets de gaz à effet de serre et de particules issues de l'abrasion pneu/route (*Tire and Road Wear Particules – TRWP* en anglais) dans l'environnement durant leur phase d'usage ainsi que la pollution liée aux pneus en fin de vie.

Les opérations de production nécessitent la consommation de ressources (ex : de l'énergie, de l'eau) et génèrent des émissions (ex : CO₂, composés organiques volatils – COV) et des déchets. Le processus de fabrication peut aussi potentiellement engendrer des risques de pollution environnementale, chronique ou accidentelle. Les opérations logistiques impliquent principalement la consommation d'énergie et la génération d'émissions atmosphériques, dont le CO₂.

L'entreprise, par ses potentielles externalités négatives environnementales, est susceptible d'impacter la planète et les différentes parties prenantes. Michelin a l'ambition d'être un acteur majeur du développement et de la mobilité durable. Cela passe naturellement par une bonne identification et prise en charge des risques environnementaux inhérents à ses activités.

PRINCIPAUX RISQUES ENVIRONNEMENT

Catégorie de risques	Exemple(s) majeur(s)	Exemple(s) de cause(s)	Conséquence(s) possible(s)
Pollution accidentelle générée par nos activités	Déversement accidentel d'un produit nocif pour l'environnement	Incendie de site	Pollution (eau, sol)
Impact environnemental généré par nos activités	Émissions dans l'air (COV, CO ₂ , NOX) et dans l'eau (DBO, DCO, MES)	Emission lors de la fabrication des pneumatiques	Pollution (air, eau, sol)
Impact environnemental généré par nos produits	Non recyclage de produits usagés	Défaut de collecte	Pollution (eau, air)
Impact environnemental généré par nos fournisseurs	Pollution générée par l'exploitation d'un de nos fournisseurs	Maîtrise insuffisante de nos fournisseurs qui pourraient générer des impacts directs importants (pollution) à l'environnement (air, eau, sol)	Pollution (air, eau, sol)

GOVERNANCE ENVIRONNEMENT ET SYSTÈME DE MANAGEMENT

Gouvernance

La Gouvernance Environnement est présidée par le Directeur de l'Industrie (Manufacturing), membre du Comité Exécutif du Groupe. Animée par le responsable Groupe Environnement et Prévention, et coordonnée par le Directeur du Développement Durable, elle compte également le Directeur de la Recherche et du Développement ainsi que huit autres membres permanents représentant respectivement : les Normes et Règlements, le Développement et Mobilité Durables, la Recherche Matériaux, la Gestion des Risques, la Direction Opérationnelle Achats, le département B2B On-Road de la Direction Opérationnelle de la Recherche et du Développement, la Direction Corporate de la Sécurité des Systèmes d'Information, de la Sûreté et de l'Environnement, et la ligne business Matériaux de Hautes Technologies.

La Gouvernance Environnement se réunit deux à trois fois par an. Elle valide la politique, les ambitions et les stratégies environnementales. Elle s'assure du bon pilotage des plans d'actions mis en œuvre pour atteindre les objectifs. Elle s'assure que le risque environnemental est sous contrôle et qu'en cas de besoin les actions préventives ou correctives pertinentes sont définies et concrétisées. Elle s'appuie sur les travaux de trois comités opérationnels pluridisciplinaires, le Comité Stratégie Carbone, le Comité Opérationnel Économie Circulaire, et le Comité Opérationnel Biodiversité, chargés d'animer les actions, de détecter les signaux faibles, d'évaluer les risques émergents et d'identifier les opportunités de réduction d'impact.

Pour ses activités de production, de recherche, de logistique et tertiaires, le Groupe a développé un Système de Management Environnement (SME), qui permet à chacun des sites de maîtriser au quotidien et sur le long terme ses impacts environnementaux. Il comporte une démarche de vérification du respect des exigences légales et des exigences internes du groupe Michelin, l'obligation de définir et d'atteindre chaque année des objectifs de progrès adaptés aux enjeux locaux et aux orientations du Groupe et des dispositions de prévention des risques de pollution accidentelle. Il couvre les exigences de la norme ISO 14001-2015.



Depuis 2018, l'ensemble des sites industriels du Groupe concernés par la certification l'ont été suivant ce standard. Démarche globale, le SME vise à identifier les risques environnementaux mais aussi à proposer pour chacun d'eux des processus d'atténuation et de prévention.

INDICATEURS ET MONITORING

Michelin mesure les principaux impacts de ses activités industrielles depuis 2005 par un indicateur composite appelé Michelin Environmental Footprint (MEF) qui prend en compte : consommation d'énergie et prélèvements en eau, émissions de CO₂ et de COV (composés organiques volatils), quantité de déchets générés, quantité de déchets mis en décharge et donc non valorisés. Dans le cadre de l'Ambition « Industrie responsable : devenir une référence », l'objectif fixé début 2016 est une réduction du MEF de 30 % à l'horizon 2020 par rapport à 2010 (- 50 % par rapport à 2005), et ce en diminuant la consommation d'énergie de 25 % (38 % par rapport à 2005). En 2020, malgré le contexte exceptionnel, le MEF a pu être maintenu sous la cible historique de 50 confirmant ainsi le succès global de la démarche de pilotage et la robustesse des progrès environnementaux réalisés depuis 2005 avec le lancement de cet indicateur.

Un nouvel indicateur environnemental du Groupe, appelé i-MEP (« Industrial Michelin Environmental Performance »), assurera la continuité de cette dynamique et permettra d'en assurer une lecture actualisée sur une nouvelle année de référence. Il s'appuiera pour cela sur les 4 programmes environnementaux créés par le Groupe en 2017. Ceux-ci ont ainsi déterminé dès 2020 leurs feuilles de route respectives à l'horizon 2030. Sur la base des leviers et perspectives identifiés, le nouvel indicateur i-MEP aura pour objectif d'atteindre une réduction d'un tiers en 2030.

1.1 RISQUE CLIMATIQUE (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.4.1)

Préface

L'émission des gaz à effet de serre par les activités humaines contribue aux effets planétaires documentés par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) depuis 1988. Le rapport du GIEC de 2018 « Réchauffement planétaire de 1,5°C » met en avant les points suivants :

- « Les impacts du réchauffement planétaire sur les systèmes naturels et humains sont déjà visibles (degré de confiance élevé). De nombreux écosystèmes terrestres et océaniques et certains des services qu'ils rendent ont déjà changé sous l'effet du réchauffement planétaire. »
- « Les risques futurs liés au climat dépendent du rythme, de l'intensité maximale et de la durée du réchauffement. »
- « Les risques futurs liés au climat seraient réduits par l'amplification et l'accélération de mesures d'atténuation des effets du changement climatique à grande échelle, multi-niveaux et transsectorielles et par la mise en œuvre d'une adaptation à la fois incrémentale et transformationnelle (degré de confiance élevé). »

FACTEURS DE RISQUE

Les principaux facteurs de risques sur le climat que Michelin a identifiés sont les émissions de CO₂ liées à l'usage de pneus, et celle liées à l'industrie et à la logistique (transport de produits semi-finis entre les différentes usines du Groupe, acheminement de pneumatiques aux points de ventes dans le monde). Les analyses de cycle de vie montrent que la phase d'utilisation du pneu génère entre 70 % et 98 % des émissions de gaz à effet de serre. Cela est dû au phénomène de résistance au roulement du pneumatique, qui contribue à la consommation d'énergie du véhicule et donc à ses émissions de CO₂ si c'est un véhicule thermique.

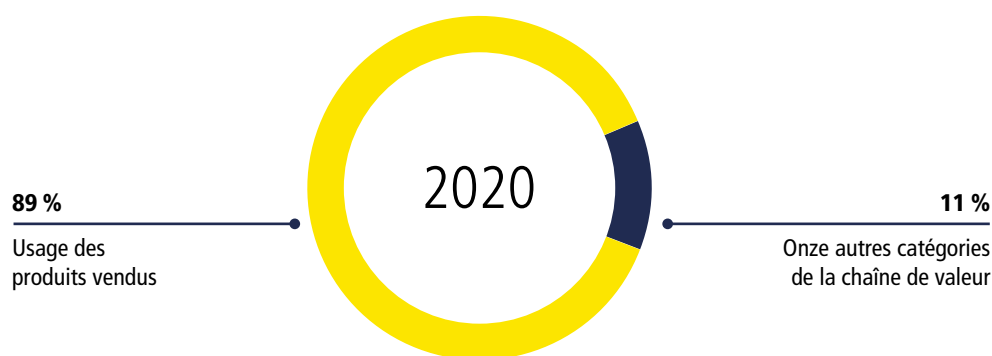
Périmètre	M t CO ₂	Année	Domaines couverts par l'inventaire du Groupe
Scope 1	1,01 ⁽¹⁾	2020	Émissions de CO ₂ issues des chaufferies des sites de production et de R&D
Scope 2	1,46 ⁽¹⁾	2020	Émissions de CO ₂ issues de la génération de l'électricité et de la vapeur consommées par les sites de production et de R&D
Scope 3	144	2020 ⁽²⁾	Émissions de CO ₂ issues des 12 catégories d'activité de la chaîne de valeur pertinentes pour le Groupe (cf. ci-dessous).

(1) Cf. URD 4.1.4.3 b) Réduction de l'empreinte environnementale des sites industriels ; Tableau récapitulatif des données environnementales pour le Groupe.

(2) Le niveau d'incertitude pour les différentes catégories de Scope 3 restant élevé, le Groupe a choisi de faire l'inventaire complet tous les trois ans.



Répartition des émissions de CO₂ Scope 3 par catégorie



Répartition des émissions par catégorie, hors « Usage des produits vendus »

Achats de produits et services	52 %
Achats de biens d'équipement	2 %
Activités liées à la mise à disposition de l'énergie (combustible, électricité)	5 %
Transport et distribution amont	7 %
Déchets générés dans les opérations	2 %
Déplacements professionnels	0,3 %
Trajets domicile - travail des employés	1,3 %
Leasing des actifs amont	0,3 %
Transport et distribution aval	6 %
Traitements des pneus en fin de vie ⁽¹⁾	23 %
Franchises	1 %

(1) Le tonnage de CO₂ émises pendant le traitement des pneus en fin de vie a été estimé à 3,7 M tonnes (sur la base d'un taux de valorisation globale de 76 %, cf. 4.1.4.2 a Recycler). Si la réutilisation des matières premières secondaires issues du traitement des pneus en fin de vie est prise en compte, comme dans la méthode ISO 14 067 : 2018 Gaz à effet de serre — Empreinte carbone des produits, le bilan des émissions de CO₂ est de - 6,4 M tonnes. En évitant l'utilisation de matières premières, y compris celles issues du pétrole, la valorisation des pneus en fin de vie apporte un bénéfice en émissions de CO₂ évitées.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Pleinement conscient que le changement climatique au niveau mondial peut entraîner des atteintes graves à l'environnement et aux droits humains, Michelin agit en faveur d'une transition énergétique et d'une mobilité bas carbone à travers une politique animée par le Comité Stratégie Carbone, structurée sur cinq axes :

- réduire en valeur absolue les émissions de CO₂ des activités industrielles pour viser Zéro Émission Nette (ZEN) à l'horizon 2050 ;
- réduire les émissions de CO₂ sur sa chaîne de valeur amont et aval ;
- réduire la consommation d'énergie induite par les pneus pendant leur usage ;
- mettre son savoir-faire, sa culture d'innovation et sa démarche prospective au développement des nouvelles technologies et énergies bas carbone et aux nouvelles solutions de mobilité des personnes et des biens ;
- soutenir la mise en place d'un prix du carbone à l'échelle mondiale.

En mai 2020, Science Based Target initiative (SBTi), une initiative d'envergure mondiale, a validé les objectifs de Michelin en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en cohérence avec un scénario de réchauffement climatique de 2°C. Michelin s'engage à réduire ses émissions de GES de Scopes 1 et 2 de 38 %⁽¹⁾ en valeur absolue à l'horizon 2030 par rapport à l'année de référence 2010. Michelin s'engage à réduire ses émissions de GES de Scope 3 liées, d'une part, à la mise à disposition de combustibles et d'énergie, d'autre part, au transport et à la distribution amont et aval et, enfin, au traitement en fin de vie des produits vendus, de 15 % en valeur absolue, à l'horizon 2030 par rapport à l'année de référence 2018. De plus, Michelin s'engage à ce que 70 % de ses fournisseurs de biens et de services (% en émissions de GES) aient fixé des cibles « science-based » d'ici 2024.

(1) Depuis, des cibles plus ambitieuses ont été définies sur les Scopes 1 et 2. cf. URD 4.1.1.a) Réduction de l'empreinte carbone et transition énergétique. / Réduire en valeur absolue les émissions de CO₂ des activités industrielles. NOS AMBITIONS.

Émissions de CO₂ liées aux achats de biens et de services

Voir 4. Risques liés aux pratiques RSE des fournisseurs.

Émissions de CO₂ de l'activité industrielle

Michelin mesure et réduit ses émissions de CO₂ liées à l'industrie depuis 2005. En 2015, le Groupe s'est engagé à réduire de 50 % les émissions de CO₂ de ses usines entre 2010 et 2050. Depuis, le Groupe a relevé son ambition : à l'horizon 2050, le Groupe vise Zéro Émission Nette de CO₂ pour son outil industriel en cohérence avec les scénarios élaborés par la communauté scientifique permettant de contenir le réchauffement climatique en deçà de 1,5 degrés.⁽²⁾ Une cible intermédiaire plus ambitieuse que la trajectoire initiale à mi-parcours a été définie à -50 % pour 2030 par rapport à 2010.

Les émissions de CO₂ des sites industriels du Groupe s'établissent, en 2020, à 0,87 tonne par tonne de produits finis fabriqués, en baisse de 29,9 % par rapport à 2010. Ce ratio reste plutôt stable par rapport à 2019 (+ 0,6 %), résistant à une baisse de production pourtant marquée, de 16,2 %. En valeurs absolues, les émissions du Groupe, qui avaient diminué de 25 % sur la période 2010-2019, bénéficient en 2020 d'une chute conjoncturelle de 15,6 % par rapport à l'année précédente, soit, à date, -37 % par rapport à 2010. Ces progrès sur le long terme et le maintien de la tendance en 2020 résultent d'une stratégie fondée sur deux leviers d'action :

1) consommer moins (sobriété énergétique) : réduire la consommation d'énergie par tonne de pneu produit. Elle est en baisse de 14,1 % par rapport à 2010 quoiqu'en hausse de 3,7 % par rapport à 2019, du fait du Covid ;
2) consommer mieux (transition énergétique) : faire évoluer le mix énergétique vers des énergies moins intensives en CO₂.

Depuis 2010, la part de l'électricité certifiée d'origine renouvelable dans la consommation d'électricité du Groupe est passée de 0,2 % à 32 %.

Le Groupe étudie les solutions pérennes pour recourir à des énergies renouvelables, non seulement électriques, mais également thermiques (biomasse, biogaz). Au total le Groupe a consommé 14,6 % d'énergie d'origine renouvelable en 2020 (énergies thermique et électrique confondues).

De plus, Michelin contribue au développement de l'énergie renouvelable dans les réseaux électriques avec ses 18 sites qui ont des installations d'énergies renouvelables, évitant l'émission de près de 30 000 tonnes de CO₂.

Exemple local

En 2020, l'usine des Gravanches à Clermont-Ferrand est devenue le premier site « Zéro Émission Nette de CO₂ » du Groupe. Il assure ses besoins de chauffage grâce à une pompe à chaleur qui récupère les calories issues du procédé de fabrication depuis 2019, et tous ses autres besoins énergétiques sont couverts, depuis trois ans, par des achats d'électricité garantie d'origine renouvelable.

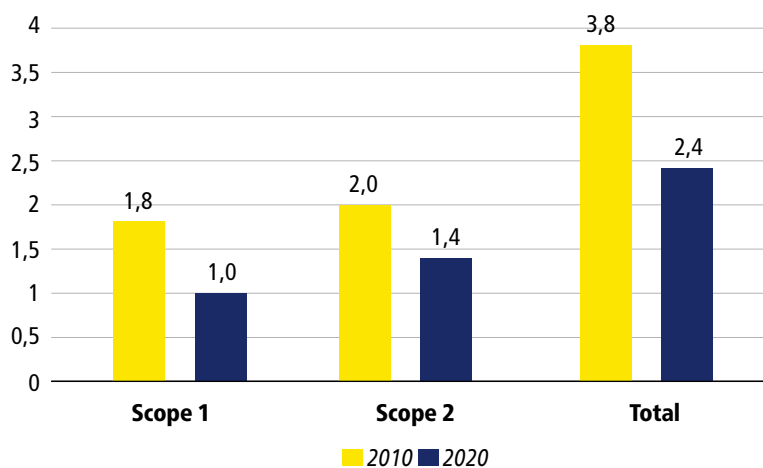
Pour stimuler ces évolutions, un prix interne du carbone à 50 euros la tonne de CO₂ est appliqué depuis 2016 aux analyses économiques des projets nécessitant des investissements importants.

Après deux années de préparation, la feuille de route d'amélioration de l'efficacité énergétique au service de l'ambition zéro émission nette de CO₂ en 2050 est inscrite pour la première fois dans les Plans Stratégiques à 5 ans des usines. Les solutions techniques et les budgets d'investissements associés sont inscrits au plan progrès 2021. Parmi les 11 solutions techniques identifiées, la priorité est donnée à l'amélioration de l'efficacité énergétique du procédé de cuisson.

La cible est d'améliorer l'efficacité énergétique de 37 % en 2030 par rapport à 2010, soit de 24 % par rapport à 2019.

(2) « Dans les trajectoires qui limitent le réchauffement planétaire à 1,5 °C sans dépassement ou avec un dépassement minime, les émissions anthropiques mondiales nettes de CO₂ diminuent d'environ 45 % depuis les niveaux de 2010 jusqu'en 2030 (intervalle interquartile : 40-60 %), devenant égales à zéro vers 2050 (intervalle interquartile : 2045-2055) ». Rapport spécial du GIEC. Réchauffement planétaire de 1,5 °C.

Suivi de mise en œuvre : évolution des Scopes 1 et 2 entre 2010 et 2020
(en millions de tonnes de CO₂)



Émissions de CO₂ liées à la logistique

La réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité de la Logistique est un enjeu majeur pour Michelin. La direction de la Supply-Chain du groupe a fixé un nouvel objectif ambitieux, en ligne avec les engagements pris dans le cadre de SBTi Scope 3 : Réduire de 15 % les tonnes de CO₂ émises (en valeur absolue) en 2030 par rapport à 2018 (objectif de 2020 atteint dès 2019). Le résultat en 2019 était de 1,277 millions de tonnes de CO₂, réduisant l'impact environnemental de 2 % par rapport à 2018. En 2020 les émissions de CO₂ ont atteint 1,181 millions de tonnes, soit une réduction de 9,3 % par rapport à 2018. Il reflète la baisse d'activité de l'entreprise due à la crise sanitaire.

Pour mener à bien cette réduction Michelin a défini une politique qui repose sur trois leviers : transporter moins, transporter mieux (optimisation des charges) et transporter différemment (multimodal notamment). Un outil de mesure a également été déployé dans toutes les régions afin de rendre pérenne, fiable et homogène la mesure des émissions de CO₂. En 2020, le déploiement des actions autour des 3 leviers a continué mais leur impact est plus difficile à estimer en raison de la volumétrie très décalée par rapport aux années précédentes.

Émissions liées à la phase d'usage du pneu

Réduire la résistance au roulement des pneus pendant la phase de conception contribue à diminuer la consommation de carburant des véhicules et donc à réduire les émissions de CO₂ résultant de la phase d'utilisation. Une plus faible résistance au roulement permet aussi une plus grande autonomie des véhicules électriques. Michelin a été le premier fabricant de pneu en 1992 à augmenter l'efficacité énergétique de ses pneus, de façon à ce que les véhicules consomment moins de carburant et émettent moins de CO₂. La réduction des émissions de CO₂ est pilotée par un programme d'analyse de cycle de vie (ACV) des impacts environnementaux appliqué à l'ensemble du plan produit et basé sur les règles d'art en ACV ainsi que la norme ISO 14040 Management environnemental — Analyse du cycle de vie — Principes et cadre.

En 2015 le Groupe s'est engagé à continuer le progrès en matière de performance énergétique des pneumatiques en se fixant l'objectif de réduire de 20 % la consommation d'énergie induite par les pneus qui seront en usage à horizon 2030 par rapport à 2010.

L'amélioration de la résistance au roulement des pneus Tourisme, Camionnette et Poids lourd mis sur le marché en 2020 a permis d'économiser 2,7 milliards de litres de carburant sur la durée de vie des pneus, réduisant ainsi les émissions de CO₂ de plus de 6,9 millions de tonnes, par rapport à 2010. Courant 2021, l'objectif 2030 sera également défini en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru.

Exemple « produit »

Dévoilé en 2020, et disponible en Europe et en Chine à partir du printemps 2021, le pneu MICHELIN e.Primacy va encore plus loin et établit un nouveau record en termes d'efficacité énergétique. En Europe, avec une résistance au roulement inférieure de 27 % par rapport à celle de ses principaux concurrents, il est leader de sa catégorie en termes d'économies de carburant et d'émissions de CO₂. Michelin est devenu le premier pneumaticien à publier des « environmental product declarations » (EPD), conformément à la norme ISO 14025:2006 Marquages et déclarations environnementales — Déclarations environnementales de Type III — avec la publication de deux EPD pour cette nouvelle gamme, soulignant l'engagement de transparence du Groupe quant aux impacts environnementaux de ses produits. Cf. <https://www.environdec.com/library/?Epd=18918>

Émissions liées à la gestion des pneus en fin de vie

La cible Scope 3 validée par SBTi inclut la réduction des émissions liées à la fin de vie des pneumatiques.

Le tonnage de CO₂ émis pendant le traitement des pneus en fin de vie a été estimé à 3,7 M tonnes (sur la base d'un taux de valorisation globale de 76 %, cf. URD 4.1.4.2 b) Recycler) selon les règles du « GHG Protocol » (cf. URD 4 Note Méthodologique). Ce calcul se base sur les informations les plus complètes concernant les taux et les types de valorisation des pneus en fin de vie à travers le monde contenues dans le rapport : « Global ELT Management – A global state of knowledge on regulation, management systems, impacts of recovery and technologies », TIP, décembre 2019 (<https://www.wbcsd.org/Sector-Projects/Tire-Industry-Project/End-of-Life-Tires-ELTs>). Ce rapport montre, par ailleurs, que pour les 45 pays étudiés, couvrant 83,5 % des véhicules utilisés dans le monde, la valorisation matière représente environ ¾ du tonnage et la valorisation énergétique ¼ du tonnage total valorisé.

Les règles du GHG Protocol, toutefois, ne permettent pas de prendre en compte l'impact d'émissions de gaz à effet de serre de la phase de réutilisation des matières premières secondaires issues du traitement des pneus en fin de vie pour faire des nouveaux produits dans une approche d'économie circulaire. Quand la réutilisation des matières premières secondaires est prise en compte selon la méthode ISO 14 067 : 2018 Gaz à effet de serre — Empreinte carbone des produits, le bilan des émissions de CO₂ est négatif, soit - 6,4 M tonnes. Autrement dit, la valorisation matière des pneus en fin de vie contribue à l'évitement des émissions de CO₂ en évitant l'utilisation de matières premières vierge, y compris celles issues du pétrole.

C'est la raison pour laquelle Michelin développe des solutions innovantes de valorisation des pneus en fin de vie (cf. 4.1.4.2 b) Recycler) et coordonne le projet BlackCycle, un grand projet européen, financé en 2020 par le programme Horizon 2020 de l'Union Européenne, pour recycler les pneumatiques usagés en nouveaux pneumatiques.



Michelin promoteur et fédérateur d'une mobilité décarbonée

Au-delà de proposer à ses clients des produits performants en matière d'efficacité énergétique, Michelin contribue à la décarbonation du secteur des transports à travers des offres de service proposées aux flottes professionnelles, la promotion de solutions de mobilité innovantes utilisant la pile à hydrogène comme combustible et le développement de partenariats et de plateformes de collaboration qui permettent de réunir les divers écosystèmes de la mobilité à travers de Movin'on Summit et Movin'on LAB. En 2019, Michelin a racheté l'entreprise de piles à hydrogène SYMBIO puis créé une co-entreprise avec Faurecia : SYMBIO, A FAURECIA MICHELIN HYDROGEN COMPANY, qui a pour ambition de devenir un leader mondial de la mobilité hydrogène. Michelin est un promoteur actif du développement de l'hydrogène à l'échelle nationale et européenne, en étant membre des initiatives régionales telles que Hydrogen Europe, European Clean Hydrogen Alliance, Hydrogen Council, Association Française pour l'Hydrogène et les Piles A Combustible (AFHYPAC).

Michelin joue aussi un rôle de premier plan au sein des grandes enceintes internationales de promotion de la mobilité durable et se démarque dans des initiatives mondiales majeures telles que Transport Decarbonation Alliance, Paris Process on Mobility and Climate, ou Sum4All où l'entreprise a été cooptée fin 2020 pour un mandat de 2 ans au comité de pilotage, dont il devient l'unique représentant du secteur privé. En juin 2020, le Sommet mondial de la mobilité durable Movin'On a eu lieu en ligne pour la quatrième année. Il a notamment servi à donner de la visibilité à la Transport Decarbonation Alliance (TDA), coalition d'acteurs qui vise à mobiliser des acteurs publics et privés sur le thème 'Zero-Emission-Freight-Vehicles' en vue de la COP 26.

Le CDP, organisme de notation extra-financière sur la performance des entreprises face aux enjeux de changement climatique, a attribué au Groupe une note de « A- » en 2020, ce qui correspond au niveau « Leadership ». Ce résultat est une reconnaissance de la gouvernance du Groupe et de sa stratégie, de la baisse réalisée des émissions de CO₂ et des ambitions à long-terme de réduction de l'empreinte carbone.

1.2 / RISQUE DE POLLUTION DE L'AIR ET DE L'EAU (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.4.3)

FACTEURS DE RISQUE

Le processus industriel de fabrication des pneumatiques génère des rejets atmosphériques (COV, SOX, NOX) qui peuvent être source de pollution. La fabrication génère également des déchets divers.

Lors de la phase d'usage des pneus, des particules d'usure de pneus et de revêtement de la route (Tyre & road wear particles, ou TRWP) sont générées.

Enfin, les pneus en fin de vie doivent être traités ou valorisés pour ne pas constituer une source de pollution.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Réduire les rejets de COV

L'ambition du Groupe dans le domaine des COV est de ne plus consommer de solvant organique générant des COV en 2050. L'objectif intermédiaire de réduction de 50 % de la consommation de COV en 2030 par rapport à 2019 a été fixé et les investissements associés ont été validés. Au total, la réduction des émissions de COV par tonne de produits finis est de 41,7 % entre 2010 et 2020.

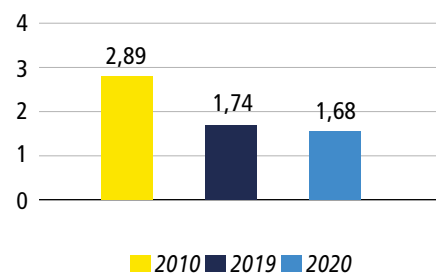
Cette stratégie s'appuie sur trois leviers :

- La mise en place de bonnes pratiques industrielles d'optimisation de la consommation de solvant. Il s'agit notamment de suivre les quantités consommées, de régler au mieux les équipements de distribution de solvant, d'utiliser au juste nécessaire le solvant et de maintenir dans le temps les performances par des actions de management.
- La mise en œuvre de nouvelles solutions, procédés, matériaux et produits qui ont pour but la réduction voire la suppression de solvant organique au niveau de certaines interfaces.
- L'intégration, dès les phases de recherche et de développement, de critères de réduction de consommation de solvant organique dans les projets afin de garantir que les produits de demain minimisent leur impact sur les émissions de COV.

Exemples locaux

Ces trois leviers ont été relayés et documentés par le Programme COV qui poursuit son travail initié en 2017 de déploiement des bonnes pratiques et de réflexion sur l'avenir en termes de réduction de consommation de solvants et d'identification d'innovations. Après l'usine de Bad Kreuznach en Allemagne en 2019, c'est l'usine de Nyiregyhaza qui devient la deuxième usine qui produit des pneus sans solvant organique générant des COV.

Suivi de mise en œuvre :
évolutions des émissions de COV
(en kg/T de PF)



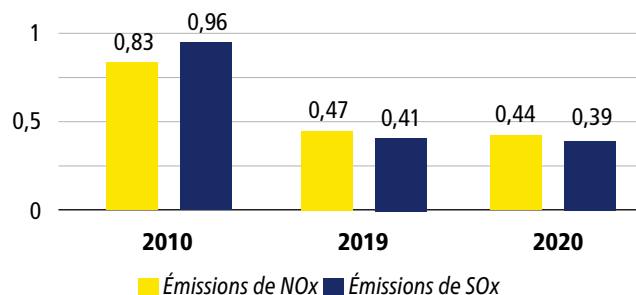
Réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et d'oxydes de soufre (SOx)

Exemples locaux

Réalisées en 2015 et 2016, quatre évolutions ont apporté depuis une baisse significative des émissions de NOx et SOx : le recours au gaz naturel au lieu de fioul lourd sur trois sites de production au Canada ; la fermeture d'un site de production historique à Shenyang (Chine) utilisant le charbon ; la substitution sur le site de production à Shanghai (Chine) de vapeur produite sur site à base de charbon par des achats de vapeur issue d'une cogénération fonctionnant au gaz ; et finalement l'équipement d'une chaudière à charbon située sur le site de Bassens (France) avec un système de traitement « DeSOx-DeNOx ».

En 2020, c'est à Olsztyn (Pologne) qu'une chaudière charbon a été remplacée par une chaudière gaz.

Suivi de mise en œuvre :
évolution des émissions de NOx et de SOx (kg/t de PF)



La suppression du charbon sur nos sites à l'horizon 2030 permettra de diminuer encore considérablement ces émissions.

Réduire et valoriser les déchets

En cohérence avec ses ambitions 2050, le Groupe s'est fixé comme objectif intermédiaire de réduire de 25 % son ratio de production de déchets en 2030 par rapport à 2019. Le Groupe s'appuiera notamment sur le déploiement de bonnes pratiques et la mise en place de synergies de recyclage au niveau de ses nouvelles activités pour assurer la continuité de la dynamique de progrès observée depuis 2015.

La Politique Déchets du Groupe est fondée sur trois principes :

- la réduction de la quantité de déchets générés (notamment par le réemploi) ;
- 100 % de valorisation des déchets générés ;
- un taux de valorisation matière d'au moins 70 % par le développement de filières externes de recyclage innovantes.

Michelin s'investit également auprès d'autres filières de recyclage comme celle des déchets plastiques. En novembre 2020, un partenariat avec la start-up canadienne Pyrowave a été annoncé. Il vise à accélérer l'industrialisation d'une technologie innovante de recyclage des déchets plastiques, notamment le recyclage du polystyrène. Avec ce partenariat, Michelin contribue à mettre en place de nouvelles chaînes de valeur en matière d'économie circulaire des plastiques.

Suivi de mise en œuvre

En 2020, le Groupe a généré 95,7 kg de déchets par tonne de produits finis, ce qui représente un progrès de 2,2 % par rapport à 2019. De plus, la quantité mise en décharge a diminué de 15,7 % par rapport à 2019 pour atteindre 2,6 kg par tonne de produits finis. Ainsi le taux de valorisation globale (matière + énergie) est de 97,4 % et 57 sites sur 78 ont un taux de valorisation au moins égal à 95 %.

Indicateurs	Unit	2010	2018	2019	2020
Émissions de COV	kg/t PF	2,89	1,77	1,74	1,68
Émissions de NOx	kg/t PF	0,83	0,50	0,47	0,44
Émissions de SOx	kg/t PF	0,96	0,41	0,41	0,39
Émissions de CO ₂	t/t PF	1,28	0,88	0,86	0,87
Déchets générés	kg/t PF	109,5	98,7	97,9	95,7
Déchets mis en décharge	kg/t FP	10,2	2,9	3,08	2,60

Les particules d'usure pneus / route (Tire and Road wear particles, TRWP) et l'engagement dans le TIP

Depuis 2006, Michelin œuvre à l'approfondissement des connaissances sur les TRWP, agglomérats de matériaux de la bande de roulement et de la route, notamment via le Tire Industry Project (TIP⁽³⁾) qui a initié des recherches pour recueillir, caractériser et comprendre à la fois la composition et la dispersion de ces particules, mais aussi évaluer leurs impacts potentiels sur l'environnement et la santé humaine.

Les études directes, sur l'impact environnemental et l'exposition humaine, n'ont pas révélé à ce jour de risque spécifique ni dans l'air ni dans le milieu aquatique.

Les présidents des Membres du TIP ont pris la décision d'approfondir les connaissances actuelles en lançant un nouveau cycle de recherches (2020 – 2021) portant sur :

- la recherche de la présence des TRWP dans différents compartiments environnementaux (air, sols, rivières et estuaires) et la modélisation de leur transport dans l'environnement ;
- l'analyse de la dégradation des TRWP ;
- la recherche d'effets sanitaires potentiels en cas d'exposition prolongée aux TRWP.

Indépendamment des différentes études toujours en cours aujourd'hui, Michelin s'est déjà engagé à réduire les émissions de particules d'usure de ses pneus. Depuis 2015, Michelin a déjà réduit de 5 % les émissions de particules de ses produits. Michelin va poursuivre cet effort et communiquera courant 2021 un engagement de réduction supplémentaire.

Les pneus en fin de vie : collecte et valorisation

À travers les travaux menés avec les associations professionnelles et notamment le TIP, Michelin met tout en œuvre pour que les pneumatiques soient correctement collectés et traités en fin de vie dans toutes les régions du monde. À cet effet, Michelin soutient le principe de la « responsabilité élargie des producteurs » et agit avec les principaux acteurs concernés pour la mise en place de solutions efficaces de recyclage. Michelin exerce son influence afin de privilégier la valorisation matière, qui permet une optimisation de l'utilisation de la matière sous forme de matières premières secondaires et présente un bilan carbone substantiellement inférieur à la valorisation énergétique.

En 2020, le TIP a confié au cabinet Deloitte une étude sur les dispositifs de collecte et de traitement auprès des acteurs locaux, dans le but de développer à terme les voies de recyclages les plus porteuses dans chaque région du monde. L'étude menée en 2019, citée précédemment, démontre que 88 % des pneus en fin de vie générés dans les 45 pays étudiés – tout manufacturier confondu – sont collectés et la majorité d'entre eux sont valorisés ⁽⁴⁾.

En 2020, Michelin a poursuivi son implication au sein des filières de valorisation des pneus en fin de vie par des travaux réalisés au sein de différentes associations dont il est membre, en particulier avec le TIP, l'ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturers Association), l'USTMA (United States Tire Manufacturers Association), JATMA (Japan Automobile Tyre Manufacturers Association).

Fortement engagé dans la valorisation des pneus usagés, Michelin a acquis en octobre 2017 la société américaine Lehigh Technologies, mondialement reconnue pour sa technologie des poudres micronisées de caoutchouc issues du recyclage des pneumatiques et autres produits post-industriels à base de caoutchouc.

En avril 2020, le Groupe a annoncé un partenariat avec la société suédoise Enviro pour développer et industrialiser à grande échelle une technologie de pyrolyse, permettant d'obtenir des produits de haute qualité (noir de carbone recyclé, huile de pyrolyse...) à partir de pneus en fin de vie pouvant ensuite être réincorporés dans le circuit de production de différents secteurs industriels.

(3) Le Tire Industry Project rassemble, au sein du WBCSD (World Business Council for Sustainable Development), les principaux manufacturiers mondiaux pour aborder de façon sectorielle les grands enjeux de développement durable

(4) Global ELT Management – A global state of knowledge on regulation, management systems, impacts of recovery and technologies, Tire Industry Project, décembre 2019. <https://www.wbcscd.org/Sector-Projects/Tire-Industry-Project/End-of-Life-Tires-ELTs>

1.3 / RISQUE D'ÉPUISEMENT DES RESSOURCES (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.4.2)

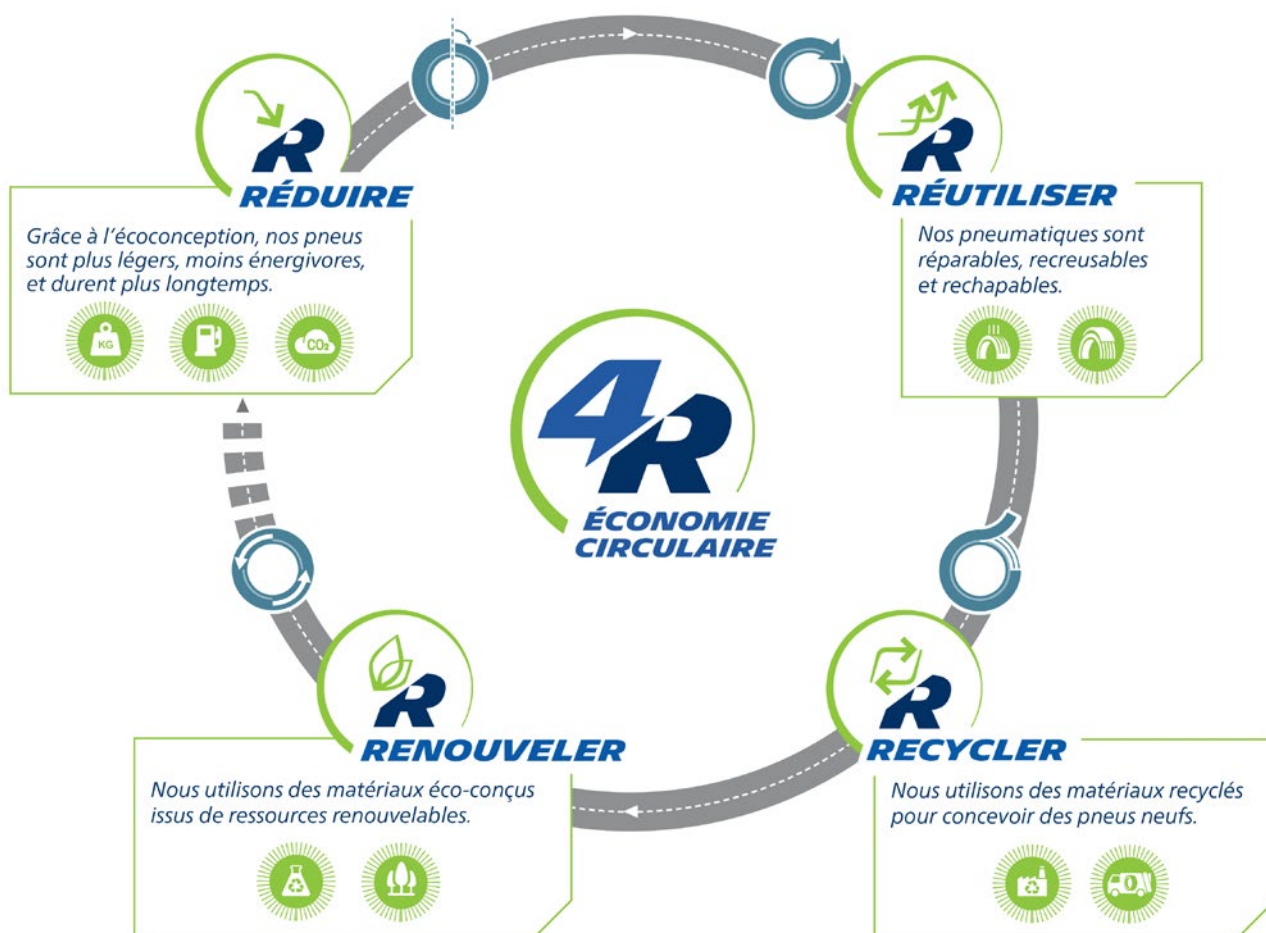
FACTEURS DE RISQUE

Environ 32 millions de tonnes de matériaux sont utilisées chaque année par l'industrie des pneus, et trois quarts de ces matériaux sont d'origine fossile. Parallèlement, les besoins de mobilité dans le monde sont appelés à doubler d'ici à 2050 par rapport à 2010. Michelin a identifié un risque d'épuisement des ressources et engagé une démarche d'économie circulaire en 4 volets.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Les 4R de Michelin : la stratégie du groupe en faveur de l'économie circulaire

Michelin mobilise quatre leviers d'action en faveur d'une meilleure utilisation des ressources. C'est la stratégie Michelin 4R : Réduire, Réutiliser, Recycler et Renouveler. Un comité opérationnel d'économie circulaire anime cette démarche depuis 2017.



Réduire

L'objectif est de fabriquer des pneus plus légers, offrant une durée d'utilisation plus longue, avec moins de ressources – matières premières et énergies – en réduisant leur consommation de carburant, et en offrant toujours autant de sécurité et de progrès quant aux autres performances.

Par ailleurs, Michelin ne se contente pas d'avoir des objectifs en termes de pneus neufs, mais s'engage aussi en faveur de la performance dans la durée, à travers le développement de tests sur les pneus usés. Le Groupe a l'ambition de démontrer que les pneus peuvent et doivent apporter un très haut niveau de performance jusqu'aux témoins d'usure du pneu. Si tous les automobilistes utilisaient les pneus jusqu'à la limite légale d'usure de 1,6 mm, cela pourrait éviter à l'échelle mondiale l'économie de 400 millions de pneus par an et contribuer à une réduction d'émission de CO₂ pouvant aller jusqu'à 35 millions de tonnes par an (estimations à partir des calculs pour l'Europe).

Réutiliser

Grâce à la réparation, au recrusage et au rechapage des pneus, il est possible d'économiser des matières premières pendant la phase d'usage. L'offre rechapage du Groupe s'étend aux pneus Poids lourd, Avion et Génie Civil.

Au total, le pneu Poids lourd Michelin offre, avec un rechapage et deux recrusages, une longévité multipliée par 2,5 par rapport à un pneu Michelin neuf avec un apport de matière de 25 %, soit jusqu'à 1 million de kilomètres pour certains pneus Grand Routier dont la durée de vie initiale est déjà de 250 000 km.

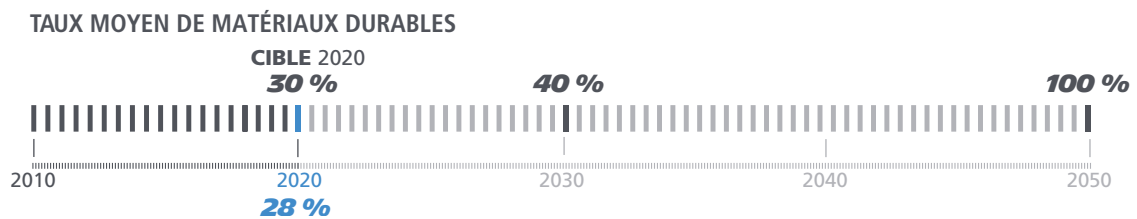
Recycler

Voir ci-dessus : « Réduire et valoriser les déchets » et « Les pneus en fin de vie : collecte et valorisation »

Renouveler

Le Groupe favorise l'utilisation de matériaux durables issus des filières de recyclage, ou de matériaux biosourcés comme le caoutchouc naturel et quelques huiles et résines d'origine végétales. L'ensemble de tous ces matériaux contribuent à hauteur de 28 % aux approvisionnements du Groupe. L'ambition de Michelin est d'intégrer 100 % de matériaux durables dans la fabrication de ses pneus à horizon 2050.

Suivi de mise en œuvre



Exemples opérationnels de partenariats en faveur d'une «circularité» des produits

Pour aller plus loin, Michelin a lancé trois projets importants :

- BioButterfly, en partenariat avec AXENS et IFPEN, qui permettra de développer une filière de production de bio-butadiène à partir d'éthanol issu de la biomasse. La phase de développement a été lancée en fin 2015. L'objectif est de démarrer en 2021 un pilote industriel.
- Depuis 2017, Michelin a rejoint Bio-Speed, un consortium d'entreprises souhaitant accélérer le développement de matériaux bio-sourcés notamment de seconde génération.
- BioImpulse, un projet de recherche collaboratif public/privé, contribue à la création d'une nouvelle résine adhésive entièrement biosourcée et plus respectueuse de la santé. Le consortium est coordonné par ResiCare, filiale de Michelin.

En parallèle, Michelin développe de manière durable et responsable son approvisionnement de caoutchouc naturel (cf. URD 4.1.1.3 c) Approche spécifique pour le caoutchouc naturel).

1.4 RISQUE D'ATTEINTE À LA BIODIVERSITÉ (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.4.4.)

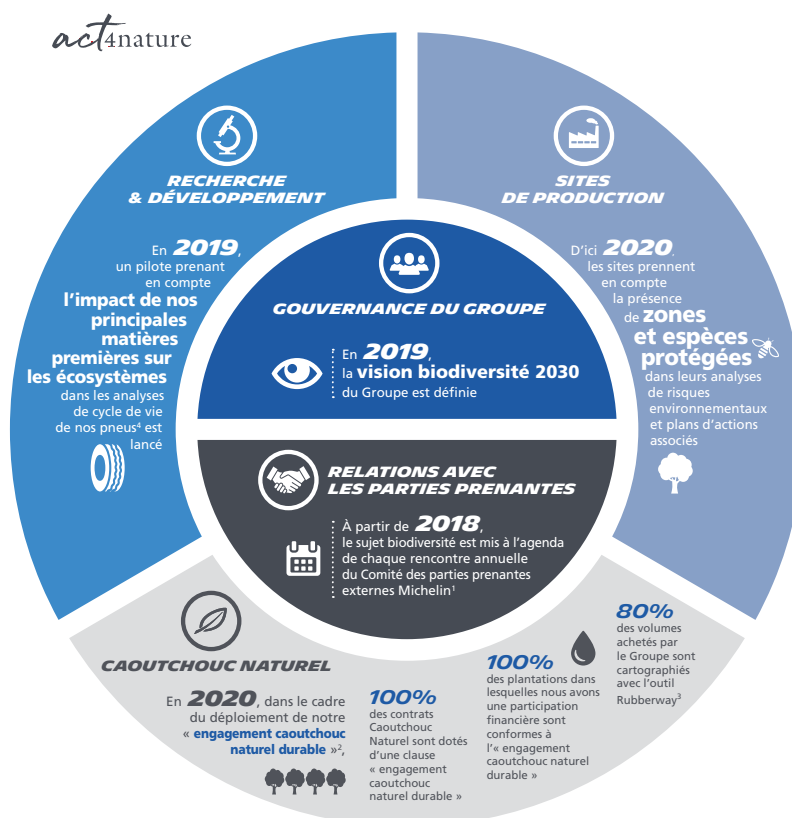
FACTEURS DE RISQUE

Les facteurs de risques de l'activité de Michelin envers la biodiversité sont principalement liés à l'empreinte géographique des sites industriels, aux matières premières utilisées dans les pneus et en particulier celles de la filière hévéicole.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Le Groupe continue son engagement en faveur de la biodiversité aux côtés de l'initiative **act4nature** lancé par l'association française Entreprises pour l'Environnement, EpE, devenue *act4nature international* en 2020.

Pour la première fois, plus de 60 dirigeants d'entreprises ont signé une charte de 10 engagements communs, assortis d'engagements individuels propres à chaque entreprise. Chez Michelin, un Comité opérationnel Biodiversité pluridisciplinaire a été créé fin 2018. Piloté par la Direction du Développement Durable, il réunit des experts en analyses de cycle de vie, de la Direction Environnement Groupe et des Achats Responsables. Ce groupe de travail présente ses recommandations à la Gouvernance Environnement pour validation.



(1) Le comité de parties prenantes comprend les parties prenantes suivantes : ONG, dont notamment le WWF, universités, institutions internationales, syndicats, clients, fournisseurs.

(2) L'Engagement Caoutchouc Naturel Durable définit précisément les conditions d'exploitation de cette matière, tant sur le plan environnemental (zéro déforestation, sanctuarisation des zones HCV (High Conservation Value), HCS (High Carbone Stock) et des zones de tourbières) que sur le plan social et droits de l'Homme (conditions de travail, consentement préalable, libre et éclairé des populations concernées). Plus d'informations sur <https://purchasing.michelin.com/fr/gestion-responsable-de-filiere-heveicole/>

(3) Questionnaire en ligne à l'intention des différents acteurs de la supply chain amont en caoutchouc naturel, adapté aux 4 types de répondants (petits planteurs, plantations de plus de 45 ha, intermédiaires et usines de transformation du caoutchouc naturel).

(4) Nombre d'Analyses de Cycle de Vie réalisées en tenant compte de ces impacts / nombre total d'ACV réalisées.

La feuille de route à horizon 2030 de la vision Biodiversité du Groupe validée par la Gouvernance Environnement en 2019 sera déclinée en engagements à partir de 2021, s'intégrant dans la démarche « Tout durable » du Groupe :

Feuille de route Biodiversité 2030

Recherche et Développement :

- 100 % des nouvelles gammes produits et services commercialisées en 2030 ont fait l'objet d'une Analyse de Cycle de Vie intégrant les critères de biodiversité des méthodes ACV les plus matures.

Matières Premières :

- 80 % du volume de caoutchouc naturel utilisé par le Groupe respecte les critères environnementaux de la « Politique de Caoutchouc Naturel Responsable ».
- 80 % des fournisseurs des matières premières, hors caoutchouc naturel, identifiées comme ayant le plus d'impact sur la biodiversité ont fait l'objet d'une évaluation sur leurs politiques et pratiques.

Sites de Production :

- 100 % des sites respectent l'engagement « Zéro produit phytosanitaire* » pour l'entretien des espaces verts.
- 100 % des sites ont mis en place un plan de gestion de la biodiversité proportionnel aux enjeux locaux.

Les engagements formulés en 2018 dont l'atteinte des objectifs n'a pas été possible en 2020 sont reportés et repris dans la feuille de route 2030 :

- Fin 2021 80 % des volumes de caoutchouc naturel achetés par le Groupe sont cartographiés avec Rubberway.
- Fin 2022 100 % des plantations, où Michelin est actionnaire, sont conformes à la Politique de Caoutchouc Naturel Responsable.

* Remplacement des pesticides et des engrais par des méthodes mécaniques combinées à d'autres solutions alternatives.

En 2019, le Groupe a tissé des partenariats avec des parties prenantes externes tels que WWF, CDC Biodiversité, via le club B4B+, et le CIRAIG (Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services) et a participé activement à la création de la Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPNSR). En ce qui concerne le caoutchouc naturel, à la fin 2019, 100 % des contrats d'achat sont dotés d'une clause « engagement caoutchouc naturel durable ».

À fin 2019, 100 % des sites ont réalisé l'inventaire de zones et espèces protégées. Si l'on se place selon l'approche de l'indicateur GRI 304-1⁽⁵⁾, le recensement montre que 28 sites sont situés à moins d'un kilomètre d'une ou plusieurs zones protégées. Ils représentent une surface totale de 6 600 hectares, répartie dans huit pays. Le résultat de ces inventaires a été intégré à l'analyse de risques environnementaux des sites : fin 2020, les plans de maîtrise ont été retravaillés ou engagés sur 8 sites ayant identifié des risques de pollution.

2 / RISQUES SANTÉ ET SÉCURITÉ

(voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.3.)

Michelin emploie directement plus de 123 600 personnes à travers le monde et a également recours à des agences intérimaires et à des sous-traitants. Par ailleurs, de nombreux visiteurs ont accès à nos sites. Toutes ces personnes travaillent dans des environnements très divers : à la fois en milieu industriel, mais aussi dans des sites tertiaires et de recherche, des activités logistiques, commerciales ou de distribution, qui présentent chacun des risques spécifiques pouvant avoir des conséquences sur la santé et le bien-être.

PRINCIPAUX RISQUES SANTÉ/SÉCURITÉ

Catégorie de risques	Exemple(s) majeur(s)	Cause(s) identifiée(s)	Conséquence(s) possible(s)
Accident du travail	Dépannage sur machine de production	Non respect des consignes de sécurité	Atteinte corporelle réversible ou non
Risque d'exposition à des produits chimiques	Manipulation et exposition à un produit classé	Non port des Equipements de Protection Individuelle	Atteinte corporelle réversible ou non
Troubles musculo-squelettiques	Pose et dépose de produits sur des chariots de transport	Manipulation répétitive de charges dans des postures inadéquates	Atteinte corporelle réversible ou non
Risque psychosocial	Dépression	Pratiques managériales inadéquates	Atteinte psychologique réversible ou non
Risque « pandémie » à Covid 19	Plusieurs personnes d'une équipe sont affectés par la Covid-19	Non-respect des mesures barrières lors d'un moment de convivialité (pause café)	Atteinte corporelle réversible ou non.

(5) GRI 304-1 : Sites d'activité détenus, loués ou gérés, situés dans ou bordant des aires protégées et des zones riches en biodiversité à l'extérieur des aires protégées.



Gouvernance

La Gouvernance Santé et Sécurité des personnes est présidée par le Directeur du service du Personnel et co-présidée par le Directeur de l'Industrie (Manufacturing), membres du Comité Exécutif du Groupe. Animée par le Directeur de la Coordination Santé Groupe, elle compte également cinq membres permanents représentant respectivement : la Direction Corporate Sécurité et Environnement, la Direction Corporate Contrôle interne Audit Qualité, la Direction Corporate Juridique, la Direction du Développement et de la Mobilité Durables et le Secrétariat général du Siège.

La Gouvernance se réunit deux fois par an. Elle décide de la politique, des ambitions et des stratégies. Elle s'assure de la mise à disposition des ressources, pour une bonne réalisation dans les délais, des plans d'actions définis et mis en œuvre pour atteindre les objectifs.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Fidèle au respect des personnes, valeur fondamentale du Groupe, Michelin déploie une politique active globale de santé, de sécurité et de qualité de vie au travail, décrite dans :

- La Déclaration Santé Sécurité de 2011 ;
- La Politique Santé, Sécurité et Qualité de Vie au Travail de 2018, suite à la mise à jour de la Politique Santé ;
- La lettre d'Orientation Environnement, Prévention et Sûreté de 2020.

Dans sa Déclaration Santé Sécurité, Michelin affirme « sa volonté, avant toute chose, que chaque personne qui travaille au sein du Groupe le fasse dans des conditions saines et sûres ». Cette préoccupation inclut notamment le bien-être (physique comme psychologique) des salariés, la qualité de l'environnement de travail, le respect d'un équilibre entre vie professionnelle et vie privée ainsi qu'un fort engagement dans la sécurité des personnes.

Ces engagements s'appuient sur les recommandations des organismes internationaux de référence (ONU, OIT et OCDE) et les normes et réglementations en vigueur (norme ISO 26000, Code de commerce).

Le système de management « Environnement et Prévention » de Michelin, fondé sur les normes internationales ISO 14001 et ISO 45001, concrétise cette politique. Il est appliqué sur tous les sites du Groupe pour capitaliser et ancrer les meilleures pratiques, pour assurer le progrès continu et ceci de façon homogène. Ce système de management est auditable et audité.

Dans les sites de production, le système de management de l'Environnement et de la Prévention fait partie intégrante des fondations du Michelin Manufacturing Way (MMW), qui identifie et promeut les meilleures pratiques en matière d'excellence opérationnelle.

Chaque site Michelin dispose de professionnels de la prévention des risques (préventeurs sécurité, ergonomes, hygiénistes) et de la santé (médecins, infirmiers). Ceux-ci travaillent en réseau au niveau du Groupe, des zones, des régions, des pays pour partager les bonnes pratiques et capitaliser l'expérience acquise dans un processus d'amélioration continue.

Les programmes de formation contribuent à inculquer à chaque employé une culture de vigilance, d'engagement et d'attention, tant pour lui-même que pour les autres. L'accent est mis sur l'encouragement des employés à adopter et à démontrer cette culture de la sécurité sur le lieu de travail.

2.1 / RISQUE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.3.2.c.)

FACTEURS DE RISQUE

Dans tous les sites du Groupe, qu'ils soient industriels tertiaires, liés à la recherche, la logistique ou la distribution, le personnel peut être exposé à des risques d'accidents qui peuvent engendrer des blessures plus ou moins graves. En usine, ces risques peuvent être présents en raison des installations mécaniques, électriques, de la manipulation de matériel, de produits chimiques ou d'outils et de la circulation dans l'atelier.

Par ailleurs, des accidents de la route lors des déplacements professionnels font également partie des risques identifiés.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

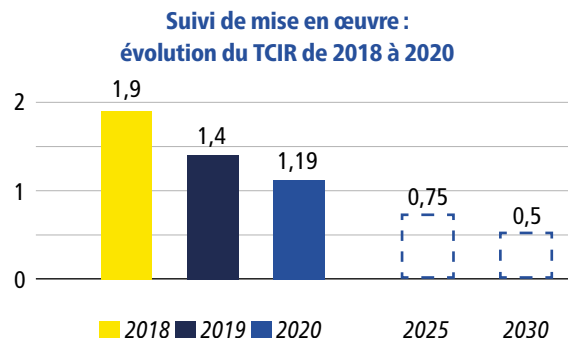
Face aux accidents du travail en industrie et hors industrie, aux accidents durant un déplacement professionnel et aux dangers encourus en cas de catastrophe naturelle, d'incendie ou d'explosion, Michelin s'engage pour l'ensemble de son personnel, dans une démarche de prévention incluant l'analyse, le traitement et la réduction des risques liés à la santé/sécurité.



Cette démarche de prévention s'articule suivant 3 axes principaux totalement connectés :

- **L'axe technique**, focalisé sur 5 « Programmes Sécurité Groupe » traduisant les risques que le Groupe souhaite réduire et maîtriser ainsi qu'une priorisation sur le traitement des risques machines les plus importants.
- **L'axe comportemental** : approche résolument novatrice (appelée Coalition Sécurité) pour engager le personnel sur l'adoption de comportements sécuritaires et accroître leur vigilance : cette approche volontaire fait appel au deux fondamentaux de l'engagement, le leadership des managers et la participation active de l'ensemble du personnel.
- **L'axe organisationnel** pour assurer le pilotage, le support et la mise sous contrôle des risques.

Depuis 2013, Michelin utilise l'indicateur Total Case Incident Rate (TCIR), fondé sur l'indicateur américain OSHA, pour mesurer sa performance Santé/Sécurité à l'échelle mondiale. Il recense le nombre d'événements pour 200 000 heures de travail ; un événement peut être : un accident de travail avec arrêt, un accident sans arrêt avec soins médicaux, un aménagement du poste de travail (origine ergonomique et trouble musculo-squelettique par exemple) ou un cas de maladie reconnue comme étant liée au travail. Il permet ainsi de prendre en considération l'ensemble des événements liés à la santé et à la sécurité, au-delà des seuls accidents. L'objectif d'un TCIR inférieur à 2 en 2020 a été largement dépassé avec un résultat en fin d'année 2020 à 1,19.



Grâce à la consolidation des événements enregistrés par l'ensemble des activités en 2020, une analyse entre le management, l'ergonome et la médecine du travail a permis de développer des plans de progrès santé et sécurité pertinents. Des actions de communication, de sensibilisation et de formation se sont poursuivies auprès des référents santé/sécurité dans toutes les Régions et « Time Zones » du Groupe.

Un nouvel indicateur, le TA+ est mis en place depuis 2018. Il s'agit du Taux de fréquence d'une liste d'accidents, avec ou sans arrêt, sur lesquels le Groupe Michelin a choisi de se concentrer. Il permet de se focaliser sur ces accidents et de réduire les disparités entre pays. Le dénombrement de ces accidents est réalisé au travers d'une commission dédiée, animée par le Responsable Sécurité du Groupe : une réunion mensuelle en cohérence avec les dates de soumission des indicateurs mensuels est programmée avec des membres de la sécurité et le médecin Groupe.

2.2 / RISQUE D'EXPOSITION À DES PRODUITS CHIMIQUES (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.3.1.c)

FACTEURS DE RISQUE

Dans le contexte de la recherche et des activités industrielles notamment, le personnel peut faire face à des risques liés à l'exposition à des agents chimiques qui, s'ils ne sont pas maîtrisés, peuvent engendrer à terme des pathologies. Cela peut concerner certains produits et certaines substances utilisés dans la composition des pneus, mais également certaines molécules parfois présentes dans des fumées de fabrication.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Avant toute utilisation d'une nouvelle substance ou mélange, un processus de validation conduisant à un visa d'utilisation permet de maîtriser les risques. Il conduit à statuer sur les impacts potentiels sur la santé et à définir les conditions d'utilisation des produits dangereux. Dans certains cas, l'utilisation du produit peut être refusée.

En complément, une surveillance des machines ou pièces de rechange achetées par le Groupe est mise en œuvre depuis plusieurs années pour garantir la non-réintroduction d'amiante.

Un contrôle particulier est effectué à l'égard des produits entrants des pays où l'amiante est autorisé.

Tous les postes de travail disposent d'une fiche produit dans la langue de chaque pays, validée par des spécialistes d'hygiène industrielle. Ces documents élaborés à partir des Fiches de Données Sécurité (FDS) sont gérés par un système informatique mondial qui permet un partage en temps réel entre tous les experts et assure la conformité aux standards REACH en Europe et GHS (*Global Harmonized System*) dans les autres Régions du Groupe. Ces documents décrivent les dangers et les conditions d'utilisation des produits sur le poste.

Les usines du Groupe ne contiennent pas d'amiante libre ; il en est de même des pneumatiques du Groupe. Tous nos contrats d'achats sont très explicites sur l'interdiction de présence d'amiante dans tout objet ou machine achetés.



2.3 / RISQUE DE TROUBLES MUSCULO-SQUELETTIQUES (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.3.1.d.)

FACTEURS DE RISQUE

Certains postes en usine impliquent un effort physique important, le port de charges lourdes, des gestes répétitifs ou un travail statique. Si elles ne sont pas bien encadrées, ces pratiques peuvent entraîner, à terme, certaines pathologies.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Depuis 2002, le Groupe a fait de l'amélioration ergonomique une priorité de sa politique de santé et de sécurité. La prévention des troubles musculo-squelettiques est prise en compte dès la conception des projets industriels pour réduire les impacts potentiellement négatifs sur les conditions de travail à moyen terme. Tous les sites industriels et certains magasins logistiques maintiennent à jour une cartographie des postes de travail pour identifier les priorités d'actions, déployer des solutions standardisées et supprimer progressivement les tâches pénalisantes. Des investissements dédiés à l'ergonomie sont réalisés chaque année pour l'ensemble des activités : en 2020, ils s'élèvent à 8,3 millions €.

Le travail d'améliorations ergonomiques est conduit par des équipes pluridisciplinaires composées de managers, d'opérateurs, de spécialistes de la prévention, de médecins et animées par des ergonomes. Chaque usine dispose de son plan de progrès à cinq ans. En plus de préserver la santé des salariés, l'objectif de réduction de la pénibilité ergonomique vise à rendre les postes de travail accessibles et attractifs pour un plus grand nombre de personnes. Cela favorise la diversité et renforce l'attractivité des postes de travail, le bien-être et la motivation des personnes.

2.4 / RISQUE PSYCHOSOCIAL (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.3.3.c.)

FACTEURS DE RISQUE

Qu'ils soient agents, collaborateurs ou cadres, les salariés peuvent être exposés à des situations stressantes ou exprimer leur mal-être au travail. Les facteurs de risque de ces situations sont identifiés afin de mieux les prévenir.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Soucieux de protéger son personnel contre les risques du stress et du harcèlement, le Groupe assure une prévention par des programmes qui se déclinent selon différentes modalités dans les pays en fonction des besoins et des réglementations :

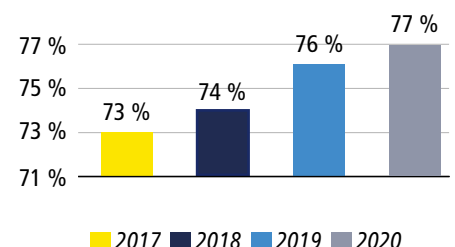
- Prévention primaire : par de l'évaluation, de la formation/sensibilisation et des actions d'amélioration de la qualité managériale. Elles sont déployées dans la plupart des pays d'implantation du Groupe (Amérique du Nord, Espagne, France, Hongrie, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie).
- Prévention Secondaire : par des actions d'amélioration en matière d'organisation, notamment dans les secteurs/métiers à risques identifiés et par de la formation ; des actions de prévention du stress par l'adaptation de l'organisation du travail sont organisées en Allemagne, Amérique du Nord, Amérique du Sud, Chine, Espagne, France, Hongrie, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni.
- Prévention Tertiaire : par du coaching, de la relaxation, des groupes de paroles, du suivi individuel par un psychologue ou par le médecin du travail.

Dans le contexte de réorganisation du Groupe, un accompagnement individuel ou collectif par des psychologues a été proposé sur les sites clermontois, notamment au siège social et au centre de recherche, réalisé par un cabinet spécialisé qui travaille en étroite liaison avec le service du personnel et la médecine du travail.

La très grande majorité des sites met en œuvre des actions de qualité de vie au travail contribuant à la réduction du stress ou permettant l'accès à une assistance médicale ou psychologique aux personnes en exprimant le besoin.

En 2020, parmi les 88 000 personnes qui ont répondu à l'étude Avancer Ensemble, l'indice de satisfaction dans le domaine Qualité de Vie au Travail a été de 77 % (76 % en 2019).

Suivi de mise en œuvre :
indice de satisfaction QVT



Depuis 2010, le **Comité Médical Consultatif**, composé de huit personnalités extérieures, vise à anticiper et prévenir les risques en tenant compte des évolutions de la science. Ses avis indépendants aident la Direction du Groupe à mieux diagnostiquer les risques sanitaires propres à son activité. En 2020, les travaux du Comité Médical Consultatif n'ont pu se tenir en présentiel en raison de la pandémie de Covid-19. Les experts du Comité ont néanmoins contribué par leur expertise à distance sur la gestion de cette crise pandémique.

2.5 / RISQUE LIÉ À LA PANDÉMIE DE COVID-19 (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.3.2.b.)

La pandémie de Covid-19 a affecté l'ensemble des pays où Michelin est implanté.

Dès janvier, le Groupe a activé une cellule de crise pour ses établissements en Chine puis, progressivement, des cellules de crise régionales et nationales en fonction du développement de la pandémie, tout en gardant un pilotage central.

Un protocole sanitaire a été élaboré rapidement grâce à la collaboration des équipes centrales de la Direction Corporate Sécurité & Environnement avec l'Industrie, les Coordinations Santé Régionales et le réseau des Responsables Régionaux S&E qui a joué un rôle déterminant dans la gestion de la crise. Ce protocole, destiné à permettre une continuité de l'activité dans de bonnes conditions de sécurité sanitaire, a été mis en œuvre avant la reprise d'activité. Puis les règles ont été progressivement adaptées à l'évolution des connaissances. Il a servi de référence aux régions et aux pays dans la mise en œuvre des mesures de prévention que ce soit dans les établissements industriels, tertiaires et pour toutes les situations professionnelles.

Les mesures barrières ont été complétées entre autres par des protocoles de prise en charge des malades et des cas contacts et leur isolement, des mesures organisationnelles et d'adaptation horaire permettant la dé-densification pour le respect de la distanciation, des recommandations pour les locaux sociaux, la restauration, le transport du personnel, un guide de ventilation, des règles de voyages, des rapatriements d'expatriés et de leurs familles et des recommandations pour l'organisation de l'évènementiel par exemple.

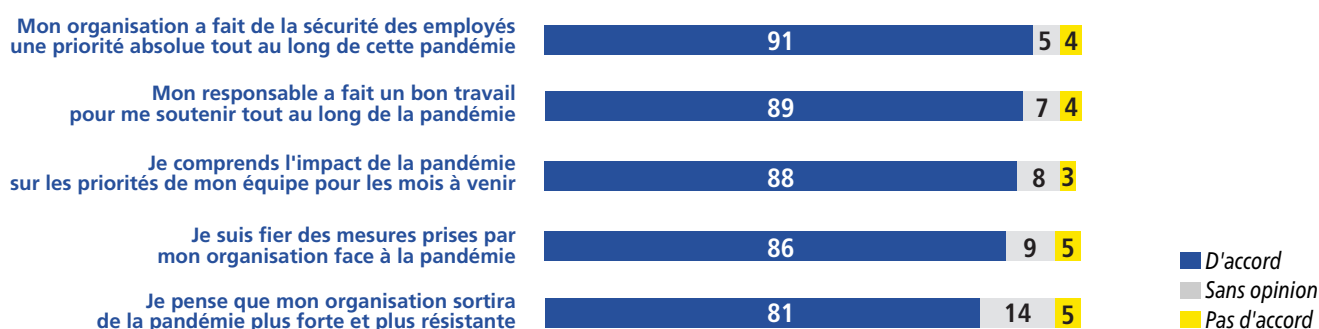
Le degré d'application des mesures est resté à l'appréciation des responsables locaux pour leur permettre une adaptation au niveau de transmission du virus dans l'environnement du site, au type d'activité et aux recommandations nationales.

Le protocole a fait l'objet d'une validation et d'un contrôle de mise en œuvre au niveau de sites industriels par un service d'audit externe. Les conclusions de cet audit ont été partagées avec les représentants du personnel.

L'activité industrielle a pu être maintenue au niveau souhaité sans heurt, hors couvre-feu et confinements imposés par les autorités locales.

Une grande confiance du personnel dans la gestion de la pandémie par le Groupe a été constatée lors de l'Etude Avancer Ensemble 2020. Des questions spécifiques à la crise révèlent qu'en moyenne 9 employés sur 10, toutes catégories confondues, ont considéré que la crise a été bien gérée par le Groupe, ce qui laisse augurer d'une bonne résilience du personnel et par conséquent du Groupe en sortie de crise.

Les employés reconnaissent l'attention prioritaire accordée aux Personnes et à la Sécurité au Travail



2.6 / RISQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES SALARIÉS (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.3.2.b.)

FACTEURS DE RISQUE

Dans les nombreux pays où Michelin est implanté, les salariés peuvent être exposés dans l'exercice de leur métier ou lors de leurs déplacements à des risques tels que des agressions, attentats, enlèvements. Ces risques sont d'autant plus présents dans les pays qui connaissent une instabilité politique ou des tensions sécuritaires.

Le risque sécuritaire fait l'objet d'une veille renforcée, dans un contexte de fortes tensions et de menaces auxquelles les salariés peuvent être confrontés en particulier lors de leurs déplacements internationaux.

Une cartographie des risques pays est tenue à jour et diffusée par la sûreté Groupe via les Intranet pays ; chaque pays est ainsi évalué sur une échelle de 1 à 4 (du niveau le plus faible au plus élevé), et pour chaque niveau sont définies un ensemble de règles et de prescriptions. Cette cartographie sert de base de référence, sur le plan sûreté, pour la gestion du personnel en mobilité internationale (voyageurs et expatriés).

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Pour renforcer la sécurité des expatriés et de leurs familles dans les pays à risques élevés, des règles et mesures spécifiques sont également déployées, dont une formation pré-expatriation permettant d'appréhender toutes les contraintes sécuritaires du pays. Des missions sont réalisées chaque année par la sûreté du Groupe dans les pays à risques élevés pour évaluer et tester sur le terrain la cohérence et la bonne application des règles et prescriptions émises par le Groupe.

Exemples locaux

- Au cours de l'année 2020, le Brésil, le Mexique et la Turquie ont encore fait l'objet d'une attention prioritaire et d'une veille sécuritaire renforcées, compte tenu du niveau de la menace et d'exposition du personnel.
- L'évolution de la menace islamiste, en particulier en Afrique, en Europe Centrale et en Asie du Sud/Est, est suivie de près et fait toujours l'objet d'une attention particulière.

En 2020, la pandémie de Covid-19 a eu un effet direct et majeur sur le suivi et la gestion du personnel Michelin en mobilité internationale.

La menace sanitaire et les risques qui en découlent, dans le domaine de la sûreté des personnes en particulier, ont nécessité un passage en mode de crise, une forte adaptabilité et une grande réactivité, ainsi qu'un travail collaboratif étroit entre tous les acteurs concernés – en particulier santé, voyage et mobilité internationale.

3 / RISQUES DROITS HUMAINS (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.2.)

L'identification des risques sur le respect des droits humains dans l'entreprise a fait l'objet d'un travail spécifique ces dernières années. Le Groupe emploie plus de 123 600 personnes et est implanté dans 26 pays, aux législations et cultures diverses. Ses salariés, les communautés locales autour des sites, ses fournisseurs mais aussi ses consommateurs peuvent être exposés à des risques de non-respect des droits humains. Certains risques sont considérés comme très faibles dans le Groupe (travail des enfants, travail forcé notamment) mais peuvent être présents dans la chaîne d'approvisionnement.

GOVERNANCE ET INDICATEURS POUR PILOTER LA PRÉVENTION ET L'ATTÉNUATION DES RISQUES

Michelin s'efforce de faire respecter les droits humains dans toutes ses activités et partout où il est présent. L'entreprise reconnaît les principes directeurs de l'ONU sur les droits de l'Homme ainsi que les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales. Elle adhère depuis 2010 au Pacte mondial de l'ONU, une initiative créée et animée par les Nations Unies qui encourage les entreprises à adopter une attitude socialement responsable au travers de dix principes.

Le Groupe souhaite appliquer partout dans le monde les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du Travail (OIT), notamment celles sur le respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective⁽⁶⁾, l'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession, l'élimination du travail forcé ou obligatoire et l'abolition effective du travail des enfants⁽⁷⁾.

(6) (cf. URD 4.1.2.3 Promouvoir un dialogue social responsable)

(7) (cf. URD 4.1.2.1 b Risques et mesures de prévention / Des risques de travail décent en cours d'évaluation dans la chaîne de sous-traitance)



Ces principes inspirent les documents internes de référence, et notamment la Charte Performance et Responsabilité Michelin, le Code d'éthique, le Code de conduite anti-corruption, le document « Avancer Ensemble – La marque d'un engagement réciproque », le Guide du Manager, et les Principes des Achats Michelin. Largement promus auprès des employés du Groupe, ces documents, traduits dans les principales langues de travail du Groupe, sont accessibles à tout moment sur les sites intranet des entités Michelin de chaque pays.

Afin d'accroître son expertise et de s'inspirer de bonnes pratiques, Michelin adhère également à l'association « Entreprises pour les Droits de l'Homme », qui réunit 20 entreprises françaises impliquées sur ces sujets. Le Groupe est aussi membre de l'initiative du Global Deal, qui vise à promouvoir le dialogue social et le travail décent partout dans le monde, ainsi que de l'initiative Business for Inclusive Growth. Fin 2020, Michelin a également pris la présidence du club « Droits humains » du Global Compact France.

Gouvernance

Depuis 2015, les questions relatives aux droits de l'Homme sont traitées au sein d'un comité opérationnel pluridisciplinaire qui se réunit 8 à 10 fois par an. Il rassemble des représentants des directions Développement et Mobilité Durables, Achats, Contrôle interne, Audit & maîtrise des risques, Relations sociales, Affaires Publiques, Juridique, Diversités et Inclusion. Il dresse un plan d'action annuel qui inscrit Michelin dans une démarche de progrès continu.

Depuis 2018, ces sujets sont également discutés deux fois par an au plus haut niveau de l'entreprise, au sein d'une gouvernance Droits de l'Homme présidée par le Directeur du Service du Personnel du Groupe à laquelle assiste également le directeur industriel, tous deux membres du comité exécutif. Cette gouvernance supervise le plan de progrès et les indicateurs ci-dessous.

Suivi de mise en œuvre

		2018	2019	Résultats 2020	Objectifs 2020
Santé sécurité	TCIR (Total Case Incident Rate)	1,9	1,4	1,2	< 2
Discrimination	% de femmes occupant des postes de niveau management	26,8 %	27,4 %	28,2 %	30 %
Climat social	Taux d'engagement des employés	80 %	81 %	83 %	85 %
Fournisseurs	% des fournisseurs qui sont aux standards du Groupe sur le thème des conditions de travail équitables lors des audits documentaire sur leurs performances RSE	80 % (sur 654 fournisseurs évalués)	85 % (sur 715 fournisseurs évalués)	86 % (sur 828 fournisseurs évalués)	70 % (sur 400 fournisseurs évalués)

En 2020, un important travail de définition de nouvelles ambitions « droits humains » du Groupe pour 2030 a été lancé afin de définir des indicateurs pertinents et des objectifs ambitieux à atteindre dans les dix ans à venir. C'est dans ce cadre, qu'un nouvel Index de Management des Diversités et de l'Inclusion a été élaboré.

3.1 / RISQUE DE DISCRIMINATION (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.2.2)

FACTEURS DE RISQUE

Des salariés peuvent être exposés à des comportements discriminatoires pouvant porter atteinte à l'égalité des chances dans leur accès à l'emploi, leur rémunération, leur accès à la formation, ou encore le déroulement de leur carrière (affectation, qualification, classification promotion professionnelle).

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

La Politique Diversités et Inclusion du groupe Michelin affirme des principes fondamentaux et identifie des éléments prescriptifs, notamment en matière de non-discrimination, ainsi que des indicateurs. Les diversités sont de dimensions multiples et couvrent notamment le sexe, l'âge, la culture, la religion, l'origine sociale, le handicap, l'orientation sexuelle, l'appartenance syndicale, la situation familiale, l'opinion politique, l'apparence physique.

La démarche en faveur des diversités et de l'inclusion de Michelin suit trois intentions : d'une part, que les équipes du Groupe puissent être représentatives de toutes les diversités présentes dans les régions dans lesquelles il opère ; d'autre part, que chaque personne soit traitée de manière équitable et puisse exprimer librement son authenticité et ses différences ; et, enfin, que les diversités soient vécues dans un esprit d'inclusion et d'ouverture afin d'être aussi un levier de performance collective.



Au cours de l'année 2020, une nouvelle Politique Diversités et Inclusion a été élaborée, pour être publiée au 1^{er} trimestre 2021, en lien avec les nouveaux engagements 2030 du Groupe, et les indicateurs de performance de son tableau de bord «Business Score Card».

À l'occasion de la rédaction de cette nouvelle politique, un Index de Management des Diversités et de l'Inclusion a été construit ; le Groupe ambitionne ainsi de suivre plus efficacement sa performance en matière de Diversités et d'Inclusion, à travers 12 indicateurs répartis en 5 domaines, chacun associé à une ambition :

- **Mixité** : « Atteindre la parité parmi les cadres Groupe, et, à l'horizon 2030, d'obtenir un taux de mixité benchmark dans notre secteur d'activité » ;
- **Identité** (ensemble des caractéristiques personnelles, dont : âge, orientation sexuelle, ethnicité, religion, etc.) : « Que toute personne puisse être elle-même et se développer dans l'entreprise dans son authenticité » ;
- **Pluri-nationalité du management** : « Toutes les nationalités et cultures des pays dans lesquels le Groupe est implanté sont représentées à toutes les fonctions centrales des zones et du siège, en cohérence avec l'importance géographique des activités. Dans chaque pays, dans chaque région, les postes de management sont tenus à plus de 80 % par des personnes du pays/de la région » ;
- **Handicap** : « Michelin propose des parcours professionnels adaptés aux situations de handicap rencontrées, et conformes à sa politique de développement des talents » ;
- **Egalité des chances** : « Chaque salarié peut développer ses talents dans l'entreprise, quel que soit son poste d'entrée (premier contrat de travail Michelin). Michelin, groupe industriel, porte une attention particulière à la promotion interne des opérateurs de fabrication (« agents » – cat 5) ».

En 2020, un texte de référence sur la discrimination a complété la Politique Diversités et Inclusion sur les attendus de l'entreprise, en citant explicitement en exemple douze critères de discrimination (sexe, âge, handicap ...) et en incluant des situations concrètes de comportements à promouvoir ou à éviter. Ce texte, en ligne avec les Conventions n°111 et 190 de l'OIT, a été validé par la Gouvernance Droit de l'Homme et figurera notamment dans la version actualisée du Code d'éthique publiée en 2021.

Une organisation mondiale à plusieurs niveaux structure le pilotage des diversités. La démarche est animée par le Directeur du Développement et de la Mobilité Durables. Ses orientations sont approuvées par la gouvernance Droits de l'Homme. Elle s'appuie au niveau corporate sur un Comité de Pilotage composé de cinq membres, issus respectivement des départements Affaires Publiques, Développement et Mobilité Durables, Formation, Recrutement, ainsi que de la Direction Corporate Personnel aux Affaires sociales.

Un réseau international « Diversités & Inclusion » de 20 membres, animé par le Directeur du Développement et de la Mobilité Durables, rassemble les managers Diversités de chacun des pays et/ou des régions où Michelin est présent.

Dans le cadre de l'étude mondiale « Avancer Ensemble, votre avis pour agir », 82 % des salariés ont répondu favorablement à la question qui portait sur la capacité du Groupe à « créer un environnement dans lequel des personnes d'origines diverses peuvent réussir ».

Une sensibilisation systématique des managers

Michelin se montre très attentif au harcèlement et aux discriminations dont pourraient être victimes ses employés sur leur lieu de travail. Pour réduire le risque de discrimination, les managers sont sensibilisés, et les formations sont tracées. Des campagnes de sensibilisation et des formations spécifiques diffusent une culture pratique de la diversité, partout dans le Groupe et à tous les niveaux hiérarchiques. Les pays sont aussi encouragés à développer des initiatives locales envers les managers et l'ensemble des salariés. En Europe, l'accent est mis ces dernières années sur les stéréotypes de genre, l'orientation sexuelle, le sexisme et le fait religieux.

Exemples locaux

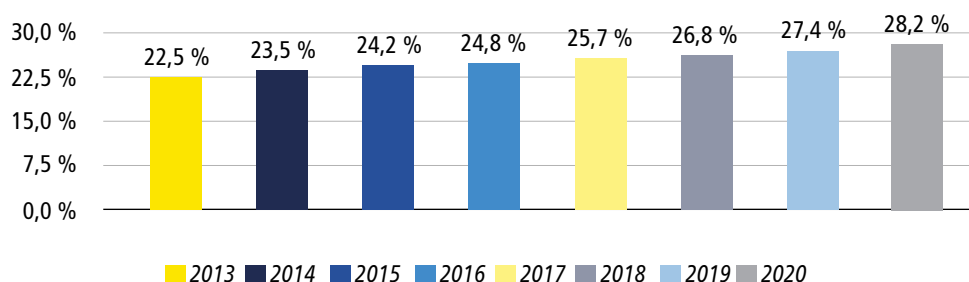
- Au **Brésil**, par exemple, des quizz sont menés auprès des équipes pour les sensibiliser dans un premier temps aux enjeux de diversités et à leurs biais inconscients ; à fin 2020, environ 200 employés ont suivi le e-learning associé, soit plus de la moitié du management et le tiers des équipes.
- En **France**, chaque manager ou partenaire de développement de proximité participe, avant sa prise de poste, à une formation sur les comportements discriminatoires et les enjeux liés aux diversités. Elle vise à dépasser les stéréotypes, découvrir les cadres juridiques de référence et anticiper les situations à risque (un questionnaire en ligne conçu avec le concours de l'Université d'Auvergne permet à chaque salarié de faire le point sur ses propres stéréotypes de genre).

Mixité dans l'entreprise

Michelin entend assurer l'égalité de traitement entre salariés hommes et femmes en facilitant l'accès de tous à tous les emplois et en veillant à une stricte égalité salariale. La part des femmes au sein du Groupe ne cesse de progresser par un effort de recrutement, de conception de postes, de modifications ergonomiques, et une attention aux parcours de carrières.



Suivi de mise en œuvre : la part des femmes au sein du Groupe



La part des femmes dans le management a constamment progressé depuis 2018, atteignant 28,2 % en 2020, même si l'objectif de 30 % en 2030 n'a pas été atteint. Afin de maintenir cette dynamique, et de « briser le plafond de verre », d'une part cette ambition a été renouvelée avec une cible de 35 % à horizon 2030, doublée d'une cible de 35 % de femmes occupant des positions dites de « Cadres Groupe » en 2030. Michelin applique une politique de non-discrimination et d'égalité de la rémunération à profil et poste équivalents. En 2020, l'écart global de rémunération entre les hommes et les femmes est de - 2,58 % (contre - 2,67 % en 2019).

Enfin, depuis début 2019, la MFPM (Manufacture Française des Pneumatiques Michelin), calcule et publie son Index de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, construit autour de 5 indicateurs, conformément à la réglementation française. La note de la MFPM pour l'année 2020 est de 93/100.

Le fait religieux

Afin de donner aux managers les réponses appropriées et de réduire au maximum les risques de discrimination, un guide sur le fait religieux a ainsi été conçu en France, avec l'appui d'un cabinet juridique français spécialisé. Depuis 2018, ce guide est déployé à la demande auprès des sites français. En 2019, le guide a été réactualisé, enrichi d'un questionnaire à choix multiple et digitalisé ; l'ensemble des chefs du personnel des différents sites français ont été sensibilisés à ce sujet. Ce guide a été transposé en Allemagne, au regard du droit national ainsi que des demandes spécifiques des salariés Allemands et déployé en 2020.

L'inclusion des personnes en situation de handicap

Michelin a défini en 2006 une politique en matière d'emploi des personnes handicapées. Elle vise à proposer un emploi aux personnes en situation de handicap ou à maintenir l'emploi des personnes qui le deviendraient au cours de leur carrière.

Michelin est signataire de la Charte du Réseau mondial « Entreprise & handicap » de l'Organisation Internationale du Travail depuis 2015. Le Groupe a en outre conclu en 2019 un accord de partenariat international avec Handicap International (Humanité et Inclusion) destiné à développer une expertise mondiale dans le domaine de l'insertion du handicap en entreprise. Un site pilote est en cours de déploiement en Inde (Chennai).

Du fait de l'hétérogénéité des situations, c'est le Service du Personnel qui est appelé, dans chaque pays, à identifier les axes de progrès et les modalités d'actions les plus pertinentes au regard des contextes locaux.

En 2017, Michelin France a renforcé sa politique en faveur de l'emploi des personnes en situation de handicap, en s'appuyant sur la création d'une mission Handicap France comprenant aujourd'hui vingt-trois référents handicap, d'une part, et, d'autre part, sur un plan d'actions concrètes sur 6 axes : recrutement/intégration, maintien en emploi, formation, sensibilisation, communication et pérennisation des achats avec le secteur protégé et adapté. Une convention nationale a été conclue en 2017 pour trois ans avec l'Agefiph pour ancrer durablement cette politique et lui apporter un soutien financier. Une négociation pour un accord handicap a été entamée dans la continuité de la convention nationale. À la MFPM (France), en 2019 le taux d'emploi de personnes en situation de handicap a atteint 6,8 % ; en 2020, le seuil légal de 6 % sera de nouveau atteint.

Exemples locaux

Afin d'améliorer sa capacité à recruter de jeunes talents en situation de handicap, Michelin Allemagne a conclu en 2020 un partenariat avec l'organisation myAbility pour déployer à partir de 2021 le programme myAbility Talent®, qui permettra à Michelin de se présenter - et d'être reconnu - comme un employeur attractif, socialement responsable et inclusif auprès des étudiants en situation de handicap.

Vers un management local

L'objectif du Groupe est de privilégier l'émergence d'un management local hautement qualifié partout, dans le respect des cultures locales. Il ne s'agit pas de pratiquer la discrimination positive, mais de recruter et d'employer des personnes en fonction de leurs compétences et de leur potentiel. Depuis 2013, Michelin s'est fixé comme objectif d'atteindre 80 % de management local pour ses zones de croissance. En 2020, le taux atteint est de 79 %.

3.2 / RISQUES RELATIFS À LA LIBERTÉ D'ASSOCIATION (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.2.3)

FACTEURS DE RISQUE

La maturité en matière de dialogue social peut-être très variable dans les différents pays d'implantation du Groupe. Une attention particulière est portée au dialogue dans les pays où la culture ou la législation ne favorisent pas la concertation avec le personnel.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Michelin s'est doté en 2015 d'une Politique de Relations sociales qui reconnaît l'apport positif de la liberté d'association et de la négociation collective au sein du Groupe et d'une représentation du personnel indépendante de la Direction, force de proposition et garante de la prise en compte des besoins des salariés partout où le Groupe est implanté. Dans ce texte, Michelin s'engage à respecter ceux qui acceptent d'assumer la responsabilité de représentant du personnel et d'intégrer celle-ci dans l'évaluation de leur potentiel ainsi que dans la gestion de leur carrière. Un Directeur des Relations Sociales Groupe promeut l'application de cette politique partout dans le monde et améliore le dialogue social là où il n'est pas au niveau souhaité.

Exemples locaux

La qualité du dialogue social s'est maintenue au Brésil et en Thaïlande, où le résultat de l'enquête d'engagement continue de progresser en 2020 ; il poursuit son amélioration en Amérique du Nord.

Par ailleurs, tout manager reçoit une formation sur le cadre légal régissant les relations sociales. Le respect des engagements de la Politique de Relations sociales fait également partie intégrante d'un processus de contrôle interne.

Michelin a travaillé en étroite relation avec IndustriALL Global Union, à la création d'un Comité Monde Michelin. Il a vu le jour en début 2020 avec 39 représentants salariés provenant de toutes les Régions du Groupe. Malheureusement en raison du contexte sanitaire, la première réunion a été reprogrammée pour le premier trimestre 2021.

Par ailleurs, c'est également dans cet esprit d'association plus large de son corps social que le Groupe a souhaité aborder le projet de simplification de ses activités tertiaires, lancé au premier trimestre 2020. Ce projet s'est en effet appuyé sur une très large implication du corps social sur l'ensemble de ses phases (détail 4.1.2.3 a) URD).

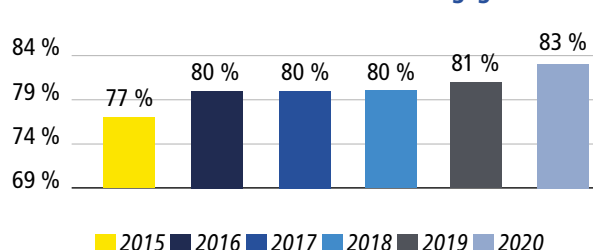
La qualité des relations sociales se mesure également par le taux d'engagement des employés, mesuré chaque année par l'étude annuelle « Avancer Ensemble » et soumise à l'intégralité des salariés du Groupe. En 2020, la participation des salariés y a été de 89 %, en hausse de 2 points par rapport à l'année précédente (Plus de 88 000 réponses). Le taux global d'engagement des salariés a progressé de deux points, à 83 % ; cette progression s'observe dans la très grande majorité (80 %) des Régions du Groupe.

Cette année, le Groupe a en outre choisi d'inscrire cinq questions complémentaires à cette enquête relatives à la perception que les employés ont eu du traitement de la crise sanitaire par Michelin. Les réponses ont permis de montrer que les employés avaient été particulièrement sensibles au lien managérial très fort établi durant cette période (89 % de réponses positives), et à la capacité de chaque équipe à bien arbitrer sur ses priorités (88 %). Au global, 86 % des salariés ont exprimé leur sentiment de fierté à l'égard de Michelin dans la gestion de la crise.

Risque social lors des restructurations du Groupe

Lorsque le Groupe est conduit à devoir arrêter certaines activités industrielles, il met systématiquement en œuvre des mesures d'accompagnement de ses salariés, en interne comme en externe, et veille à mettre en œuvre une démarche responsable de redynamisation des territoires concernés, en partenariat avec les territoires concernés. C'est le cas, par exemple, pour les fermetures des sites de Dundee (Ecosse), Bamberg (Bavière) et La Roche sur Yon (Pays de la Loire) actuellement en cours.

Suivi de mise en œuvre : le taux d'engagement



La démarche sociale de Michelin lors des fermetures d'usine a fait l'objet de discussions lors du Comité Corporate de Parties prenantes d'octobre 2019. L'ensemble des parties prenantes a relevé la bonne prise en compte du facteur humain par Michelin au moment de ces périodes difficiles. Le projet de simplification et de compétitivité pour accompagner l'évolution de ses activités tertiaires et industrielles en France annoncé en fin d'année 2020 s'inscrit dans une démarche de co-construction et de dialogue social large. Il s'appuie sur la négociation d'un accord-cadre excluant tout licenciement.

3.3 / RISQUE DE CORRUPTION (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.1.2.b.)

FACTEURS DE RISQUE

Michelin opère dans de nombreux pays du monde dont certains sont connus pour avoir un risque élevé en matière de corruption. Le Groupe s'efforce d'appliquer son Code de conduite anti-corruption partout où il est présent.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Michelin a formalisé en 2010 dans son Code d'éthique des règles de base et des lignes directrices qui doivent gouverner les décisions de chaque employé sur le thème de la prévention de la corruption. Pour renforcer ce dispositif, le Groupe s'est doté, en 2015, d'un Code de conduite anti-corruption, clair et pratique, à destination de tous les employés, démontrant sa volonté de continuer à se développer grâce à des pratiques commerciales éthiques et équitables. Ces deux codes ont été republiés en 2020 avec une nouvelle introduction rédigée par les Gérants actuels.

Ce Code a pour objectif de sensibiliser les managers et les collaborateurs de Michelin aux actions pouvant révéler un comportement corrompu, en fournissant des exemples et en apportant des conseils pour prévenir ces comportements. Il traite plus spécifiquement des cas-type que sont : les « pots-de-vin » et commissions illicites, l'utilisation des agents ou intermédiaires, le paiement de faveurs ou autres avantages incitatifs, les contributions caritatives et politiques, les cadeaux et invitations.

Michelin a adopté en 2018 un programme de conformité anticorruption (« ACCP »), sur la base des exigences de la Loi Sapin II. Ce programme décrit les risques liés à la corruption et l'approche de gestion de ces risques, puis définit les actions nécessaires pour s'assurer de la conformité du Groupe avec les réglementations anti-corruption. Il s'applique à tout le Groupe Michelin et est déployé par région. Il précise notamment ce qui est attendu en matière d'analyse de risques de corruption, de politique en matière de cadeaux & invitations, d'évaluation des intermédiaires du Groupe Michelin, de communication et de formation, de contrôle comptable, d'alertes internes, d'investigations, de contrôle interne et d'audits, de gestion des fusions et acquisitions, et de reporting attendus sur ce sujet. Il rappelle que la gestion du risque de corruption est faite dans chacune des Régions du Groupe et relève de la responsabilité des Directeurs de Régions.

Chaque équipe locale gère les sensibilisations et formations à réaliser auprès des employés sur la base de l'analyse des risques de corruption réalisée en Région avec l'aide des services juridiques locaux. En ce qui concerne les organes de direction du Groupe, depuis 2018, les membres du Comité Exécutif du Groupe ainsi que des membres du Groupe Opération Stratégique ont été formés.

En 2020, les risques en matière de corruption ont été évalués selon la méthodologie recommandée par l'Agence Française Anticorruption. Cette analyse a permis de classer les risques à la fois selon les processus, les secteurs d'activité et les zones géographiques du Groupe. Elle a également inclus une évaluation des risques de corruption parmi les tiers.

Les sujets éthiques font partie des thèmes audités de manière systématique chaque année, et certains thèmes peuvent également faire l'objet d'audits ad-hoc en fonction de demandes ou besoins particuliers. L'éthique (dont l'anticorruption) fait également partie des mesures revues lors des audits post acquisitions.

3.4 / RISQUE D'IMPACT NÉGATIF SUR LES COMMUNAUTÉS LOCALES (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.2.5.f.)

FACTEURS DE RISQUE

Michelin opère dans 117 sites de production dans 26 pays du monde. Même si de nombreux sites sont situés au sein de zones industrielles, des populations locales habitent dans un périmètre plus ou moins étendu aux alentours. Les risques envers elles peuvent être présents lors de la phase de construction d'un site, en marche courante ou lors d'une fermeture. Dans les plantations d'hévéas détenues par Michelin, les risques doivent également être pris en compte.



MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Des principes d'actions rédigés pour le Code d'éthique 2021 du Groupe visent à prévenir tout risque d'incidence négative sur les populations locales. Ils prennent en compte 4 cas de figure : lors de la construction d'un nouveau site industriel, lors de la marche courante d'un site, lors de la fermeture d'un site et lors de l'acquisition et la gestion de plantations d'hévéas. L'identification des risques d'impact négatif, la mise en place de plans d'action pour y remédier, le dialogue continu avec les parties prenantes alentours, la mise place d'un mécanisme de recueil des plaintes, le recrutement local prioritaire et la formation des populations locales, font partie des principes clé de ce texte pour lequel le WWF a été consulté.

Ainsi par exemple, lors d'un nouveau projet de construction industrielle, Michelin s'enquiert de l'impact de son implantation sur les communautés locales (accès aux terres, respect du patrimoine culturel...). Des études indépendantes ont été réalisées à ce sujet en Inde, en Indonésie et au Mexique. Elles ont débouché sur des recommandations ont été suivies par le Groupe. le Groupe dialogue avec de nombreuse ONG nationales ou locales afin de contribuer à la protection de l'environnement et des droits humains et d'encourager au développement de bonnes pratiques.

Exemples locaux

- Au **Mexique**, avant la construction d'une usine de pneumatique, un risque sur le droit à l'accès aux terres de la communauté locale a été identifié. Le Groupe s'est alors assuré de la légalité des droits d'acquisition des terres, et a veillé à ce que le projet favorise le développement économique des communautés locales. Il a notamment contribué financièrement à la rénovation d'infrastructures publiques locales et à la création d'une école de formation.
- En **Indonésie**, le programme de plantation de caoutchouc naturel durable et de reforestation mené dans le cadre de la joint-venture RLU est bâti en concertation avec les parties prenantes locales. Les agriculteurs de la région sont encouragés à améliorer leurs pratiques agricoles grâce à des programmes de formation et à développer les cultures vivrières. Le comportement éthique des agents de sécurité qui protègent les sites est également un point de vigilance.

3. 5 / RISQUES RELATIFS À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE ET DES DONNÉES PERSONNELLES (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.1.2.d.)

FACTEURS DE RISQUE

Avec ses 123 600 salariés et ses millions de consommateurs partout dans le monde, Michelin gère un volume important de données personnelles et veille notamment aux questions relatives à la conservation et à la confidentialité des données.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Le Groupe est en conformité avec le Règlement européen 2016/679 relatif à la protection des données. De plus, le Groupe a mis en place des Règles internes en matière de transfert des données à caractère personnel qui appliquent à toutes les données de notre personnel partout dans le monde les standards fixés par la législation européenne. La protection des données personnelles et de la vie privée de nos collaborateurs fait l'objet d'un contrôle interne au sein du Groupe.

3. 6 / RISQUE RELATIF À LA RÉMUNÉRATION – SALAIRE DÉCENT (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.2.3.b.)

FACTEURS DE RISQUE

La politique de rémunération de Michelin intègre de nombreux éléments et se base sur des benchmarks locaux. Michelin souhaite s'assurer que le salaire de chaque salarié soit suffisant pour subvenir à ses besoins et ceux de sa famille.



MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Soucieux que tous ses salariés puissent subvenir à leurs besoins, la politique de rémunération de Michelin intègre de nombreux éléments complémentaires au salaire (primes, intéressement, participation...). Le Groupe procure également une protection pour les conséquences financières liées aux accidents, maladie, et complète les dispositifs de retraite dans de nombreux pays.

En 2019, une démarche a été engagée visant à étudier si les salariés du Groupe disposent bien, avec tous les éléments de leur rémunération, d'un revenu qui leur permette de satisfaire leurs besoins et ceux de leur famille. En 2020, Michelin a développé une méthodologie adaptée à cette analyse, avec l'appui de Fair Wage Initiative, acteur expert sur cette question. Le Comité Corporate des Parties Prenantes du Groupe, consulté sur ce sujet en octobre 2020, a encouragé le Groupe à poursuivre cette démarche.

3.7 / RISQUE DE TRAVAIL DES ENFANTS (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.2.1.b.)

FACTEURS DE RISQUE

Aux vues des procédures en vigueur dans l'entreprise, le risque de travail des enfants a été évalué comme très faible au sein des sites Michelin. Dans la chaîne d'approvisionnement, une attention particulière est portée aux fournisseurs de caoutchouc naturel. Les premières analyses montrent que parmi les secteurs agricoles, les plantations d'hévéas sont un secteur peu touché par cette problématique. La gravité du sujet est néanmoins considérée telle que le Groupe maintient une vigilance sérieuse sur ce risque.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Michelin souhaite respecter les conventions fondamentales de l'OIT n°138 et 182 relatives à la prévention du travail des enfants dans toute la chaîne de valeur, de l'usine Michelin à ses fournisseurs.

Concernant les fournisseurs, des mesures spécifiques sont en place. Les principes des Achats, par lequel ils s'engagent à respecter les conventions fondamentales de l'OIT, et en particulier à ne pas faire travailler les enfants, sont annexés à tous les contrats. Des précisions concernant le travail forcé et le travail des enfants ont été rajoutées en 2020 dans ces principes.

Des représentants des Ressources Humaines, Des Risques et Du développement durable ont assisté en novembre 2019 à une formation organisée par RH Sans Frontières sur la prévention du travail forcé et du travail des enfants pendant toute une journée au siège parisien de Michelin.

IDENTIFICATION DES ZONES À RISQUES DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT CAOUTCHOUC NATUREL

Concernant les risques de travail des enfants dans la chaîne d'approvisionnement de caoutchouc naturel, l'application mobile Rubberway déployée par le Groupe dans six pays depuis 2017 a permis de recueillir des informations auprès de 42 000 planteurs d'hévéa sur un éventuel travail des enfants et les conditions dans lesquelles il pourrait se produire (aide ponctuelle, après l'école, à temps plein...).

Même si le phénomène apparaît comme extrêmement marginal, une analyse encore plus poussée par district a été menée afin de détecter une éventuelle occurrence locale particulière qui pourrait nécessiter une action de remédiation.

Exemples locaux

Un projet d'amélioration des conditions de vie et de travail des petits cultivateurs d'hévéas dans une province d'Indonésie a été lancé fin 2020. Elaboré avec l'ONG Ksapa, ce projet baptisé CASCADE intègre également des éléments de formation visant à prévenir le travail des enfants (voir 4.4. Les risques spécifiques au caoutchouc naturel).

Des prescriptions sur le travail des enfants en ligne avec les conventions de l'OIT n° 138 et 182 ont été rédigées pour l'édition 2021 du Code d'éthique et validées par la Gouvernance Droits de l'Homme. Elle établit les standards Michelin sur cette question et dénonçant toute pratique allant à l'encontre de ceux-ci à l'échelle du Groupe et de ses fournisseurs.



3.8 / RISQUE DE TRAVAIL FORCÉ (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.2.1.b.)

FACTEURS DE RISQUE

Le risque du travail forcé est en cours d'évaluation dans la chaîne d'approvisionnement de Michelin. Il est encore difficile d'apporter des réponses exactes sur cette question, mais Michelin souhaite analyser sa chaîne de sous-traitance afin de mieux identifier les secteurs et les pays les plus à risque.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

En 2020, les départements des Achats et du Développement durable ont conjointement participé à des groupes de réflexion sur le travail décent dans la chaîne d'approvisionnement. Ces échanges se sont déroulés au sein de l'Action Platform du Global Compact sur le travail décent, à laquelle Michelin adhère depuis 2019, de l'association RH Sans Frontières qui aide les entreprises à progresser sur les questions de travail forcé et de travail des enfants et du « Supplier's Forum » de son client Volvo, dont trois sessions se sont tenues sur des sujets relatifs à la maîtrise des enjeux « droits humains » chez les fournisseurs.

Ces participations ont fait progresser notre compréhension et nos pratiques sur de nombreux sujets et notamment le travail forcé, le travail des enfants, le salaire décent et les mécanismes de plaintes. Un texte prescriptif sur le travail forcé a été rédigé pour intégrer l'édition 2021 du Code d'éthique.

3.9 / RISQUE SUR LA SÉCURITÉ DES CONSOMMATEURS (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.1.1)

FACTEURS DE RISQUE

Le pneu étant le seul point de contact entre le véhicule et la route, la sécurité des produits est un enjeu qui a été considéré dès son origine comme majeur par le Groupe. La performance de ses produits dans ce domaine est mondialement reconnue par les consommateurs.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Afin de garantir la santé de ses clients, Michelin identifie dans sa cartographie les risques pour la sécurité des utilisateurs liés à l'utilisation de ses produits et apporte les mesures de prévention et d'atténuation appropriées, qui font également l'objet de contrôle interne.

Gouvernance

La gouvernance de la qualité des produits et services comprend une Direction Corporate de l'Audit, de la Qualité, du Contrôle Interne et de la Gestion des Risques, qui rapporte aux instances dirigeantes du Groupe ; et un Réseau Qualité au plus proche des opérations, constitué des Directions Qualité de chacune des entités du Groupe : business, opérations et régions. Elle définit une politique Qualité Groupe, incluant des prescriptions et standards qualité à appliquer.

Dans le domaine de la conception et de la fabrication des produits, la Démarche Qualité Michelin est définie et prise en compte à tous les niveaux, déployée au travers une organisation Qualité s'appuyant sur un système de management de la Qualité. Cette démarche vise à maîtriser et améliorer de manière continue les façons de faire pour garantir la qualité de la conception et de la fabrication des produits et des services et, plus globalement, pour garantir les promesses faites aux clients. Les standards qualité du Groupe Michelin s'appuient sur les standards et réglementations internationaux les plus stricts de la profession en matière de santé et sécurité des consommateurs et de protection de l'environnement.

En 2020, pour l'ensemble du Groupe, toutes marques et produits confondus, 6 actions de retrait ont été initiées. Elles ont concerné 1976 produits sur un total d'environ 200 millions de produits manufacturés chaque année par le Groupe. Les parties prenantes telles que constructeurs automobiles, distributeurs, réseaux de concessionnaires, clients ont été informés selon des moyens adéquats. Pour chaque campagne de retrait, une équipe pluridisciplinaire a géré la mise en œuvre du plan d'action selon les procédures de groupe. Un suivi continu est systématiquement assuré par la fonction Qualité pour apprécier l'efficacité du retrait.

Au-delà de la sécurité intrinsèque à la conduite d'un véhicule, Michelin participe à des démarches collaboratives au sein du Tire Industry Project qui réunit les principaux manufacturiers adhérents du WBCSD, afin d'analyser l'impact sur la santé de l'usage des pneumatiques. C'est ainsi qu'une étude a été menée sur l'impact des particules émises par les pneus lors du roulage. (voir 1.2 Risques de pollution de l'air et de l'eau).



Michelin est également partie prenante de nombreuses actions de promotion de la sécurité routière au niveau mondial et au niveau local, autour de ses sites industriels. Fort des partenariats conclus à la fois avec le public et le privé, et consolidés au fil des années, Michelin montre actuellement la voie au secteur privé dans le domaine de la mobilité sûre. L'affirmation par le Groupe de cette stratégie de leadership se traduit par un élargissement du Scope de la « sécurité routière » vers la « mobilité sûre » – un des quatre piliers de la mobilité durable – pour faire en sorte que la problématique s'adresse à une audience plus large et s'associe à plusieurs thématiques associées à la durabilité, comme l'égalité, la santé publique, le développement urbain et le changement climatique.

La Fondation Michelin a, avec la Fondation Total et la Fédération Internationale des Sociétés de la Croix Rouge et du Croissant Rouge, lancé le programme VIA, un programme indépendant d'éducation à la sécurité routière qui a pour ambition de toucher 100 000 jeunes sur trois ans. Il a été jusqu'ici dispensé dans plus de 250 écoles de huit pays (Inde, France, Kenya, Maroc, Cameroun, Mauritanie, Roumanie and Tanzanie).

Avec le soutien de la FIA et de ses clubs automobiles locaux, Michelin a également déployé avec succès un certain nombre de programmes dans le monde entier en 2020.

Exemples locaux

- En **Argentine**, la création du jeu vidéo en ligne, CarDriverXP, en collaboration avec Essilor et Total
- En **Chine**, la campagne « Safe Roads, Safe Kids »

4 / RISQUES LIÉS AUX PRATIQUES RSE DES FOURNISSEURS *(voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.1.3)*

La diversité de la chaîne de sous-traitance de Michelin et ses 50 000 fournisseurs font de la question des Achats responsables un enjeu majeur pour le Groupe. Alors que des procédures générales permettent de limiter les risques chez l'ensemble des sous-traitants, Michelin priorise ses actions en fonction des risques liés au pays d'opération ainsi que des secteurs à risque identifiés. Les matières premières et tout particulièrement les achats de caoutchouc naturel, font ainsi l'objet d'une vigilance et d'une démarche holistique particulièrement complète.

Gouvernance

La Direction des Achats est le principal relai des engagements sociétaux de Michelin auprès de ses fournisseurs. Sa mission est de garantir la disponibilité des produits et services nécessaires au Groupe, par la sélection de fournisseurs qui satisfont à nos exigences techniques et économiques, mais aussi à nos attentes en matière de responsabilité sociétale et environnementale.

Elle se structure autour de quatre domaines : les achats de matières premières, les achats de caoutchouc naturel, les achats industriels et les achats de services. Avec environ 11,5 milliards €, en 2020, les achats représentent plus de 55 % du chiffre d'affaires du Groupe. Michelin compte environ 50 000 fournisseurs, sur tous les continents. La Direction des Achats comprend quant à elle environ 800 collaborateurs à travers les différentes Régions d'implantation géographique du Groupe.

Afin de garantir la bonne prise en compte des enjeux environnementaux et de droits de l'Homme auxquels sont confrontés nos fournisseurs, la Directrice des Achats est membre des Gouvernances « Environnement » et « Droits de l'Homme », ainsi que du Comité « Éthique ». Un Manager du Développement Durable lui est hiérarchiquement rattaché, qui participe aux comités opérationnels du Groupe sur l'économie circulaire, les émissions de gaz à effet de serre, la biodiversité, les droits de humains et l'éthique. La démarche d'Achats responsables est animée au sein de chaque domaine d'Achats et de chaque Région, avec l'appui d'un réseau mondial « Achats Responsables », et une coordination assurée en central.

La démarche volontariste du Groupe en faveur d'une politique d'achats responsables se traduit par des actions de progrès conduites année après année en la matière, ainsi que par une série d'indicateurs spécifiques suivis en équipe de Direction, et par la formation continue de nos équipes d'acheteurs aux problématiques RSE. Les sociétés récemment acquises sont intégrées dans les processus achats du Groupe progressivement, selon un calendrier qui est leur est propre.

Signataire de la charte des « Relations Fournisseur Responsables » en octobre 2012, Michelin a obtenu en juin 2014 le label d'État du même nom, et, le 25 juin 2019, Michelin s'est vu remettre, au ministère de l'Économie et des Finances à Bercy, le Label Relations Fournisseurs et Achats Responsables. Ce label distingue les sociétés ayant fait la preuve de relations durables et équilibrées avec leurs fournisseurs. Ce Label a été reconduit en 2020.



En parallèle, en avril 2019, Michelin a reçu une attestation de maturité de ses pratiques d'achats au regard de la nouvelle norme internationale ISO 20400 « Achats Responsables ». Cette attestation, délivrée par une société externe agréée, reconnaît les pratiques du Groupe à un niveau probant.



4.1 / IDENTIFICATION DES RISQUES RSE (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.1.3.b.)

En complément de la cartographie Groupe, la Direction des Achats a développé une cartographie de risques relatifs aux enjeux de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE). Cette cartographie, établie pour la première fois fin 2017, fait l'objet d'une mise à jour régulière. Une refonte totale a été réalisée en 2020.

La cartographie permet de prioriser le déclenchement d'évaluations des performances RSE, et la mise en place d'actions de prévention adaptées en fonction de la nature et du contexte de la famille d'achats.

MÉTHODOLOGIE DE LA CARTOGRAPHIE 2020

Identification des catégories d'achat à risque

Cette cartographie hiérarchise les catégories d'achats en matière de risques RSE, en considérant quatre thèmes : l'Environnement, les Droits Humains, la Santé-Sécurité, et l'Éthique des Affaires. Des facteurs aggravants, comme par exemple la complexité de la chaîne d'approvisionnement, ont été pris en compte.

Chaque thème a été noté de 1 à 5 (1 : risque/impact faible à 5 : risque/impact élevé) en s'appuyant tout d'abord sur une analyse documentaire basée sur des rapports et analyses publiques, puis sur la base d'échanges en interne (category managers, responsables de domaines d'achats, experts du développement durable), ainsi qu'avec la consultation d'une ONG spécialisée sur les droits humains. Chaque catégorie d'achat a obtenu une note globale prenant en compte les notes de chaque thème et la présence de facteurs aggravants. Une matrice a ensuite été établie positionnant chaque catégorie d'achats en fonction de la note risque/impact (axe horizontal) et du montant d'achats (axe vertical). Chaque catégorie est représentée par une bulle de couleur qui illustre le(s) thème(s) constituant le facteur de risque principal.

Identification des pays d'achat à risque

La base de données de la société Verisk Maplecroft permet au Groupe d'identifier les pays dans lesquels le Groupe s'approvisionne qui présentent des risques en matière de respect de l'environnement et de droits humains.

Résultats de la cartographie 2020

Exemples de catégories d'achat à risque d'un point de vue RSE (indépendamment des montants achetés)		Principaux pays à risque RSE pour les approvisionnements de matières premières
Achats de matières premières	Achats hors matières premières	
<ul style="list-style-type: none">• Caoutchouc naturel• Matières premières contenant des minerais de conflits (même de manière très faible)• Caoutchouc synthétique, monomères, charges renforçantes, produits chimiques, huiles, renforts métalliques et textiles	<ul style="list-style-type: none">• Construction• Logistique• Et aussi (non exhaustif) : objets promotionnels, vêtements de travail, travail temporaire	Chine, Thaïlande, Vietnam, Russie, Indonésie, Brésil, Biélorussie*

* Ce pays a fait l'objet d'un signalement qui est en cours de traitement

Parmi toutes les matières premières, le caoutchouc naturel est une matière qui mérite une attention particulière d'un point de vue environnemental et sociétal. En effet, en considérant le marché d'une manière générale, le caoutchouc naturel provient à 90 % d'Asie, et 85 % des volumes sont produits sur de petites plantations de taille généralement inférieure à 4 ha ; la chaîne d'approvisionnement est complexe et fragmentée. En conséquent, **une approche particulière a été développée pour le caoutchouc naturel**. Elle est explicitée en fin de section.

Concernant les autres matières premières, que sont le caoutchouc synthétique et les monomères, les charges renforçantes (tel le noir de carbone), les renforts métalliques et textiles, les produits chimiques, etc., ceux-ci proviennent principalement de la chimie ou de la sidérurgie, avec les risques environnementaux et santé/sécurité liés à ces secteurs. A noter que certaines matières premières contiennent des dérivés de minerais de conflits et sont ainsi plus particulièrement exposés aux risques liés aux droits humains, et, bien que représentant un tonnage faible de ces minerais, font donc l'objet d'une approche spécifique.

Une fiche de synthèse a été établie, pour chaque catégorie ayant un niveau d'impact modéré ou supérieur, le niveau de couverture du montant de dépense par des évaluations RSE, les autres actions de prévention de risques existantes, et quelles doivent être les actions complémentaires à mettre en œuvre. Ce document est partagé en équipe de Direction des Achats.



4.2 / MESURES GÉNÉRALES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION DES RISQUES RSE CHEZ LES FOURNISSEURS (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.1.3.a.)

PRINCIPES DES ACHATS MICHELIN

Les Principes des Achats Michelin, document de référence de la Direction des Achats Michelin, publiés en 2012 et à nouveau mis à jour en 2017, reposent sur les valeurs du Groupe et ses engagements internationaux à travers les conventions fondamentales de l'OIT, le Pacte mondial des Nations Unies et les principes directeurs de l'OCDE.

Ce document décrit les principes fondamentaux qui régissent les relations du Groupe avec ses fournisseurs. Il formalise : les exigences qualité et les attendus du Groupe envers ses fournisseurs en matière environnementale, sociale et éthique ; le processus de sélection des fournisseurs ; et les règles de déontologie auxquelles les équipes Achats doivent se conformer.

Ce document est accessible en ligne à l'adresse <https://purchasing.michelin.com/Espace-documents>.

Ce document fait l'objet d'une refonte fin 2020/début 2021. Pour une meilleure lisibilité il est scindé en 2 documents distincts : l'un à destination des fournisseurs et l'autre à destination des acheteurs du Groupe et de leurs partenaires internes.

FORMATION DES ÉQUIPES ACHATS AUX ENJEUX RSE

Le Groupe mobilise des moyens importants pour renforcer le professionnalisme des équipes Achats et l'efficacité des processus. Le programme de formation des équipes Achats comporte notamment un module spécifique « Achats responsables » obligatoire pour tout acheteur. Ce module est également presté auprès de spécificateurs techniques et de partenaires internes clés du Groupe. Environ 80 % des acheteurs en poste sont formés. Depuis 2011, 701 personnes, dans le monde entier, ont suivi ce module spécifique, y compris des managers et acheteurs issus de la nouvelle filiale CAMSO. En 2020, ce module de formation a été transformé en une série de modules e-learning, afin de garantir une formation de qualité disponible à tout instant pour les équipes du monde entier.

Pour garantir le respect des règles d'éthique énoncées dans le Code d'éthique et le Code de conduite anti-corruption, documents de référence du Groupe, un module de formation en ligne spécifique a été développé en 2017. Il est déployé au sein de l'organisation Achats et auprès des partenaires internes en contact avec des fournisseurs du Groupe. Depuis fin 2017, plus de 5 400 personnes ont suivi ce module en ligne.

Des formations complémentaires ont lieu dans les différentes Régions – les modules liés à l'éthique spécifiques à l'Amérique du Nord ont, par exemple, été suivis par 100 % des acheteurs en 2020. Un module spécifique sur les risques droits humains chez les fournisseurs a également été développé en 2019 et est à la disposition de l'ensemble des équipes Achats du Groupe depuis le début de l'année 2020.

ÉVALUATION DU SYSTÈME QUALITÉ FOURNISSEUR

Afin de s'assurer de la Qualité et du respect des Principes des Achats par ses fournisseurs, Michelin a mis en place une « évaluation du système qualité fournisseur » (ESQF). Cette dernière porte entre autres sur l'application des impératifs de santé, de sécurité, de respect de l'environnement et des droits humains énoncés ou découlant des Principes des Achats Michelin.

Lorsqu'ils réalisent une ESQF, les auditeurs Michelin se rendent chez le fournisseur et évaluent, entre autres, les éléments suivants : conformité générale ; respect de l'environnement ; respect des droits humains et de la santé/sécurité ; chaîne d'approvisionnement. Plusieurs questions du formulaire ESQF ont été modifiées afin d'approfondir les aspects sociaux et environnementaux.

À l'issue d'une ESQF, les auditeurs Michelin décernent une note au fournisseur audité. Si celle-ci est inférieure à 80 %, l'audit n'est pas considéré comme réussi. Le fournisseur est enjoint de mettre en place les actions correctives identifiées lors de l'audit, et d'améliorer globalement ses performances avec une démarche de progrès. Dans le cas d'audit non réussi la note initiale sera réévaluée en fonction des actions mises en place par le fournisseur. En fonction des résultats obtenus, Michelin peut mettre un terme à sa relation contractuelle avec le fournisseur.

En complément de l'assurance Qualité et du respect des Principes des Achats, l'audit a pour objectif de faire progresser nos fournisseurs dans la durée.

ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE RSE DES FOURNISSEURS

Dans le cadre des Ambitions de développement et mobilité durables « Performance et Responsabilité Michelin 2020 », la Direction des Achats s'est fixée comme objectif d'évaluer la performance RSE des 400 principaux fournisseurs afin que 70 % d'entre eux atteignent le niveau « confirmé » des standards du Groupe en RSE. La société de notation RSE EcoVadis réalise pour le compte du Groupe des audits documentaires qui mesurent



la performance de nos principaux fournisseurs sur 21 indicateurs RSE regroupés en quatre thèmes : Environnement, Social & Droits Humains, Éthique, et Achats responsables. Les fournisseurs qui sont évalués par EcoVadis sont des fournisseurs de rang 1. Néanmoins, dans certains cas où Michelin achète à des distributeurs, le fournisseur de rang 2 (producteur) peut être évalué.

Déploiement des audits documentaires EcoVadis (taux de couverture des montants d'achats)

Selon les catégories d'achats

> 60 % des achats du Groupe

> 85 % des achats de caoutchouc naturel

> 90 % des achats d'autres matières premières

Selon les pays à risques (pour les matières premières)

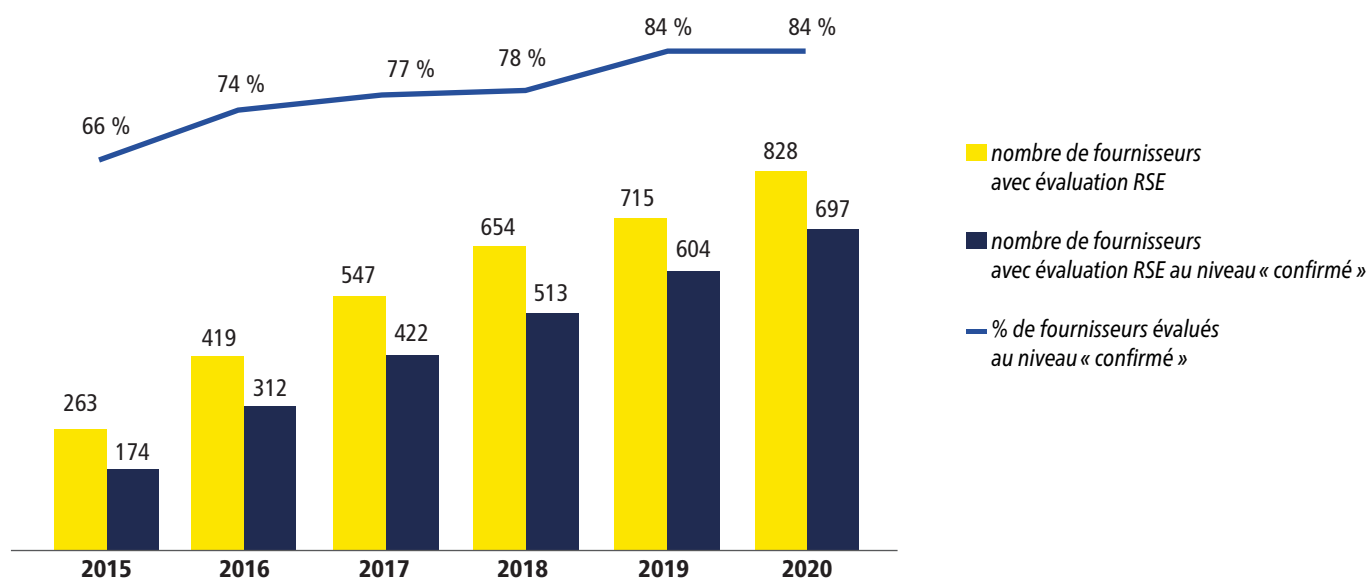
95 % des achats réalisés dans des pays qui présentent un risque en matière de respect de l'environnement

92 % des achats dans des pays qui présentent un risque en matière de respect des droits humains

En 2021, la société nouvellement intégrée CAMSO va commencer à déployer les évaluations RSE de ses fournisseurs les plus à risques. En parallèle, la couverture des audits documentaires sera étendue, en ciblant prioritairement les catégories à risques identifiées lors de la phase de cartographie qui avaient un taux de couverture insuffisant.

Résultats

Suivi de mise en œuvre : score RSE des fournisseurs



En 2020, sur un panel de 916 fournisseurs cibles, 828 fournisseurs ont une évaluation RSE valide, ce qui correspond à un taux de réponse de 90 %.

En 2020, 84 % des répondants, soit 697 fournisseurs, atteignent le niveau « confirmé » des standards du Groupe sur le score global. Les fournisseurs en deçà de la cible doivent mettre en place un plan d'amélioration de leur performance RSE. Ceci fait l'objet d'un suivi par les équipes Achats. Afin de mieux piloter la mise en place des plans d'actions correctifs, un indicateur a été instauré en 2019 qui indique le pourcentage de fournisseurs qui ont effectivement créé un plan d'action lorsque cela a été requis.

La bonne réalisation d'un plan d'action est systématiquement validée par une réévaluation. De très mauvais résultats répétés ou un manque d'engagement sur les enjeux liés au développement durable peuvent conduire la Direction des Achats à revoir ses relations contractuelles avec le fournisseur, voire à y un mettre un terme. Cette décision fait l'objet d'une réflexion collégiale qui prend en compte les conséquences d'une telle décision.



Progrès

L'attention portée aux évaluations tant par nos équipes achats que par nos fournisseurs, conjointement à la mise en place d'actions correctives est porteuse de progrès.

Ainsi, à la fin 2020, sur les 671 fournisseurs qui ont une historique d'évaluation, 417 ont progressé soit 62 % et 135 ont conservé le même score soit 20 %. Enfin, sur les 172 fournisseurs qui avaient un score inférieur aux attentes lors de la précédente évaluation, 100 d'entre eux (soit 58 %) ont atteint le niveau attendu.

AUTO-ÉVALUATION RSE ET CRITÈRES RSE

En 2018, un questionnaire d'auto-évaluation RSE a été développé et mis à disposition des opérationnels de la fonction achat. Cette autoévaluation de la performance de Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE) des fournisseurs peut être demandée, à l'appréciation de l'acheteur, lors de la phase d'appel d'offres, ou en cours de contrat. Elle permet de mesurer la maturité des fournisseurs en matière de pratiques RSE et de la prendre en compte parmi les critères de sélection du fournisseur si c'est pertinent.

Elle s'applique uniquement à des fournisseurs dont la performance RSE n'est pas évaluée par les audits documentaires.

La prise en considération de critères RSE lors des appels d'offres est encouragée et en développement et une liste de critères RSE a été établie pouvant être pris en compte lors de la rédaction d'un appel d'offres. Les critères RSE peuvent porter sur les performances RSE des sociétés consultées, comme sur les performances RSE des offres proposées.

MESURES SPÉCIFIQUES À CERTAINES CATÉGORIES D'ACHATS À RISQUE RSE

En complément des démarches spécifiques aux matières premières et au caoutchouc naturel qui sont détaillées ci-dessous, certaines mesures sont ciblées et adaptées à certaines catégories d'achat à risque RSE.

Exemples d'actions ciblées par catégorie d'achat

- **Achats d'objets promotionnels** : limitation des achats auprès d'un nombre restreint de fournisseurs ayant été validés par la direction des achats, y compris sur des enjeux RSE.
- **Achats de construction** : renforcement des Principes des Achats par des clauses spécifiques dans les contrats d'achat de construction, registres pour les accidents, contrôles sur site, mise en place de plans de prévention lors de prestations sur site (enjeux de santé, sécurité et environnementaux),...
- **Achats d'énergie** : développement de la part des énergies renouvelables et, pour tout projet de fourniture énergétique, il est demandé aux fournisseurs des alternatives en énergie renouvelable.
- **Achats de logistique** : soutien des objectifs du Groupe relatifs à la réduction des émissions dans ce domaine, avec notamment la demande d'alternatives vertes lors des appels d'offres, l'utilisation d'un outil spécifique (EcoTransIt) pour mieux évaluer les impacts sur les gaz à effet de serre de nos achats de transport, la tenue de forums transporteurs...

4.3 | DÉMARCHÉ SPÉCIFIQUE AUX MATIÈRES PREMIÈRES (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.1.3.a.)

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

Le Groupe a mis en place une démarche volontariste et a établi quels sont les catégories d'achats et les fournisseurs qui représentent les émissions de GES les plus importantes ; Michelin communique avec ces fournisseurs pour inciter ces derniers à débiter, développer ou accélérer leurs démarches visant à diminuer leurs émissions de GES.

Inventaire des émissions

Un inventaire des émissions de GES sur le Scope 3 (émissions indirectes, hors sites de production) du Groupe a été réalisé en 2020. Les émissions liées aux achats de biens et de services du Groupe (Scope 3 catégorie 1, selon nomenclature du Greenhouse Gas Protocol, et qui donc n'incluent notamment pas les émissions liées aux achats de logistique) sont estimées à 8,5 Millions de tonnes CO₂eq/an. Ces émissions représentent donc environ la moitié des émissions du Scope 3 hors phase d'usage (catégorie 11). (Cf. URD 4.1.4.1 a) Réduction de l'empreinte carbone et transition énergétique, Inventaire des émissions de CO₂ Scopes 1, 2 et 3.).

La part des matières premières (caoutchouc naturel compris) est prépondérante puisqu'elle représente 91% des émissions liées aux achats de biens et de services. Pour cette raison l'effort sur les émissions liées à la chaîne d'approvisionnement porte en priorité sur la fourniture des matières premières, en parallèle du travail significatif réalisé sur les achats de logistique.

Programme CDP Supply Chain

Le CDP offre un système global de mesure et de publication d'informations environnementales, afin d'évaluer les stratégies adoptées en matière de changement climatique. En 2018, Michelin a rejoint le « Supply Chain program » du CDP et a demandé à ses principaux fournisseurs de matières premières de participer à cette initiative. Ceci permet d'impliquer nos fournisseurs et de motiver ceux-ci à quantifier et publier leurs émissions de gaz à effet de serre et à développer des stratégies de réduction de ces émissions. Les réponses permettent au Groupe de mieux calculer les émissions sur sa chaîne d'approvisionnement et d'identifier des opportunités de réduction. Cette démarche est essentielle pour mener une action efficace sur l'ensemble de la chaîne de production et développer la mise en place de bonnes pratiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Cette campagne a été faite en 2018 et renouvelée en 2020 et sera reconduite annuellement. En 2020, 69 fournisseurs de matières premières ont été interrogés, avec un taux de réponse de 87 %. Les 60 fournisseurs de matières premières ayant répondu représentent 67 % des émissions liées aux achats de biens et de service du Groupe (Scope 3 catégorie 1, selon inventaire réalisé en 2020) et environ 50 % des dépenses de matières premières et caoutchouc naturel.

33 fournisseurs ont obtenu un score supérieur ou égal à B-, ce qui témoigne d'une bonne maturité sur le sujet.

Cibles de réduction d'émissions dites « Science based Targets »

En 2020 le SBTi (Science Base Target Initiative) a validé les cibles environnementales du Groupe. Celles-ci incluent une cible relative aux achats de biens et de services, à savoir que les fournisseurs représentant 70 % des émissions liées aux achats de biens et de service du Groupe (Scope 3 catégorie 1) devront s'être fixé, d'ici 2024, des cibles de réduction d'émission de GES qui soient « science-based ».

En 2020, les fournisseurs représentant 13% des émissions de cette catégorie ont déclaré avoir des cibles « science-based » lors du questionnement CDP, ou avaient effectivement des cibles validées par le SBTi.

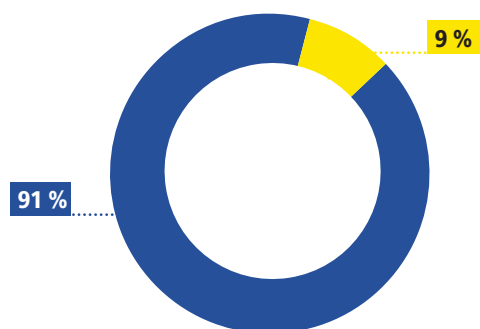
Économie circulaire

Afin de soutenir les efforts du Groupe quant à l'utilisation de matériaux durables, il est demandé aux principaux fournisseurs de matières premières de fournir une feuille de route pour développer des matériaux d'origine renouvelable ou recyclée.

CERTIFICATION ISO 14001

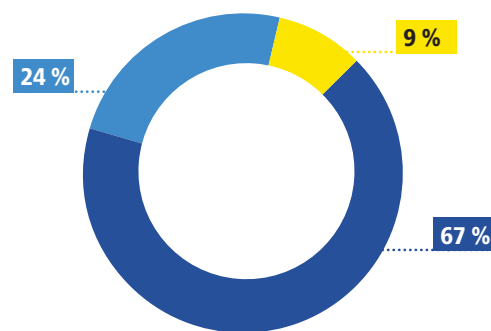
Si la certification ISO 14001 n'est pas impérative pour tout fournisseur de matière première, elle est néanmoins vivement encouragée. Fin 2020, 65 % des fournisseurs de matières premières ont une certification ISO 14001.

Répartition des émissions de GES des biens et services achetés (catégorie 1 du Scope 3)



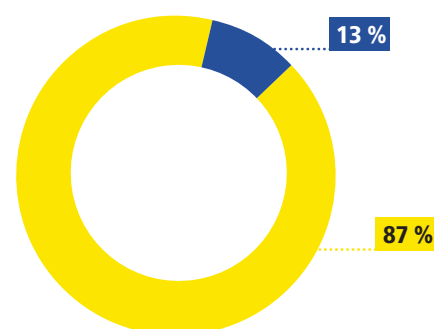
- Émissions par les fournisseurs d'autres biens et services
- Émissions par les fournisseurs de matières premières

Part des fournisseurs ayant répondu au CDP dans les émissions de GES (catégorie 1 du Scope 3)



- Émissions d'autres fournisseurs
- Émissions par les fournisseurs de matières premières ayant répondu au CDP
- Émissions d'autres fournisseurs de matières premières

Part des fournisseurs ayant des cibles « science-based » dans les émissions de GES (catégorie 1 du Scope 3)



- Émissions d'autres fournisseurs
- Émissions de fournisseurs avec cibles « science-based »

MATÉRIAUX CRITIQUES

Les matériaux critiques sont définis comme des matériaux à la fois essentiels dans leur usage et soumis aux risques d'approvisionnement, et font référence d'une manière générale à certains minerais et aux terres rares. Ce type de matériaux est très peu présent dans les pneumatiques. Ils sont gérés conformément au dispositif de gestion des risques d'approvisionnement. Ce dispositif est en place pour l'ensemble des matières premières : les matières présentant un risque particulier sont identifiées au sein d'une cartographie, et des dispositifs de gestion de risque sont mis en place. Parmi ces mesures, peuvent être citées entre autres la mise en œuvre de contrats pluriannuels, la recherche de nouveaux fournisseurs, la constitution de stocks stratégiques pour certains produits critiques et la recherche de produits de substitution, ainsi que le dispositif lié au devoir de vigilance sur les minerais de conflits (voir paragraphe suivant).

MINERAIS DE CONFLIT

Michelin se montre particulièrement vigilant sur l'origine de certains minerais utilisés dans ses produits, même s'ils le sont en très faibles quantités. L'or, l'étain, le tantale et le tungstène sont communément regroupés sous l'appellation « minerais de conflits ». Depuis 2019, Michelin intègre à sa démarche le cobalt. Michelin exerce son devoir de vigilance en s'appuyant sur les recommandations de l'OCDE en la matière, et les outils mis à disposition par la Responsible Minerals Initiative (RMI). Michelin identifie les matériaux et composants entrant dans la composition de ses produits qui contiennent ces minerais ou leurs dérivés, et demande périodiquement aux fournisseurs de ces matériaux et composants de remplir le formulaire Conflict Minerals/Cobalt Reporting Template du RMI. Michelin vérifie ensuite la conformité de ces formulaires et listes par rapport aux listes établies par le RMI. Pour tous ces minerais, les formulaires retournés par nos fournisseurs permettent de vérifier si ces derniers travaillent bien dans le cadre de fonderies homologuées par la RMI.

PRODUITS CHIMIQUES

Le règlement européen REACH « Registration, Évaluation, Autorisation and Restriction of Chemicals » (Enregistrement, Évaluation, Autorisation et Restriction des Substances Chimiques) adopté pour mieux protéger la santé humaine et l'environnement contre les risques liés aux substances chimiques, impose à tous les fabricants et importateurs de substances chimiques de plus d'une tonne par an, d'enregistrer ces substances auprès de l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA). Les entreprises concernées doivent identifier et gérer les risques liés aux substances qu'elles fabriquent et commercialisent dans l'UE. Elles doivent montrer à l'ECHA comment la substance peut être utilisée en toute sécurité et communiquer les mesures de gestion des risques aux utilisateurs. Michelin remplit ses obligations d'enregistrement en tant que fabricant ou importateur d'une substance chimique, et vérifie la conformité de ses fournisseurs en matière d'enregistrement des substances que le Groupe utilise, et s'assure ainsi de la conformité avec la réglementation REACH.

4. 4 / LES RISQUES SPÉCIFIQUES AU CAOUTCHOUC NATUREL (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.1.3.c.)

Acheteur majeur de la filière caoutchouc naturel à l'échelle mondiale, le groupe porte une attention particulière à sa chaîne d'approvisionnement hétéroclite qui fournit cette matière première indispensable à la fabrication de pneumatiques.

Parmi les trente millions de personnes qui vivent de l'hévéaculture à l'échelle mondiale, six millions sont des petits propriétaires terriens. ces derniers produisent 85 % de la production mondiale sur des plantations de taille modeste, généralement inférieures à quatre hectares.

FACTEURS DE RISQUE

Si la culture d'hévéas (arbre qui produit le caoutchouc naturel et absorbe du CO₂) a un potentiel pour contribuer à limiter le changement climatique, elle comprend néanmoins des risques spécifiques tant sur le plan environnemental que social. La présence majoritaire des petits exploitants dans l'industrie, qui dans certains pays peut inclure un réseau complexe d'intermédiaires entre le planteur et l'usine, rend difficile la visibilité et la maîtrise des risques dans la chaîne d'approvisionnement. Sur le terrain, plusieurs années de prix comparativement bas, associés à une faible productivité dans certains pays, ont affecté les conditions de travail et les moyens de subsistance de certains petits exploitants agricoles. Sur le plan environnemental, le risque de déforestation dans le but de planter des hévéas, et ainsi d'atteinte à la biodiversité, est identifié. Enfin, des risques de conflits liés à la propriété foncière et à un éventuel accaparement des terres, mais aussi d'utilisation de pesticides nocifs à la santé, sont également inventoriés.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Politique « caoutchouc naturel responsable »

Michelin fut le premier fabricant de pneumatiques à publier un engagement pour une production et des achats responsables et durables de caoutchouc naturel. Ainsi, en complément des Principes d'Achats Responsables de Caoutchouc Naturel publiés en 2015, le Groupe a formalisé les engagements publics pris à travers sa Politique de Caoutchouc Naturel Responsable publiée en 2016, et qui sera mise à jour début 2021 pour tenir compte, entre autres, des lignes guide de la plateforme GPSNR (voir plus bas).



Rédigée avec l'aide de ses parties prenantes, et notamment avec celle d'ONG spécialisées dans la protection de l'environnement et des Droits Humains, la politique de caoutchouc naturel responsable constitue aujourd'hui une référence contractuelle pour les fournisseurs du Groupe.

Ce document, qui peut être téléchargé sur le site des achats du Groupe (<https://purchasing.michelin.com/Espace-documents>), définit précisément les conditions d'exploitation de cette matière, tant sur le plan environnemental (zéro déforestation, sanctuarisation des zones de tourbières, des zones HCV – High Conservation Value – et HCS – High Carbone Stock), que sur le plan social et celui des Droits Humains (conditions de travail, consentement préalable, libre et éclairé des populations concernées, etc.). Michelin encourage tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement à adopter des pratiques responsables au niveau social, environnemental et de gouvernance pour maintenir l'hévéaculture dans une dynamique vertueuse.

La politique vient détailler et expliciter les cinq engagements centraux que Michelin entend respecter et promouvoir :

- Respecter tous les acteurs de la filière hévéicole, en favorisant la résolution des conflits liés à la propriété foncière et en améliorant les conditions de travail et le cadre de vie de chacun.
- Faire de l'hévéaculture un vecteur de protection de l'environnement, en luttant contre la déforestation et en maîtrisant au mieux l'impact potentiel de l'activité hévéicole sur la faune et la flore.
- Être un acteur de l'amélioration des pratiques agricoles, en œuvrant à la diffusion de pratiques culturales plus efficaces au sein de la filière hévéicole et tout particulièrement à destination des petits exploitants. Michelin entend ainsi agir en faveur de l'accroissement des rendements agricoles.
- Encourager un usage raisonné des ressources naturelles en accroissant l'efficacité du caoutchouc employé dans les pneus. Michelin ne cesse de développer de nouveaux procédés techniques qui optimisent l'emploi du caoutchouc dans ses produits.

Michelin se pose en acteur intègre de la filière hévéicole, en agissant de manière transparente, en refusant toute forme de corruption et en dialoguant avec ses parties prenantes locales et internationales.

LES ÉVALUATIONS DES ACTEURS DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

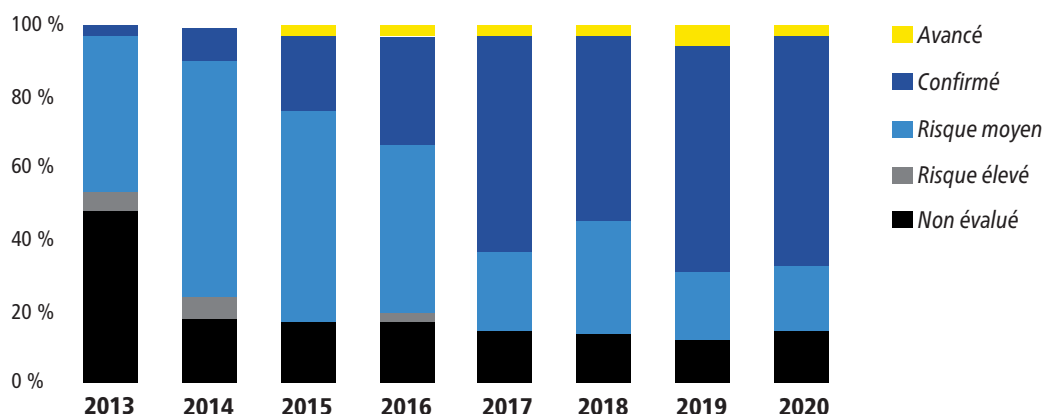
L'évaluation des pratiques RSE de notre chaîne d'approvisionnement en caoutchouc naturel se différencie selon les acteurs :

- pour nos fournisseurs directs : des audits documentaires réalisés par EcoVadis et des audits sur site sont mis en œuvre ;
- pour les usines de nos fournisseurs directs et leur chaîne d'approvisionnement amont : une cartographie des risques est réalisée via l'outil Rubberway®.

Audits documentaires EcoVadis

Depuis 2013, les fournisseurs de caoutchouc naturel du Groupe participent à l'évaluation de leurs performances sociale et environnementale réalisée par la société EcoVadis. Des plans d'actions correctifs sont mis en place si les résultats sont en-deçà du niveau attendu. En 2020 la grande majorité de nos fournisseurs en caoutchouc naturel, (représentant plus de 85 % de nos volumes d'achat en caoutchouc naturel) sont évalués par des audits documentaires. Enfin 69 % des volumes totaux sont au niveau 'confirmé', ce qui correspond à 77 % des volumes ayant fait l'objet d'une évaluation (calcul basé sur les montants d'achat 2020).

Suivi de mise en œuvre : performance des fournisseurs selon les scores EcoVadis (par montant de dépenses)



Audits sur site

Une équipe dédiée audite sur site chaque usine qui fournit du caoutchouc naturel au Groupe. Les audits portent principalement sur des aspects qualité mais aussi sur des problématiques RSE, telles que l'environnement (traitement des eaux...), la santé et la sécurité des travailleurs. Chaque usine est auditée tous les ans ou tous les deux ans ; ainsi, ce sont plus de 140 usines par an qui sont auditées. Un retour est systématiquement fait, avec une demande de plan correctif si un manquement est observé.



Application Rubberway®

Depuis 2017, le Groupe déploie une application mobile appelée Rubberway dont le but est de cartographier, en collaboration avec ses fournisseurs, les risques sociaux et environnementaux liés aux pratiques des différents acteurs de sa chaîne en caoutchouc naturel. Il s'agit d'évaluer les risques au-delà des fournisseurs directs (de rang 1). Les différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement en caoutchouc naturel de Michelin (usines de transformation de la matière première, intermédiaires, grandes plantations et petits planteurs) utilisent l'application pour renseigner des informations sur leurs pratiques sur les 4 thèmes suivants : droits humains, environnement, formations agricoles et transparence commerciale.

Les données ainsi récoltées sont analysées et synthétisées sur une plateforme web ; la cartographie réalisée permet de mettre en lumière les zones à risques sociaux et environnementaux. Ces résultats sont partagés avec nos fournisseurs et peuvent être utilisées pour préparer des plans de progrès ou mettre en place des actions de remédiation de façon collaborative.

En 2019, Rubberway a fait l'objet de la création d'une co-entreprise avec Continental AG et SMAG (éditeur de solutions logicielles), afin de faire de Rubberway® une solution indépendante, accessible à tous les utilisateurs de caoutchouc naturel. Ceci ouvre la voie à une utilisation plus large de l'application par d'autres pneumaticiens et équipementiers, favorisant ainsi une accélération des pratiques responsables de la filière caoutchouc naturel.

Déploiement et suivi

Fin 2020, 58 usines de caoutchouc naturel ont répondu aux questionnaires, 42 053 questionnaires ont été remplis, dont plus de 39 000 provenant de petites plantations, ce qui représente 55 % du volume acheté par Michelin.

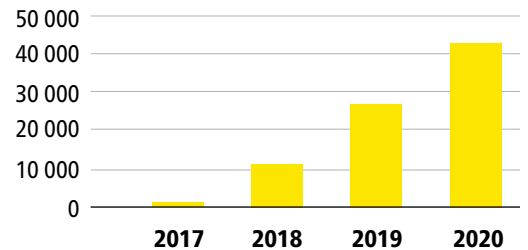
L'application a été déployée dans les pays suivants : l'Indonésie, la Thaïlande, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Nigeria, le Libéria et le Brésil.

Michelin demande à ses fournisseurs de déployer dans un premier temps l'outil Rubberway dans leurs sites de productions et chez leurs fournisseurs directs, avec l'objectif de cartographier à ce niveau 80 % des volumes de caoutchouc naturel utilisés d'ici fin 2021. Courant 2020 le déploiement a été ralenti par la crise Covid, pour atteindre fin 2020 le taux de 55 %.

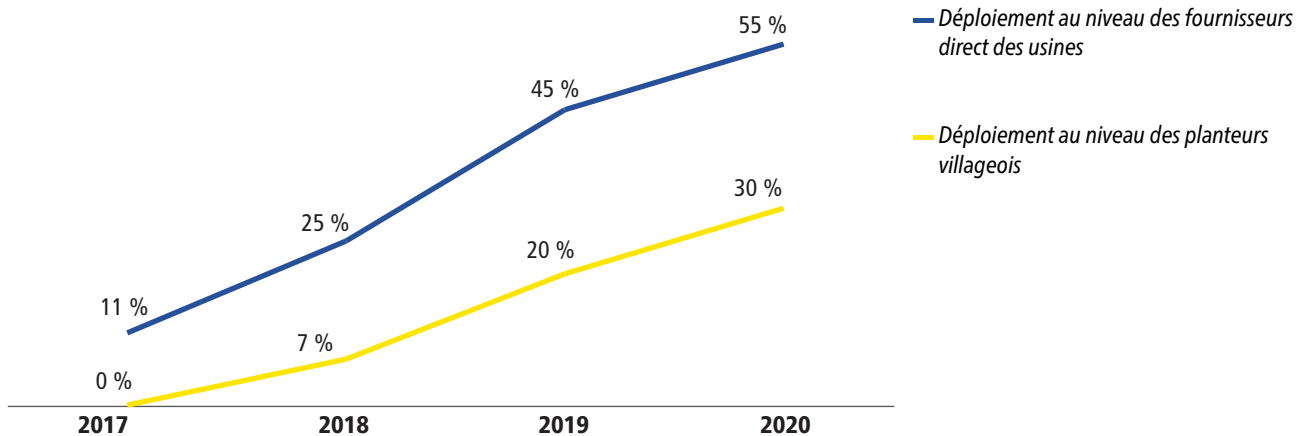
Mais le niveau où la démarche présente le plus d'intérêt est celui des planteurs. Étant donné le nombre très élevé de planteurs (environ 6 millions dans le monde), Michelin souhaite qu'un nombre suffisant d'entre eux participent à la cartographie Rubberway pour s'assurer que celle-ci soit représentative des pratiques des planteurs.

Fin 2020, il est estimé que ce seuil est atteint pour 30 % des volumes utilisés par Michelin. L'objectif est d'atteindre 80 % en 2025.

Suivi de mise en œuvre : nombre de questionnaires Rubberway complétés (cumulatif)



Suivi de mise en œuvre : déploiement de Rubberway

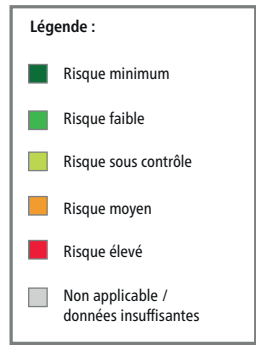


Les résultats et risques identifiés à ce jour sont présentés dans le rapport 2015-2020 (référéncé ci-dessous).

Les progrès sont reportés de façon transparente sur le site Internet des Achats Michelin (<https://purchasing.michelin.com/fr/caoutchouc-naturel-responsable-et-resilient/>).



Un aperçu des résultats est présenté ici, avec l'analyse par juridiction dans 6 pays. Une juridiction est une division administrative de chaque pays qui généralement correspond à un carré de 100 km de côté. Fin 2020, les planteurs villageois ont été cartographiés sur 56 juridictions comptant au moins 50 répondants chacune. La cartographie ci-dessous, établie au 30 novembre 2020, représente chaque juridiction sous forme d'un carré.



Exemple local, le projet Cascade

L'étude des résultats au niveau des planteurs villageois a amené le Groupe à lancer un projet en Indonésie, dans l'île de Sumatra, où se situent un nombre de zones présentant des risques assez élevés sur plusieurs thématiques. Ce projet, réalisé en partenariat avec l'entreprise à mission Ksapa, a pour objectif de faire face aux risques liés à la production de caoutchouc naturel grâce à un programme holistique de renforcement des capacités qui permet aux planteurs villageois d'adopter de bonnes pratiques. Baptisé projet CASCADE (Committed Actions for Smallholders Capacity Development), celui-ci vise à aborder la problématique des revenus, les droits des travailleurs, la santé et la sécurité, et les pratiques environnementales. Il prévoit également d'offrir des possibilités de diversification des moyens de subsistance grâce à des modèles de cultures intercalaires et d'agroforesterie. Ce projet a démarré fin 2020 par une phase d'étude sur le terrain qui permettra dès 2021 de mettre en place des actions concrètes sur une durée de 4 ans.



Les actions sur le terrain

Les actions conduites par le Groupe ou ses co-entreprises en vue d'une production durable de caoutchouc naturel sont nombreuses et variées, comme en témoignent les exemples suivants : production et vente à des agriculteurs de jeunes plants d'hévéa sélectionnés à haut potentiels de production, transmission du savoir-faire acquis sur les meilleures pratiques agricoles en formant environ 100 000 agriculteurs chaque année, promotion des bonnes pratiques environnementales... Citons aussi la mise en place de programmes de prévention de maladies (paludisme, Sida...), d'accès aux soins médicaux, à la scolarité ou encore au logement. La SIPH, co-entreprise localisée en Afrique de l'Ouest, a mis en place les programmes cités ci-dessus, tant sur le volet environnemental que sur le volet social.

Exemples locaux

- **Brésil** : Un programme mis en place à Salvador de Bahia, a permis depuis plus de dix ans d'apporter une contribution significative à la dissémination des meilleures pratiques agricoles, et au développement de nouvelles variétés d'hévéa résistantes aux maladies. Une réserve écologique de 3400 ha, la REM (Réserve Écologique Michelin) ; est devenue l'une des zones les mieux protégées de la Forêt Atlantique, constituant un refuge pour la biodiversité.
- **Indonésie** : En 2015, Michelin et un partenaire indonésien Barito Pacific ont créé une société commune, RLU, pour développer des plantations d'hévéa, protéger des forêts primaires et restaurer des écosystèmes à Sumatra (66 000 ha) et à Kalimantan Est (Bornéo, 22 000 ha). Ce projet a été mené en partenariat avec le WWF. À fin 2020, le projet a permis la création de 4 000 emplois, ainsi que la protection de milliers d'hectares de forêt tropicale à haute valeur environnementale et de la faune locale (éléphants et tigres de Sumatra ; orang-outan de Bornéo).

Au total, les projets de conservation environnementaux menés en propre au Brésil ou via nos Joint-ventures en Afrique et Indonésie couvrent plus de 34 000 ha en 2020.

PARTENARIAT AVEC LE WWF ET CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES

Afin de préserver cette ressource et d'en maîtriser les impacts, depuis 2015, WWF et Michelin ont décidé d'agir ensemble dans la transformation du marché du caoutchouc naturel vers des pratiques durables, tout au long de la chaîne de valeur.

Forts des avancées réalisées lors de la première phase du partenariat, le WWF France et le Groupe Michelin ont renouvelé en 2019 leur engagement commun. L'objectif est de poursuivre les actions en faveur d'un marché du caoutchouc naturel durable et le développement d'un projet pilote en Indonésie.

En parallèle, Michelin poursuit une démarche de consultations régulières à la fois de ses parties prenantes et des principales organisations de la société civile impliquées sur ces sujets. Ainsi, par exemple, tous les deux ans, le Groupe réunit des organisations de la société civile afin de rendre compte des progrès réalisés dans la chaîne de valeur « caoutchouc naturel » et d'échanger sur les voies de progrès. La dernière réunion d'information et de consultation a eu lieu à Paris en février 2020. Au-delà de ces dialogues biennaux, Michelin collabore régulièrement avec des ONG, des chercheurs, des universitaires et des organismes gouvernementaux sur les sujets liés à la durabilité du caoutchouc naturel.

Par ailleurs, le Groupe est investi dans plusieurs cercles de réflexion sur la lutte contre la déforestation importée. En France, il participe activement à la définition de la stratégie de lutte contre la déforestation importée pilotée par le ministère de la Transition écologique et solidaire.

GLOBAL PLATFORM FOR SUSTAINABLE NATURAL RUBBER (GPSNR)

Dans le cadre de son partenariat avec le WWF Michelin travaille à inciter les acteurs clés de la filière hévéicole à agir afin que la culture responsable du caoutchouc naturel devienne la norme. Cet effort a été clé pour la mise en place d'une plate-forme multi-acteurs (GPSNR – Global Platform for Sustainable Natural Rubber) visant à améliorer les performances environnementales et socio-économiques de toute la filière du caoutchouc naturel. Elle a été initiée par le TIP (Tire Industry Project) qui regroupe 11 fabricants de pneus (dont Michelin) sous l'égide du WBCSD (World Business Council for Sustainable Development). Cette plateforme réunit les parties prenantes de la chaîne de valeur du caoutchouc naturel : producteurs, transformateurs et revendeurs, fabricants de pneumatiques et autres utilisateurs, constructeurs automobiles, et la société civile avec la participation de nombreuses ONG. Les principales missions allouées au GPSNR sont d'harmoniser les normes et de favoriser la mise en place d'actions de terrain afin d'améliorer le respect des Droits Humains ; d'empêcher l'accaparement des terres ; de protéger la biodiversité et les ressources en eau ; d'améliorer les rendements agricoles ; et d'accroître la transparence et la traçabilité de la chaîne d'approvisionnement.



La première Assemblée générale a eu lieu à Singapour en mars 2019. Michelin est l'un des trois représentants des fabricants de pneus et chairman du Comité Exécutif du GPSNR. Plusieurs groupes de travail associant l'ensemble des parties prenantes explorent les voies de progrès afin de mener à bien les missions définies. Michelin participe à 4 des 5 groupes de travail en 2020 (Strategy & Objective, Smallholder representativity, Capacity Building, Traceability & Transparency), ce qui fait de Michelin la société la plus active de la plateforme. Pour un complément d'information, voir le site www.gpsnr.org.



Pour en savoir plus : bilan 2015-2020, feuille de route 2020-2025 et tableau de bord

Le nouveau site Internet des Achats Michelin dédié au caoutchouc naturel (<https://purchasing.michelin.com/fr/caoutchouc-naturel-responsable-et-resilient/>) présente une information enrichie sur le sujet, et présente les documents suivants, généralement déclinés autour de 4 thématiques que sont les personnes, l'environnement, les planteurs, et les parties prenantes :

- Politique caoutchouc naturel responsable, dans son édition la plus récente
- Rapport dressant le bilan des actions menées de 2015 à 2020
- Feuille de route 2020-2025 pour un caoutchouc naturel responsable
- Tableau de bord complet et régulièrement mis à jour reprenant les indicateurs de progrès liés à la politique de caoutchouc naturel.

Liens directs vers les documents (en anglais) :

Sustainable Natural Rubber Progress Report 2015-2020: https://purchasing.michelin.com/wp-content/uploads/sites/34/2021/01/Sustainable-Natural-Rubber-Progress-Report-2015-2020_EN.pdf

Sustainable Natural Rubber Policy (édition 2021): https://purchasing.michelin.com/wp-content/uploads/sites/34/2021/01/Michelin-Sustainable-Natural-Rubber-Policy_2021_EN.pdf

Sustainable Natural Rubber Roadmap 2020-2025: https://purchasing.michelin.com/wp-content/uploads/sites/34/2021/01/Sustainable-Natural-Rubber-Roadmap-2020-2025_EN.pdf

5 / MAÎTRISE DES RISQUES RSE AU SEIN DES SOCIÉTÉS RÉCEMMENT ACQUISES (voir exposé détaillé dans l'URD 2.1.3.)

FACTEURS DE RISQUE

Michelin a analysé les principaux risques inhérents aux fusions, acquisitions et alliances qui correspondent à la fois aux phases de pré-acquisition et de post-acquisition. Les entreprises acquises par Michelin n'ont pas forcément les mêmes pratiques et politiques en matière d'Environnement, de Santé & Sécurité, de Droits de l'Homme et de Principes des Achats. Ces écarts de pratiques nécessitent une analyse approfondie pour chaque société et dans chaque domaine.

La réalisation de la stratégie de Michelin passe notamment par de la croissance externe, qui s'est accélérée depuis 2014 avec en outre les acquisitions de Levorin, Sascar, Camso, Fenner, Multistrada et Masternaut, lesquelles représentent aujourd'hui environ 10 % de l'activité du Groupe. Chaque acquisition fait l'objet de due diligences en fonction des risques spécifiques de la société acquise (éthique, fiscal, environnemental, juridique, responsabilité civile produit, cyber-sécurité) avec l'appui de spécialistes internes et/ou externes, afin de mettre en place, si nécessaire, des mesures d'atténuation et de prévention adéquates. Cette démarche est aussi l'occasion d'identifier les bonnes pratiques en vigueur dans ces nouvelles entités et dont le Groupe peut s'inspirer.

Un plan d'intégration propre à chacune de ces sociétés, animé par un chef de projet, est bâti et déployé, sous la supervision d'un membre du Comité Exécutif. Il fait l'objet d'un reporting et est partagé avec le Conseil de Surveillance deux fois par an. Le contrôle Interne est mis en place sur les différentes acquisitions, afin de garantir l'application des prescriptions Groupe, et des lois et réglementations.

En 2020, les audits post-acquisitions chez Multistrada et Camso ont permis de détecter des écarts par rapport aux prescriptions Groupe en matière d'Environnement et de Santé & Sécurité. Les plans d'actions, nécessitant pour certains des investissements conséquents, sont en cours. Ils sont suivis de façon régulière.



6 / MÉCANISMES D'ALERTE ET RECUEIL DES SIGNALEMENTS (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.1.2.a.)

Des procédures d'alerte permettent aux employés de signaler, de manière anonyme et protégée, d'éventuelles violations des lois et réglementations applicables, du Code d'éthique ou des autres principes et prescriptions du Groupe.

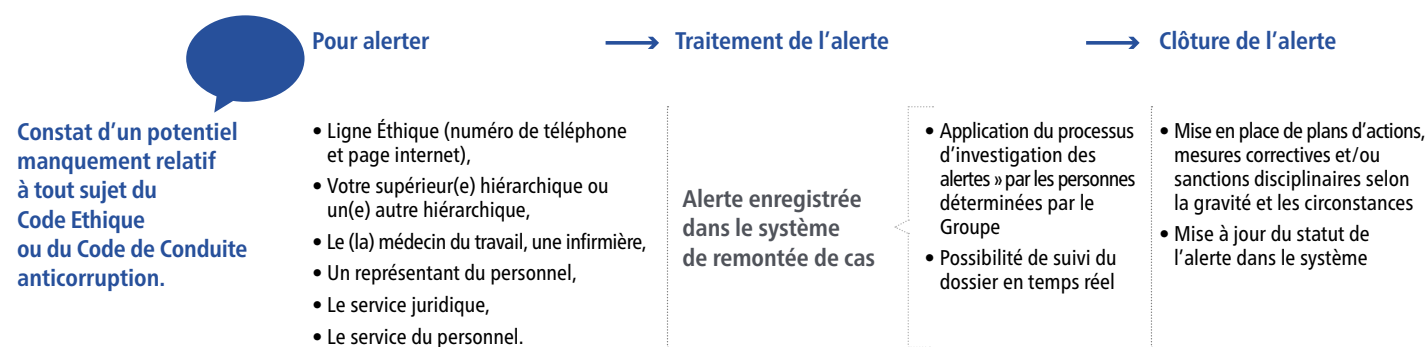
Au cours de l'année 2020, le Groupe a consolidé l'ensemble de ses lignes d'alerte pour chaque Région chez un fournisseur externe unique, facilitant ainsi la remontée et le traitement des alertes effectuées par les employés et partenaires externes et améliorant également la capacité du Comité d'Éthique Groupe à piloter le dispositif d'alerte et d'enquête éthique et suivre les indicateurs d'éthiques. Dans toutes les Régions, les alertes éthiques peuvent ainsi être communiquées par l'intermédiaire de la ligne téléphonique éthique, d'un lien Internet, le Service du Personnel, le Service Sûreté, la fonction juridique, leur manager ou un (une) autre manager, la médecine du travail, ou le/la Correspondant(e) Éthique Régional(e).

Quel que soit le dispositif de signalement utilisé, le Groupe précise que nul ne sera autorisé à prendre des mesures de représailles contre toute personne qui, de bonne foi, aurait procédé au signalement d'une possible violation de ce Code, de la loi, ou des principes et prescriptions Michelin.

La ligne éthique du Groupe a également été ouverte aux fournisseurs et le lien vers celle-ci a été rendu accessible sur le site Internet du département des Achats.

Lien de la ligne éthique : <https://secure.ethicspoint.com/domain/media/fr/gui/38522/index.html>

Téléphone : 0800-90-5501 (n° gratuit)

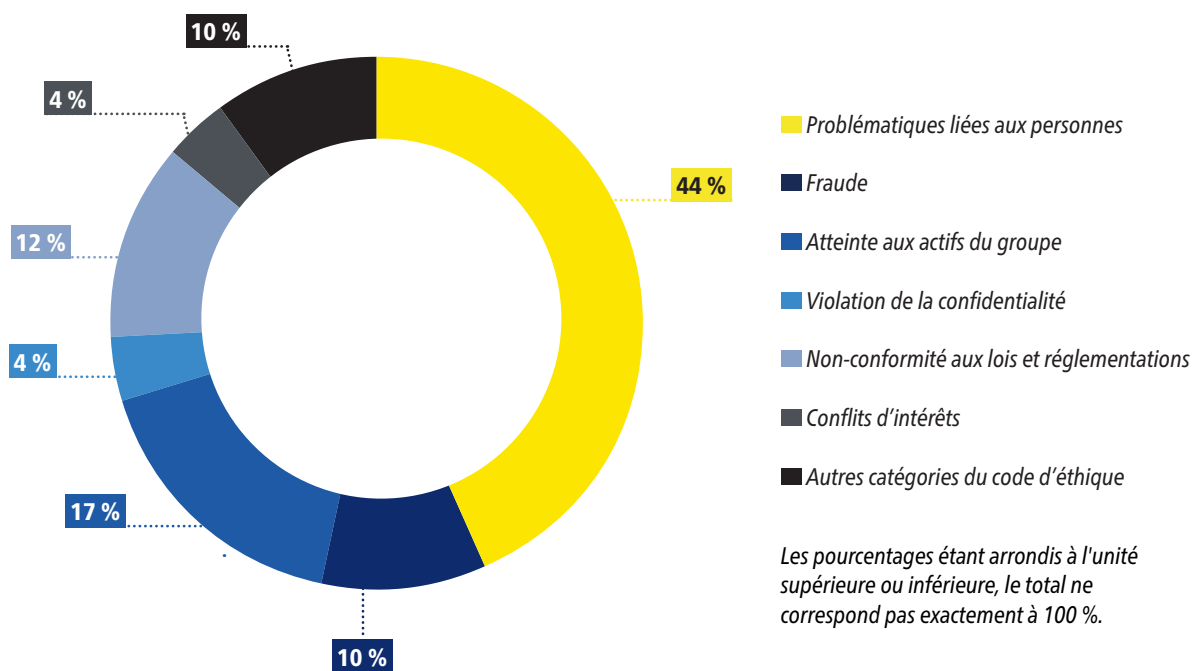


En 2020, le Groupe a recensé un total de 989 allégations de manquements – en baisse de 5 % par rapport à 2019 (1 037 allégations). Toutes les alertes font ensuite l'objet d'un processus d'investigation. À l'issue de ce processus, pour ce qui concerne les investigations menées à leur terme à fin 2020 : 20 % des déclarations se sont révélées sans fondement, 72 % des déclarations se sont avérées fondées intégralement ou en partie, et 7 % ne contenaient pas d'informations suffisantes pour engager une enquête. Lorsque des manquements aux règles d'éthique sont constatés, ils sont analysés conformément à un processus applicable à l'ensemble du Groupe et défini par la Direction Corporate de la Sécurité des Systèmes d'Information, de la Sûreté et de l'Environnement.

Cette dernière décide, sur la base des éléments contenus dans les rapports, de la meilleure manière de conduire des investigations internes, qui peuvent ensuite donner lieu à des plans d'action, des mesures correctives et/ ou des sanctions disciplinaires selon la gravité et les circonstances. Les Comités Éthiques Régionaux contrôlent la bonne application de ce processus. A la suite des investigations réalisées, le Groupe a procédé à des sanctions disciplinaires (telles que des avertissements, mises à pied pour des périodes déterminées sans versement de salaire, licenciement), et a également mené des actions de nature externe (poursuites pénales, actions civiles pour tenter de récupérer les actifs de Michelin, etc.).

Depuis 2012, les fournisseurs ont la possibilité de saisir au travers du site Internet des Achats, le médiateur des relations client-fournisseur pour tout manquement supposé ou constaté aux règles édictées au sein des Principes des Achats Michelin.

Catégories de manquements relayés par les procédures d'alerte interne



Le médiateur intervient uniquement lorsque le fournisseur a déjà tenté de résoudre, sans succès, le problème avec ses interlocuteurs habituels. Sur la période 2017-2020, le médiateur a été sollicité entre zéro et deux fois par an. Son intervention a permis de régler rapidement les problèmes soulevés par les fournisseurs, généralement liés à des problèmes de paiement de facture.