

# ***CHANGEMENTS CLIMATIQUES***

## ***FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)***

Mise à jour  
Décembre 2024

***metro***

## **Indicatifs d'information prospective**

Nous avons utilisé, dans le présent document, diverses expressions qui pourraient, au sens de la réglementation des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, constituer des informations prospectives. De façon générale, toute déclaration contenue dans le présent rapport qui ne constitue pas un fait historique peut être considérée comme une déclaration prospective. L'usage du temps futur ainsi que les expressions « anticiper », « avoir l'intention », « s'attendre à », « viser » et autres expressions similaires indiquent en général des déclarations prospectives. Les déclarations prospectives pouvant être contenues dans la présente fiche d'information font référence à des hypothèses sur les industries alimentaire et pharmaceutique au Canada, l'économie en général, ainsi que notre plan d'action 2025 et notre [plan de responsabilité 2022-2026](#). Ces déclarations prospectives ne donnent pas de garantie quant à la performance future de METRO et elles supposent des risques connus et inconnus ainsi que des incertitudes pouvant faire en sorte qu'elles ne se réalisent pas. Nous croyons que nos déclarations sont raisonnables et pertinentes à la date de publication du présent document et qu'elles représentent nos attentes. METRO n'a pas l'intention de mettre à jour les déclarations prospectives qui pourraient être contenues dans la présente fiche d'information, sauf si cela est requis par la loi.

## **Introduction**

METRO a apporté de nombreux changements à sa stratégie et à ses ambitions en matière de changements climatiques au cours des deux dernières années.

En 2023, nous poursuivions notre objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), tel qu'établi dans notre [plan de responsabilité d'entreprise 2022-2026](#). Cet objectif a été remplacé en novembre 2023 par des objectifs fondés sur la science (SBT).

<b>Ancien objectif de réduction des émissions de GES de METRO - Plan de responsabilité d'entreprise (RE) 2022-2026</b>
<p><b>Objectif</b></p> <p>Réduire les émissions de GES de 37,5 % d'ici 2035 par rapport à 2020, soit une réduction moyenne de 2,5 % par an.</p>
<p><b>Parcours du réchauffement planétaire</b></p> <p>Notre objectif s'inscrit dans une trajectoire de réchauffement climatique bien inférieur à 2 °C, qui limite le réchauffement climatique à 2 °C par rapport aux températures de l'ère préindustrielle.</p>
<p><b>Rapport et limite de l'objectif</b></p> <p>Chaque année, METRO fait état de ses performances en matière de réduction des émissions, qui comprennent les éléments suivants :</p> <p>Les activités pour lesquelles nous avons un contrôle opérationnel direct (portée 1 et 2) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unités de combustion stationnaires</li> <li>• Fuite de réfrigérant</li> <li>• Transport opéré</li> <li>• Consommation d'électricité</li> </ul> <p>Portée 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Catégorie 4 - Transport et distribution en amont (transport de marchandises)</li> <li>• Catégorie 5 - Matières résiduelles générées par les opérations</li> <li>• Catégorie 6 - Déplacements professionnels</li> </ul>
<p><b>Indicateurs de performance</b></p> <p>Notre performance en matière de réduction des émissions est indiquée en termes d'émissions absolues, en tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>e (tCO<sub>2</sub>e). Pour comparer nos performances d'une année sur l'autre, malgré les changements dans nos ventes et nos activités, nous indiquons également une mesure d'intensité : kg CO<sub>2</sub>e/pieds carrés.</p>

À la suite de son engagement pris en octobre 2022 d'évaluer rigoureusement la faisabilité et les coûts de la réalisation de l'atteinte des cibles de la norme zéro émission nette de la Science Based Targets initiative (SBTi), METRO a revu et ajusté la portée de son objectif en s'engageant à fixer des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à court terme pour l'ensemble de l'entreprise, en s'appuyant sur la norme [SBTi Corporate Near-Term Criteria](#).

<b>Nouveaux objectifs de réduction des émissions de GES de METRO - <a href="#">Engagement public</a></b>
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire de 42 %, en valeur absolue, les émissions de GES de portée 1 et de portée 2 d'ici 2030;</li> <li>• Avoir 45 % de nos fournisseurs (en termes de dépenses) qui ont des objectifs basés sur la science d'ici 2028;</li> <li>• Réduire de 25 %, en valeur absolue, les émissions de GES de portée 3 provenant de l'achat de biens et services d'ici 2030;</li> <li>• Réduire de 25 %, en valeur absolue, les émissions de GES de portée 3 provenant du transport et de la distribution en aval d'ici 2030; et</li> <li>• Réduire de 30 % nos émissions de portée 3 FLAG d'ici 2030.</li> </ul>

### **Parcours du réchauffement planétaire**

Les objectifs scientifiques susmentionnés, qui doivent encore être approuvés par la SBTi, sont compatibles avec le niveau de décarbonation requis pour limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5°C par rapport aux températures préindustrielles.

### **Rapport et limite de l'objectif**

METRO a l'intention de rendre compte annuellement de ses performances en matière de réduction des émissions, ce qui comprend les éléments suivants :

Les activités pour lesquelles nous avons un contrôle opérationnel direct (portée 1 et 2) :

- Unités de combustion stationnaires
- Fuite de réfrigérant
- Transport opéré
- Consommation d'électricité

Portée 3\* :

- Catégorie 1 - Achat de biens et de services
- Catégorie 2 - Biens d'équipement
- Catégorie 3 - Activités liées aux combustibles et à l'énergie non inclus dans les portées 1 ou 2
- Catégorie 4 - Transport et distribution en amont (transport de marchandises)
- Catégorie 5 - Matières résiduelles générées par les opérations
- Catégorie 6 - Déplacements professionnels
- Catégorie 7 - Déplacements domicile-travail
- Catégorie 8 - Actifs loués en amont
- Catégorie 9 - Transport et distribution en aval
- Catégorie 11 - Utilisation des produits vendus
- Catégorie 12 - Fin de vie des produits vendus
- Catégorie 13 - Actifs loués en aval
- Catégorie 14 - Franchises

*\*Conformément à la directive sur le secteur terrestre et l'élimination des GES, nous avons supposé que la plupart des émissions de METRO dans la chaîne d'approvisionnement provenaient des achats de produits alimentaires. Par conséquent, seule la catégorie 1 représente les émissions FLAG et non-FLAG. Les émissions FLAG potentielles des autres catégories sont considérées comme négligeables et n'ont pas été estimées dans notre évaluation.*

### **Indicateurs de performance**

Notre performance en matière de réduction des émissions est indiquée en termes d'émissions absolues, en tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>e (tCO<sub>2</sub>e). Pour comparer nos performances d'une année sur l'autre, malgré les changements dans nos ventes et nos activités, nous indiquons également une mesure d'intensité : kg CO<sub>2</sub>e/pieds carrés.

## **FAQ relative aux nouveaux objectifs basés sur la science, auxquels nous nous sommes commis**

### **2.1 Pourquoi METRO a-t-elle modifié ses objectifs ?**

À la suite de l'engagement pris par METRO en octobre 2022 d'évaluer rigoureusement la faisabilité et les coûts de l'atteinte des cibles de la norme zéro émission nette de la Science Based Targets initiative (SBTi), nous avons revu et ajusté la portée de notre objectif en nous engageant à fixer des objectifs de réduction des émissions à court terme pour l'ensemble de l'entreprise, en s'appuyant sur la norme SBTi.

Avec ce nouvel engagement, nous nous attaquons non seulement aux émissions liées à l'énergie et à l'industrie, mais également à nos émissions de portée 3 FLAG de notre chaîne d'approvisionnement.

### **2.2 Comment avez-vous fixé ces objectifs ?**

La révision de notre objectif absolu de réduction des GES et son remplacement par un ensemble d'objectifs plus ambitieux, incluant désormais toutes nos portées et émissions FLAG, ont été réalisés en utilisant la méthodologie SBTi. Même s'ils doivent encore être validés par la SBTi, ils sont cohérents avec le niveau de décarbonation requis pour maintenir l'augmentation de la température mondiale à 1,5°C par rapport aux températures préindustrielles.

### **2.3 Pourquoi avez-vous fixé une période de 10 ans pour atteindre votre objectif de réduction ? Pourquoi une période aussi longue ?**

Conformément à l'orientation de référence mondialement reconnue dans ce domaine, le [SBTi Corporate Near-Term Criteria](#) indique que les objectifs à court terme ne peuvent être inférieurs à 5 ans ni supérieurs à 10 ans à compter de l'année de soumission à la SBTi. En choisissant de fixer un objectif à court terme 10 ans après l'année de soumission, METRO est en mesure de développer une stratégie à long terme pour mettre en œuvre des changements majeurs dans le système et tirer parti des futures technologies innovantes, tout en encourageant des actions immédiates.

### **2.4 Pourquoi avez-vous choisi 2023 comme année de référence ?**

Selon la SBTi, l'année de référence doit être suffisamment récente pour que nos objectifs soient représentatifs de nos activités actuelles, et elle conseille de prendre comme année de référence l'année la plus récente pour laquelle les données sont complètes et reflètent les activités actuelles.

METRO croit fermement que l'utilisation de ce qui était alors son exercice financier le plus récent représentait la meilleure base pour son année de référence en matière d'émissions. Il s'agissait d'une année marquée par l'avancement de notre méthodologie interne, et qui montrait une stabilité évidente des émissions de GES. Il s'agit de la meilleure référence pour mesurer nos progrès en matière de réduction des GES.

### **2.5 Quelles sont les actions clés de votre stratégie pour atteindre vos objectifs ?**

La stratégie de METRO pour atteindre les objectifs scientifiques à court terme est basée sur la compréhension des sources de nos émissions, les avancées technologiques et la coopération avec notre chaîne de valeur.

Nous concentrerons nos efforts sur quatre aspects clés :

#### 1- Réduire nos émissions de portée 1 et 2

La réduction sera obtenue par l'électrification de notre flotte de voitures et de camions, ainsi que des flottes de nos transporteurs, afin de limiter l'utilisation de combustibles fossiles. S'attaquer aux émissions de nos réfrigérants en remplaçant les gaz à fort potentiel de réchauffement planétaire (PRP) dans nos systèmes de réfrigération par des alternatives à faible PRP permettra de réduire les émissions résultant des fuites de réfrigération. METRO reconnaît également la nécessité d'investir dans des sources d'énergie renouvelables, telles que la consommation de gaz naturel renouvelable et l'achat de crédits d'énergie renouvelable.

#### 2- Coopération tout au long de notre chaîne de valeur

METRO estime que les émissions non-FLAG de portée 3 ne peuvent être réduites durablement qu'en coopérant avec toutes les parties prenantes de notre chaîne de valeur. En nous engageant avec nos principaux fournisseurs et en travaillant avec eux pour nous assurer qu'ils poursuivent le même niveau d'engagement que METRO en matière de réduction des émissions de GES, nous parviendrons à une réduction efficace des émissions de portée 3. METRO soutiendra et guidera ses fournisseurs vers des objectifs de réduction des GES basés sur la science.

#### 3- Aborder la question des émissions liées à l'utilisation des sols (FLAG)

Les émissions FLAG représentent un véritable défi pour METRO, car la majeure partie de ce type spécifique d'émissions se produit dans la chaîne de valeur, notamment à partir des produits que nous achetons. Ce défi peut également être relevé grâce à une collaboration efficace et ciblée avec nos fournisseurs. Grâce à une meilleure communication et à une évaluation plus systématique du respect de notre [Code de conduite des fournisseurs pour un approvisionnement responsable](#), associées à nos efforts actuels en matière de réduction des déchets alimentaires, nous pensons pouvoir parvenir à une réduction des émissions FLAG.

#### 4- Garantir une infrastructure de recharge adéquate

Afin d'être en mesure de soutenir et de faciliter la transition vers l'électrification des transports, tant au niveau de notre clientèle que de nos prestataires de services et de notre propre flotte dans nos centres de distribution, METRO se concentre sur l'installation d'infrastructures de recharge. Ces infrastructures sont conçues pour répondre aux besoins actuels et futurs des véhicules électriques. Par exemple, nous avons l'intention d'installer un nombre important de stations de recharge rapide dans nos magasins. Ces efforts contribueront à réduire l'impact du transport sur notre chaîne de valeur.

### 2.6 Pourquoi METRO a-t-elle fixé un objectif SBTi à court terme et non un objectif zéro émission nette à long terme ?

À la suite de notre engagement en octobre 2022 d'évaluer rigoureusement la faisabilité et les coûts de l'atteinte des cibles de la norme zéro émission nette de la SBTi, METRO a revu et ajusté la portée de son objectif actuel en s'engageant à fixer des objectifs de réduction des émissions à court terme pour l'ensemble de l'entreprise, en s'appuyant sur la norme SBTi. Notre décision stratégique de s'engager sur des objectifs à court terme reflète notre conviction que les engagements doivent être pris très au sérieux et soutenus par un plan rigoureux. Dans le cas de la fixation d'objectifs à long terme, METRO a réalisé dans son analyse que la projection des occasions et des coûts technologiques devenait plus incertaine sur des périodes plus

longues, et nous nous sommes donc engagés à fixer un objectif à court terme qui nous permet de nous aligner sur l'objectif zéro émission nette à long terme si nous décidons de le poursuivre à l'avenir.

Lors de l'élaboration de notre plan de décarbonation, il était important pour METRO de développer sa stratégie d'une manière qui permette l'adaptation afin de s'assurer que les réductions d'émissions puissent être atteintes. Notre plan définit six priorités en matière de réduction des émissions : utiliser des réfrigérants naturels, investir dans les énergies renouvelables, électrifier une partie de notre flotte de véhicules et améliorer son rendement énergétique, inciter nos principaux fournisseurs à réduire leurs émissions, installer des chargeurs de véhicules électriques pour notre clientèle et réduire le gaspillage alimentaire dans sa chaîne de valeur.

## 2.7 Qu'est-ce que les émissions FLAG ?

L'acronyme anglais FLAG ("Forest, Land and Agriculture") désigne le secteur de la sylviculture, des terres et de l'agriculture. Les émissions FLAG désignent les émissions générées par les activités agricoles, forestières et d'autres utilisations des terres (AFOLU), ainsi que les absorptions résultant de ces activités AFOLU. En bref, les émissions FLAG considèrent les activités directes ou indirectes d'une entreprise d'un point de vue "net", y compris toutes les émissions rejetées, ainsi que les émissions stockées (retirées de l'atmosphère), résultant des activités FLAG.

Les émissions FLAG peuvent résulter des activités directes d'une entreprise ou indirectement de sa chaîne d'approvisionnement. Selon le [guide SBTi FLAG](#), les entreprises qui contrôlent directement les émissions FLAG et leur élimination dans le cadre de leurs activités directes sont considérées comme des entreprises "fournisseurs" ; en revanche, les entreprises qui se procurent des services ou des produits auprès de ces entreprises fournisseurs sont appelées entreprises "demandeuses" et ont donc un contrôle indirect sur leurs émissions FLAG.

METRO reconnaît son rôle en tant qu'entreprise consommatrice et par conséquent, a un objectif FLAG et une divulgation relative à la portée 3 de la catégorie 1, achats de biens et de services.

## 2.8 Qui doit participer à la fixation des objectifs FLAG ? METRO est-elle obligée de fixer une cible FLAG ?

Selon le guide [FLAG](#) de la SBTi, la SBTi demande aux entreprises qui répondent à l'un des deux critères suivants de fixer un objectif FLAG :

- i) Les entreprises des secteurs suivants sont tenues de fixer des objectifs FLAG :
  - Produits forestiers et papetiers - Sylviculture, bois, pâte à papier et papier, caoutchouc
  - Production alimentaire - Production agricole
  - Production alimentaire - Source animale
  - Transformation des aliments et des boissons
  - Vente au détail d'aliments et de produits de base
  - Tabac
- ii) Les entreprises dont les émissions FLAG représentent au moins 20 % des émissions totales dans l'ensemble des domaines d'activité.

METRO répond aux deux critères et constate qu'elle est obligée de fixer un objectif FLAG pour ses émissions de portée 3 afin de s'aligner sur les orientations de la SBTi, étant donné que ses émissions

FLAG proviennent de la catégorie 1 de portée 3, Achats de biens et de services. Ceci signifie que METRO doit suivre et divulguer ses émissions FLAG afin de s'aligner sur les meilleures pratiques de la SBTi.

## **2.9 Pourquoi est-il important que les entreprises FLAG s'efforcent de réduire les émissions ?**

Comme le souligne la [SBTi](#), le secteur des forêts, des terres et de l'agriculture (FLAG) est l'une des industries les plus menacées par l'impact des changements climatiques. En tant que détaillant alimentaire, METRO reconnaît son influence et sa dépendance à l'égard du secteur agricole, en particulier pour nourrir la santé et le bien-être de ses communautés. METRO reconnaît que le secteur FLAG est la deuxième plus grande source d'émissions, émettant près d'un quart des émissions mondiales.

## **2.10 Quelle méthode FLAG de fixation des objectifs METRO a-t-elle choisi d'utiliser ?**

Conformément au guide FLAG, METRO a choisi de divulguer ses émissions FLAG en utilisant l'approche basée sur les produits. Nous utilisons donc les 11 filières de produits : bœuf, poulet, produits laitiers, cuir, maïs, huile de palme, porc, riz, soja, blé, et bois et fibre de bois pour refléter nos achats de biens et de services de catégorie 1.