

# ***FICHE D'INFORMATION SUR LES ÉMISSIONS DE GES***

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**

Les changements climatiques, l'un des défis mondiaux les plus importants, exerceront leur influence sur la manière dont nous mènerons nos activités dans les années à venir. METRO reconnaît qu'elle n'est pas à l'abri de leurs répercussions et est déterminée à s'attaquer de manière proactive à ce problème afin d'atténuer son empreinte environnementale. Nous sommes conscients que chacun d'entre nous a un rôle à jouer pour minimiser les conséquences des changements climatiques.

## **Section 1: Nos objectifs**

Les nouveaux objectifs basés sur la science (SBT) à court terme de METRO, qui doivent encore être approuvés par la Science Based Targets initiative (SBTi), 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. Nos objectifs, avec une année de référence 2023, consisteront en :

- **[SBT1]** Réduire de 42 %, en valeur absolue, les émissions de GES de portée 1 et de portée 2 d'ici 2030 ;
- **[SBT2]** Avoir 45 % de nos fournisseurs (en termes de dépenses) qui ont des objectifs basés sur la science d'ici 2028 ;
- **[SBT3]** Réduire de 25 %, en valeur absolue, les émissions de GES de portée 3 provenant de l'achat de biens et services d'ici 2030 ;
- **[SBT4]** 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
- **[SBT5]** Réduire de 30 % nos émissions de GES de portée 3 FLAG d'ici 2030.

Pour plus de détails sur notre approche, veuillez consulter notre [méthodologie pour la publication de nos émissions de GES](#).

## Section 2: Nos émissions de la période de déclaration

METRO a redéfini son année de référence à 2023 à la suite de la prise de ses nouveaux objectifs plus ambitieux ci-dessus. En outre, les améliorations apportées à nos processus nous permettent désormais de présenter toutes nos émissions de portée 3, ce qui donne une image complète de l'empreinte carbone de l'entreprise. La période de déclaration n'est toujours pas synchronisée avec notre année financière et reflète les émissions qui ont eu lieu entre le 1<sup>er</sup> juillet 2023 et le 30 juin 2024.

Le tableau 1 présente l'inventaire des sources d'émissions de GES incluses dans nos objectifs présentés dans la section précédente.

**Tableau 1** – Inventaires des GES en 2023 (base de référence) et 2024 en tonnes de CO<sub>2</sub>e

Source émission	2023 (référence)	2024
<b>Portée 1</b>		
Combustion stationnaire	78 713,5	78 169,5
Combustion mobile	18 623,9	19 312,9
Fuite de réfrigérant <sup>1</sup>	173 128,1	166 867,6
Composés organiques volatils (COV)	4,3	4,3
<b>Portée 1 total partiel</b>	<b>270 469,8</b>	<b>264 354,3</b>
<b>Portée 2</b>		
Consommation d'électricité	15 605,2	19 573,4
<b>Portée 2 total partiel</b>	<b>15 605,2</b>	<b>19 573,4</b>
<b>Portées 1 &amp; 2 total partiel</b>	<b>286 075,0</b>	<b>283 927,7</b>
<b>Portée 3</b>		
Achat de biens et de services (incluant les émissions FLAG)	9 080 802,1	9 513 351,0
Biens d'équipement	91 464,5	83 280,8
Activités liées aux combustibles et à l'énergie (non incluses dans la portée 1 ou 2)	25 382,5	28 382,7
Transport et distribution en amont	87 388,2	100 271,1
Matières résiduelles générées par les opérations	49 865,2	47 115,2
Déplacements professionnels	774,5	769,8
Déplacements domicile-travail	79 927,3	64 061,9
Actifs loués en amont	808,8	848,3
Transport et distribution en aval (optionnel) <sup>2</sup>	434 457,3	476 891,7
Transformation des produits vendus	NA	NA
Utilisation des produits vendus	2 912,3	14 047,1
Fin de vie des produits vendus	210 646,7	417 927,0
Actifs loués en aval	5 630,9	5 324,7
Franchises	58 103,1	58 466,4
Investissements	NA	NA
<b>Portée 3 total partiel</b>	<b>9 693 706,1</b>	<b>10 333 846,0</b>
<b>Portées 1-2-3 Total</b>	<b>9 979 781,1</b>	<b>10 617 773,7</b>

<sup>1</sup>L'estimation des émissions de GES associées aux fuites de réfrigérants en magasins s'appuie sur un taux de fuite moyen de 10%, valeur issue d'une étude interne basée sur un échantillon de magasins.

<sup>2</sup>Les émissions liées au transport et à la distribution en aval indiquées dans ce tableau sont liées aux déplacements de notre clientèle vers ou depuis nos magasins et ne sont pas incluses dans le total global ou de portée 3. Conformément au [GHG Protocol Corporate Standard](#), il s'agit d'émissions facultatives, présentées ici dans l'intérêt de notre objectif SBT4.

En 2023, METRO a calculé pour la première fois toutes les catégories pertinentes du portée 3. Cet exercice nous a permis de conclure que plus de 97% de nos émissions sont indirectes, la majorité provenant de la catégorie 1 - Achat de biens et de services, et ce constat reste valable en 2024.

### **Section 3: Notre performance**

METRO a réussi à maintenir et même à réduire légèrement ses niveaux d'émission pour les portées 1 et 2, et ce, malgré des défis importants. Ces défis comprennent l'ajout de plus de 800 000 pieds carrés d'espace corporatif sous notre contrôle - notamment notre nouveau centre de distribution à Terrebonne - et une augmentation de l'intensité carbonique du réseau électrique de l'Ontario. En effet, bien que notre consommation d'électricité en Ontario ait augmenté d'environ 1,5 %, nos émissions ont augmenté de près de 27 %. Cette hausse est directement liée à l'augmentation de 25 % du facteur d'émission de l'électricité de l'Ontario, comme indiqué dans [le dernier rapport d'inventaire national du Canada](#).

En ce qui concerne nos émissions de portée 3, nos calculs ont démontré certaines variations par rapport aux valeurs de 2023, notamment une augmentation des émissions de la catégorie des achats de biens et de services. Une partie de cette augmentation est attribuable à l'affinement de notre approche méthodologique et à l'approfondissement de la collecte de données relatives à nos activités, mais également à la croissance du volume des ventes et de l'entreprise. Nous continuons à nous engager auprès de notre chaîne de valeur, et en particulier à développer notre méthodologie pour mieux tenir compte des améliorations futures. Il convient de noter que nous reconnaissons la non-linéarité de la réduction des émissions, comme l'illustre la disponibilité anticipée de la technologie de flotte de camions électriques qui pourrait ne se matérialiser que quelques années après 2027.

METRO a continué à renforcer et à concrétiser son engagement en faveur de l'action climatique. En nous appuyant sur le travail accompli ces dernières années, nous avons développé nos capacités internes dans plusieurs domaines critiques. Nous avons notamment franchi une étape importante en quantifiant les émissions de portée 3 de toutes les sources pertinentes dans l'ensemble de notre chaîne de valeur. Nous disposons ainsi d'une vue d'ensemble de l'empreinte carbone de l'entreprise, ce qui nous permet de communiquer de manière plus transparente.

### **Section 4: Notre stratégie en action**

En 2024, METRO a créé deux groupes de travail internes - le groupe de travail sur l'énergie et les réfrigérants et le groupe de travail sur les transports - afin d'optimiser son approche et sa stratégie d'atténuation des émissions dans ses opérations. Grâce à ces groupes de travail, METRO vise à intégrer la mitigation climatique dans ses systèmes et processus afin de permettre la transition vers des technologies et des opérations à moindre intensité d'émissions.

Comme décrit dans notre [FAQ Changements climatiques](#), METRO concentre ses efforts de réduction des GES dans les domaines suivants :

#### **4.1 Réfrigérants**

Constatant que les fuites de réfrigérants constituent la principale activité contribuant à nos émissions directes (portées 1 et 2), METRO a privilégié la conversion des systèmes de réfrigérants à fort potentiel de réchauffement planétaire (PRP) en systèmes de gaz à faible PRP lorsque possible.

Conformément à notre norme de construction, tous les magasins nouvellement construits et certaines rénovations majeures seront équipés de gaz réfrigérants à très faible PRP - en particulier le gaz CO<sub>2</sub>. De

plus, nous utilisons de l'ammoniac, un gaz réfrigérant ayant un PRP nul, pour la réfrigération dans les centres de distribution nouvellement construits. L'investissement dans les réfrigérants naturels est clé pour METRO afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, car ils offrent une alternative durable aux réfrigérants synthétiques, réduisant de manière significative l'empreinte carbone des systèmes de réfrigération, conformément à nos objectifs en matière de climat.

## 4.2 Efficacité énergétique

METRO poursuit ses projets d'économie d'énergie dans ses bâtiments, tels que la modernisation de l'éclairage par diodes électroluminescentes (DEL), l'entretien de l'équipement et l'optimisation générale de ses systèmes mécaniques. L'accent mis par METRO sur la gestion de l'énergie devrait permettre de réduire nos émissions, davantage en Ontario où le réseau électrique est plus émetteur qu'au Québec.

De plus, en 2024, METRO a poursuivi un projet d'optimisation de la consommation d'électricité dans 47 magasins du Québec. Ce projet quinquennal, qui a débuté en 2023, a pour objectif de générer près de huit (8) millions de kilowattheures (kWh) d'économies d'énergie par an. METRO continue de saisir les occasions de gérer son énergie à l'interne et d'étudier des solutions de rechange en matière d'énergie propre.

## 4.3 Transport

Cette année, METRO s'appuie sur les fondations posées l'année précédente, en développant davantage sa stratégie interne pour faciliter la réduction des émissions de GES au sein de ses opérations de transport de marchandises et de sa flotte de passagers appartenant à l'entreprise.

En particulier, notre équipe des finances a élaboré et mis en œuvre une politique d'efficacité énergétique des automobiles qui régit les règles relatives à la consommation de carburant des véhicules acquis par METRO. En outre, METRO a lancé un projet pilote visant à introduire une option de véhicule entièrement électrique pour 35 directeurs à partir de l'exercice 2025.

En ce qui concerne nos opérations de commerce en ligne, METRO a continué à explorer les options de véhicules électriques, en mettant à l'essai deux (2) modèles pour notre flotte de véhicules destinés au commerce en ligne. Le projet pilote a été un succès et METRO a décidé d'acquérir un véhicule.

En ce qui concerne les véhicules de classe 8, METRO a lancé un projet pilote avec deux (2) camions électriques au Québec. Pour soutenir l'intégration de ces véhicules électriques dans nos opérations, nous avons installé des bornes de recharge à notre centre de distribution de Terrebonne. De plus, les camions de manœuvre électriques acquis pour ce centre de distribution afin de remplacer les camions à moteur diesel sont maintenant pleinement opérationnels et intégrés à nos opérations. Nous avons également installé 53 prises pour remorques réfrigérées à notre centre de distribution de Terrebonne, ce qui permet aux unités frigorifiques de fonctionner à l'électricité lorsqu'elles sont en attente dans la cour, réduisant la consommation de diesel.

Camion de manœuvre électrique



Ainsi, les remorques demeurent à la température nécessaire grâce à l'électricité jusqu'à ce que les véhicules quittent pour la livraison. En Ontario, nous avons installé une ligne électrique pour notre flotte de véhicules réfrigérés à notre centre de distribution The West Mall. En outre, METRO continue d'optimiser les chargements de camions et d'augmenter le transport de retour.

À court et à moyen terme, METRO entend intégrer du transport électrique dans ses opérations de distribution, tout en continuant à surveiller d'autres technologies au fur et à mesure qu'elles sont disponibles sur le marché.

#### **4.4 Gestion des matières résiduelles**

METRO a amélioré ses processus de collecte de données, ainsi que ses programmes de gestion des matières résiduelles afin de faciliter le détournement des matières vers l'enfouissement. Veuillez consulter notre [fiche d'information sur la diversion des matières résiduelles](#) pour plus de détails sur nos progrès et nos initiatives en matière de valorisation.

#### **4.5 Fournisseurs**

METRO reconnaît qu'elle n'est pas seule à assumer la responsabilité en matière de changements climatiques et de leurs impacts. METRO engage activement ses fournisseurs à prendre en compte les changements climatiques via son [Code de conduite des fournisseurs pour un approvisionnement responsable](#). Vous trouverez plus de détails dans notre [rapport de responsabilité d'entreprise 2024](#).

Plus précisément, en ce qui concerne notre stratégie pour atteindre nos différents objectifs - SBT2, SBT3 et SBT5 - nous prévoyons de travailler selon les axes suivants :

##### **Émissions FLAG**

- Participer à des groupes dirigés par l'industrie et s'engager avec les fournisseurs de produits à fortes émissions FLAG pour favoriser les pratiques agricoles durables (par exemple : passage à des variétés de cultures et d'aliments pour animaux à faible teneur en carbone, modification de l'utilisation d'engrais, sylvopastoralisme, etc.).
- Étudier la possibilité de contribuer aux mesures d'élimination et de stockage du carbone.
- Développer des programmes promotionnels pour les produits alimentaires à base de plantes et/ou à faibles émissions de carbone (c'est-à-dire des produits à faibles émissions FLAG) avec nos équipes de mise en marché.
- Réduire les pertes et gaspillage alimentaires (PGA) dans l'ensemble de notre chaîne d'approvisionnement. Veuillez consulter notre [fiche d'information sur les pertes et gaspillage alimentaires](#) pour plus de détails sur les mesures spécifiques de réduction.

##### **Émissions Non-FLAG**

- Encourager nos fournisseurs à adopter des objectifs basés sur la science et la réduction de leurs émissions de GES.
- Accroître la collaboration avec des fournisseurs spécifiques sur le partage des données, afin d'améliorer notre compréhension et notre précision, ce qui nous permettra de mieux mesurer l'impact des efforts de l'industrie.