

# *POLITIQUE* **ENVIRONNEMENTALE**

VOLET LOGISTIQUE



Édition 2026



# SOMMAIRE

<b>1. Objet</b>	<b>3</b>
<b>2. Domaine d'application</b>	<b>3</b>
<b>3. L'objectif</b>	<b>4</b>
<b>4. La maîtrise des risques environnementaux</b>	<b>4</b>
<b>5. Domaines d'amélioration de performance environnementale</b>	<b>5</b>
<b>5.1. CO<sub>2</sub></b>	<b>5</b>
5.1.1. L'ambition 2050	5
5.1.2. Les objectifs 2030 et indicateurs de pilotage	5
5.1.3. Les leviers	5
5.1.4. Règle(s) fondamentale(s) spécifique(s) au programme	5
<b>5.2. Adaptation aux risques climatiques physiques</b>	<b>6</b>
<b>5.3. Déchets</b>	<b>6</b>
5.3.1. Préambule (volet sites industriels)	6
5.3.2. L'ambition	6
5.3.3. Les leviers	6
<b>5.4. Règle(s) fondamentale(s)</b>	<b>7</b>
<b>Annexes</b>	<b>8</b>

## 1. OBJET

La Politique Environnementale de Michelin s'inscrit pleinement dans son approche « Tout Durable », c'est-à-dire la recherche permanente du juste équilibre entre les enjeux humains, économiques et environnementaux. Elle traduit l'engagement du Groupe à réduire son empreinte environnementale et à s'adapter aux risques climatiques, et repose sur le principe directeur suivant :

*S'appuyant sur l'état de l'art scientifique, le Groupe Michelin vise à inscrire son activité dans le respect des limites planétaires, de la santé du vivant et des services écosystémiques.*

**L'objet de ce document est de décliner la Politique Environnementale du Groupe, en explicitant les principes, ambitions, et éléments prescriptifs relatifs aux sites et flux logistiques. Ce document est indissociable du volet général de la Politique Environnementale, dont il faut prendre connaissance en premier lieu.**

## 2. DOMAINE D'APPLICATION

Ce document est applicable aux sites et flux logistiques de matières premières, de semi-finis, de produits finis, de produits usagés, de pièces détachées, de contenants de toutes les sociétés du Groupe telles que définies dans le volet Général de la Politique, au plus tard le **30 mars 2026**.

Ce document s'applique aux flux logistiques (Transport) qui sont sous le contrôle direct de Michelin et de ses fournisseurs de rang 1 (fournisseurs directs, hors sous-traitants de rang 2 et plus).

Ce document s'applique aux sites logistiques gérés directement par Michelin. Pour le moment, ce document ne décrit pas les exigences vis-à-vis des sites logistiques de nos fournisseurs de rang 1 (cela sera complété dans une version ultérieure).

Ce document est applicable à toutes les prestations de manutention et de transport achetées seules, c'est-à-dire hors « transport sur Achats ». Ces transports sont soumis au volet « Achats » de la Politique Environnementale et sont hors périmètre de ce document.

Ce document exclut le périmètre couvert par le volet de la Politique Environnementale concernant les Sites de production et de recherche, excluant notamment les sites logistiques placés sous la responsabilité d'une usine.

### Matrice d'application

Domaines - Sous-domaines	Transport	Sites Logistiques
Changement climatique - Énergie et CO <sub>2</sub> émis Scope 3	CO <sub>2</sub>	Aucune
Changement climatique - Adaptation	OUI	OUI
Consommation de matières - Raréfaction des Matières Premières, circularité des produits		DÉCHETS

### 3. L'OBJECTIF

La volonté du Groupe est **d'exercer son activité durablement en préservant l'environnement** lors de ses activités logistiques (transport, stockage et manutention) et dans la gestion des déchets associés :

- **Respect des réglementations** applicables et des prescriptions Groupe
- Amélioration de la **performance** environnementale et la réduction des impacts
- Identification et **management des opportunités et risques** environnementaux

Le pilotage de cette politique s'appuie essentiellement sur :

Le suivi trimestriel de KPI dans les zones, consolidés en central par la Direction Opérationnelle de la Supply Chain (DOSC)

La définition et le suivi de plans d'actions dans les régions avec les gains associés à chaque action

Une feuille de route globale à horizon 2030

### 4. LA MAÎTRISE DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

#### • Pour les sites logistiques sous la responsabilité directe de Michelin

La maîtrise des risques environnementaux constitue le socle initial de l'approche environnementale des sites du Groupe. Cette maîtrise repose sur la mise en application du Système de Management Environnemental (SME). Ce système vise à garantir la recherche de progrès continu en matière de maîtrise des impacts environnementaux et d'identification d'opportunités environnementales, au quotidien et sur le long terme.

Intégré au SMEP<sup>1</sup>, le SME Michelin est structuré autour des cinq processus EP : ① Respecter les exigences applicables ; ② Analyser les risques et évaluer leur maîtrise ; ③ Mettre en œuvre la maîtrise opérationnelle et tester les plans d'urgence ; ④ Traiter les anomalies ; ⑤ Informer, communiquer, consulter.

Ces processus sont complétés par des processus transverses : M1 – Mesurer et comprendre la performance ; M2 – Piloter l'activité et le progrès ; M3 – Management et développement des personnes ; S1 – Former les personnes.

Le SME Michelin satisfait pleinement aux exigences de la certification ISO 14 001.

Par ailleurs, le dispositif de Contrôle Interne apporte au Groupe une garantie raisonnable que les prescriptions internes du Groupe, les exigences de reporting externes ainsi que les lois et règlements sont appliqués.

#### • Pour le transport,

Les principaux fournisseurs sont évalués par une société tierce (à ce jour par EcoVadis), selon une méthodologie qui inclut les enjeux environnementaux, les droits humains (dont santé et sécurité), l'éthique des affaires.

Lorsque le score obtenu par le fournisseur n'est pas au niveau attendu par le Groupe, il est demandé au fournisseur de mettre en place des actions correctives.

À défaut d'une évaluation par la tierce partie désignée, le fournisseur peut proposer un autre tiers.

Indicateurs :

- % des fournisseurs cibles\* couverts par des évaluations, et avec une évaluation au niveau attendu
- % du montant d'achat (spend) couvert par des évaluations RSE
- % de fournisseurs ayant eu une évaluation inférieure aux attentes et qui ont préparé des actions correctives

\* Fournisseurs ayant un montant d'achat au-delà d'un montant annuel défini  
<sup>1</sup> SMEP : Système de Management Environnement et Prévention.

## 5. DOMAINES D'AMÉLIORATION DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Les principaux domaines de pilotage de la performance environnementale du Groupe sont les suivants.

### 5.1. CO<sub>2</sub>

#### 5.1.1. L'ambition 2050

À l'horizon 2050, l'ambition du Groupe est d'atteindre zéro émission nette (hors usage), y compris pour les opérations logistiques.

#### 5.1.2. Les objectifs 2030 et indicateurs de pilotage

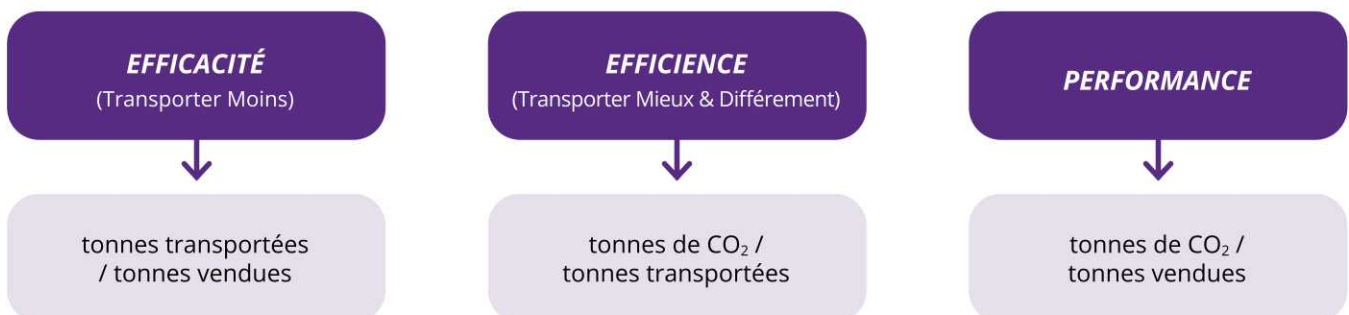
À l'horizon 2030, l'objectif du Groupe pour le transport est de diminuer en valeur absolue les émissions de CO<sub>2</sub> de 28% par rapport à 2019 sur le périmètre décrit dans le paragraphe 2. Cela se traduit par un indicateur de suivi des émissions (émissions nettes en t CO<sub>2</sub> e. WTW <sup>2</sup>).

#### 5.1.3. Les leviers



*Voir Annexe 1 détail des actions inhérentes aux leviers CO<sub>2</sub>*

Les indicateurs permettant de mesurer le progrès sur les 3 leviers sont définis comme suit :



#### 5.1.4. Règle(s) fondamentale(s) spécifique(s) au programme

Le Groupe fixe et actualise périodiquement un prix interne du CO<sub>2</sub>, appliqué dans l'analyse de la création de valeur et le calcul du retour sur investissement des projets.

La mesure des émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport est faite en application des règles définies par le GLEC <sup>3</sup>. Le processus de calcul est décrit dans le document *Référentiel de Calcul CO<sub>2</sub> pour la SC*.

<sup>2</sup> Well To Wheel = du puits à la roue

<sup>3</sup> Le cadre GLEC (Global Logistics Emissions Council) représente les derniers développements méthodologiques en matière de quantification et de reporting des émissions logistiques, à l'échelle internationale. C'est l'état de l'art actuel en matière de calcul et de reporting des émissions.

## 5.2. ADAPTATION AUX RISQUES CLIMATIQUES PHYSIQUES

À l'horizon 2030, les sites Michelin nécessitant une analyse de vulnérabilité détaillée aux risques climatiques physiques ont réalisé cette analyse avec le niveau de profondeur requis par le Groupe et défini dans la prescription *PRE\_653\_AQ\_CC*.

Des mesures d'adaptation sont mises en œuvre dans tous les sites qui le nécessitent au regard :

- Des risques pour la santé et la sécurité des personnes,
- Des risques de continuité des activités, d'approvisionnements et de sécurité des biens.

Ces mesures d'adaptation permettent d'atteindre les niveaux tolérables d'ici :

- 2030, si possible, pour les risques identifiés comme non tolérables à horizon 2030,
- 2050, pour les risques identifiés comme non tolérables à horizon 2050.

Pour les sites loués par Michelin qui le nécessitent au regard des risques pour la santé ou la sécurité des personnes ou des risques de continuité des activités, ainsi que pour les infrastructures de transport (ports maritimes, nœuds ferroviaires, voies fluviales, aéroports, etc.) qui le nécessitent au regard des risques de continuité des activités et d'approvisionnements, des actions d'influence ou collaboratives sont conduites. Elles visent à faire mettre en œuvre par les parties prenantes externes des mesures d'adaptation dans les délais mentionnés ci-dessus.

Les projets des sites intègrent dès leur conception des mesures d'adaptation aux risques non tolérables pour la santé ou la sécurité des personnes, la continuité des activités, les approvisionnements et la sécurité des biens.

## 5.3. DÉCHETS

### 5.3.1. Préambule (volet sites industriels)

Les produits finis conformes en sortie de production puis déstockés des magasins logistiques pour être dénaturés sont traités en appliquant la hiérarchie vertueuse des leviers définie dans le volet « Sites de Production » de la Politique Environnement. En particulier, la mise en décharge est interdite (Zero Waste to Landfill).

### 5.3.2. L'ambition

L'ambition du Groupe est de réduire au maximum les volumes de produits finis dénaturés dans ses magasins logistiques à l'horizon 2050 en traitant les différents inducteurs :

- Déchets pour cause de surstock et dépassement de délais de vieillissement,
- Déchets issus du rejet de tri première monte.

L'indicateur de suivi porte sur les tonnes de produits finis conformes en sortie de production puis déstockés des magasins logistiques pour dénaturation.

### 5.3.3. Les leviers

Cette réduction se fera en activant des leviers hiérarchisés :

**#1 - Préventifs :**  
permettant d'éviter les déchets

**#2 - Curatifs :**  
permettant la gestion des déchets (et la capitalisation)

*Voir Annexe 2 – détails des actions inhérentes aux leviers Déchets*

#### **5.4. RÈGLE(S) FONDAMENTALE(S)**

En complément des règles d'or et de la hiérarchie vertueuse des leviers définies dans la « Politique Environnementale - Volet Général », la règle suivante s'applique :

**La Direction Opérationnelle de la Supply Chain du Groupe (DOSC) fixe, après partage avec ses partenaires internes dans les régions et lignes business, des objectifs annuels de progrès portant sur les composantes suivantes :**

- Émissions de CO<sub>2</sub> issues du transport (ratio de performance)
- Réduction & traitement des déchets

Lorsque des circonstances particulières justifient une dérogation à cette règle, celle-ci doit être soumise à l'approbation du Comité de Pilotage RSE de la DOSC.



## **ANNEXE 1**

### **Détails des actions inhérentes aux leviers CO<sub>2</sub>**

**Transporter moins :** Nous agissons pour diminuer nos tonnages transportés en valeur absolue. Les grands leviers sont :

- Intégration SF/PF : promouvoir la production de Semi-Finis dans les usines « Produits Finis » qui les consomment et limiter ainsi les transferts entre les unités de production.
- Livraisons directes de nos clients depuis les lieux de production sans passer par un centre de stockage intermédiaire.

**Transporter mieux :** nous agissons pour optimiser nos moyens de transport actuels.

- Augmenter le taux de remplissage (camions les plus adaptés, meilleur remplissage, réduire les fréquences pour permettre une meilleure massification),
- Mettre en œuvre le report modal de la route vers le rail ou le bateau, en particulier sur les liaisons de 700 km et plus,
- Limiter les avionnages au strict minimum
- Local to Local : nous visons à réduire les distances entre producteurs et consommateurs.

**Transporter différemment :** nous agissons pour favoriser le déploiement de solutions techniques innovantes dans le transport, comme le transport vélique, les camions électriques (BEV) ou hydrogènes (FCEV), etc.

Cette promotion pourra se faire :

- Soit directement
  - Soit avec l'appui de collaborations nationales ou internationales (ex : France SC...)
-

## ANNEXE 2

### Détails des actions inhérentes aux leviers Déchets

Cette réduction se fera en activant les leviers suivants :

- Application des bonnes pratiques de gestion de stock **FEFO** (First EXPIRED, First OUT) dans nos magasins via des solutions digitales,
- Robustification du processus de déstockage en partenariat avec les équipes Distribution,
- Amélioration des niveaux de rejet de tri première monte en partenariat avec les équipes industrie et OE
- Changement du modèle de déploiement des produits basés essentiellement sur les commandes pour les produits en faible volume,
- Favoriser le modèle **Make To Order** au lieu de **Make To Stock**.
- Amélioration de la qualité de prévision

L'articulation de ces leviers avec la hiérarchie vertueuse des leviers est la suivante :



#### PRÉVENTIF

- Amélioration des niveaux de rejet de tri première monte (maitrise procédé, négociation client requis uniformité)
- Amélioration de la qualité de prévision
- Simplification catalogue (« simplicity »)
- Optimisation Phase Out
- Changement du modèle de déploiement pour les produits à faibles volumes
- Favoriser le modèle **Make To Order** au lieu de **Make To Stock**.
- Application des bonnes pratiques de gestion de stock **FEFO** (First EXPIRED, First OUT) dans nos magasins via des solutions digitales,

#### CURATIF

- Robustification du processus de déstockage en partenariat avec les équipes Distribution
- Don
- Pricing
- Simplification catalogue (« Simplicity »)

