

PLAN DE VIGILANCE

— 2019 —

SOMMAIRE

Introduction	03
Note méthodologique	04
1 / RISQUES ENVIRONNEMENTAUX	06
1. 1 / RISQUE CLIMATIQUE	06
1. 2 / RISQUE DE POLLUTION DE L'AIR ET DE L'EAU	09
1. 3 / RISQUE D'ÉPUISEMENT DES RESSOURCES	11
1. 4 / RISQUE D'ATTEINTE À LA BIODIVERSITÉ	13
2 / RISQUES SANTÉ ET SÉCURITÉ	14
2. 1 / RISQUE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL	15
2. 2 / RISQUE D'EXPOSITION À DES PRODUITS CHIMIQUES	15
2. 3 / RISQUE DE TROUBLES MUSCULO-SQUELETTIQUES	16
2. 4 / RISQUE PSYCHOSOCIAL	16
2. 5 / RISQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES SALARIÉS	17
3 / RISQUES DROITS HUMAINS	18
3. 1 / GOUVERNANCE ET INDICATEURS POUR PILOTER LA PRÉVENTION ET L'ATTÉNUATION DES RISQUES	18
3. 2 / RISQUE DE HARCÈLEMENT ET DE DISCRIMINATION	19
3. 3 / RISQUE RELATIF À LA LIBERTÉ D'ASSOCIATION	21
3. 4 / RISQUE RELATIF À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE ET DES DONNÉES PERSONNELLES	21
3. 5 / RISQUE DE CORRUPTION	22
3. 6 / RISQUE DE TRAVAIL DES ENFANTS	23
3. 7 / RISQUE DE TRAVAIL FORCÉ	23
3. 8 / RISQUE D'IMPACT NÉGATIF SUR LES COMMUNAUTÉS LOCALES	24
3. 9 / RISQUE RELATIF À LA RÉMUNÉRATION – SALAIRE DÉCENT	24
3. 10 / RISQUE SUR LA SÉCURITÉ DES CONSOMMATEURS	25
4 / RISQUES LIÉS AUX PRATIQUES RSE DES FOURNISSEURS	26
4. 1 / IDENTIFICATION DES RISQUES RSE	26
4. 2 / MESURES GÉNÉRALES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION DES RISQUES RSE CHEZ LES FOURNISSEURS	27
4. 3 / DÉMARCHE SPÉCIFIQUE AUX MATIÈRES PREMIÈRES	29
4. 4 / LES RISQUES SPÉCIFIQUES AU CAOUTCHOUC NATUREL	30
5 / MAITRISE DES RISQUES RSE AU SEIN DES SOCIÉTÉS RÉCEMMENT ACQUISES	32
6 / MÉCANISMES D'ALERTE ET DE RECUEIL DES SIGNALEMENTS	33

INTRODUCTION

Michelin répond pour la troisième 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 sous-traitants dans les domaines de l'environnement, la santé/sécurité et les droits humains, 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 sous-traitants, dans une démarche de progrès continu.

Le Plan de Vigilance s'insère pleinement au sein des valeurs du Groupe et de son engagement dans un développement responsable par rapport à toutes ses parties prenantes. La gouvernance de Michelin présente ainsi un Comité Développement et Mobilité Durables, composé de l'ensemble des membres du Comité Exécutif du Groupe ainsi que des Directeurs du Juridique, des Achats et celui du Développement et de la Mobilité Durables. Ce comité coordonne quatre gouvernances : Environnement, Droits Humains, Hygiène Santé et Sécurité et le Comité Éthique.

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 Générale Environnement et Prévention, Politique de Relations Sociales, Politique Diversité et Égalité Professionnelle. Il expose les informations pertinentes données par le reporting du Groupe dans ses rapports annuels, notamment son Document d'Enregistrement Universel et 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'ONU et reconnaît les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, les Conventions fondamentales de l'OIT et les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales. Le Plan de Vigilance s'appuie sur ces standards internationaux.

Le plan fait l'objet d'un suivi dédié. En 2019, son suivi et son actualisation ont été coordonnés par la direction Développement et Mobilité Durables. Cette coordination s'est faite au sein d'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. Depuis deux ans, le plan s'est attaché à détailler certains risques, en particulier ceux liés aux droits humains. La meilleure connaissance de ce sujet a permis d'exposer plus précisément les risques de l'entreprise dans ce domaine ainsi que les mesures de prévention associées.

La réunion annuelle du Comité corporate de parties prenantes a eu lieu le 11 octobre 2019 à Paris lors d'une journée entière, en présence de presque l'intégralité du Comité Exécutif, dont le Président de la Gérance, et des 12 parties prenantes externes. Cette journée a été l'occasion de soumettre certains sujets du plan de vigilance aux parties prenantes et de faire le point sur certaines recommandations émises en 2018, notamment sur l'incitation à mesurer l'impact environnemental de la digitalisation du Groupe, ou encore l'approche de Michelin pour intégrer le développement durable dans les sociétés nouvellement acquises. La démarche sociale de Michelin lors des fermetures d'usine, l'état des lieux des connaissances sur les particules d'usure des pneus, et la trajectoire CO₂ du Groupe, ont aussi fait l'objet d'ateliers en sous-groupes. La journée a fait émerger de nombreuses suggestions et recommandations, comme par exemple celle de s'engager sur la neutralité carbone en 2050 ou de faire connaître plus largement les études sur les particules d'usure. Ces suggestions ont été synthétisées dans un rapport envoyé aux parties prenantes externes ainsi qu'aux cadres dirigeants de Michelin et des axes de travail ont été fixés pour 2020. Par ailleurs, le plan de vigilance 2018 de Michelin a été envoyé aux 12 membres du Comité corporate de parties prenantes du Groupe en mars 2019, donnant lieu à des échanges sur ce sujet. Le présent plan a également fait l'objet de discussions constructives à plusieurs reprises avec le WWF.

Le périmètre du plan de vigilance comprend 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 timing spécifique à chacune.



NOTE MÉTHODOLOGIQUE

DÉFINITION DE 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 2019 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.

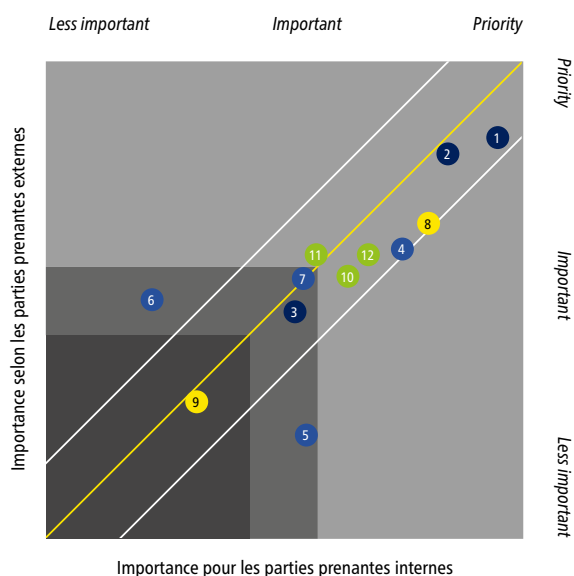
Pour autant, l'ensemble des facteurs de risques mentionnés dans le Plan de Vigilance font l'objet de mesures de prévention et d'atténuation dans le cadre du Devoir de vigilance.

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. 3.1.	4.1.1.1.
	2	Ethique des Affaires	Corruption	Chap 3.5.	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	Travail des enfants Travail forcé Liberté d'association Données personnelles Rémunération (salaire décent)	Chap 3.	4.1.2 et 4.1.1.2.d
	5	Diversité des équipes	Harcèlement et discrimination	Chap 3.2.	4.1.2.2.
	6	Impact sur les communautés locales	Impact négatif sur les communautés locales	Chap 3.8.	4.1.2.5.f.
	7	Dialogue avec les parties prenantes		Introduction	4.1.2.5
Hygiène, santé et sécurité des employés	8	Santé et Bien être des collaborateurs	Accidents du travail Risque psychosocial Risque en matière de sûreté des salariés	Chap 2.1, 2.4 et 2.5	4.1.3.
	9	Impact du digital sur nos méthodes de travail	Risque psycho-social	Chap 2.4.	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	Épuisement 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 1.2. Chap 1.4.	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 renouvelables (ex : caoutchouc naturel, résines) et non renouvelables (ex : dérivés de pétrole, produits chimiques, métaux). Ils s'usent en fonction de leur utilisation et possèdent une durée de vie limitée. Ils représentent le seul point de contact entre le véhicule et la route. Ils entraînent par conséquent une consommation de carburant et donc des émissions de gaz à effet de serre. Entre 70 % et 95 % de l'impact environnemental (impact CO₂ et autres impacts confondus) des pneumatiques pendant leur cycle de vie découle de leur usage.

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.

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.

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 SMEP vise à identifier les risques environnementaux mais aussi à proposer pour chacun d'eux des processus d'atténuation et de prévention. Le Groupe a par ailleurs mis sur pied un indicateur de performance environnementale, le Michelin Environmental Footprint (MEF), fondé sur six composantes : la consommation d'énergie, la consommation d'eau, les émissions de COV, les émissions de CO₂, la quantité de déchets générés ainsi que la quantité de déchets mise en décharge.

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

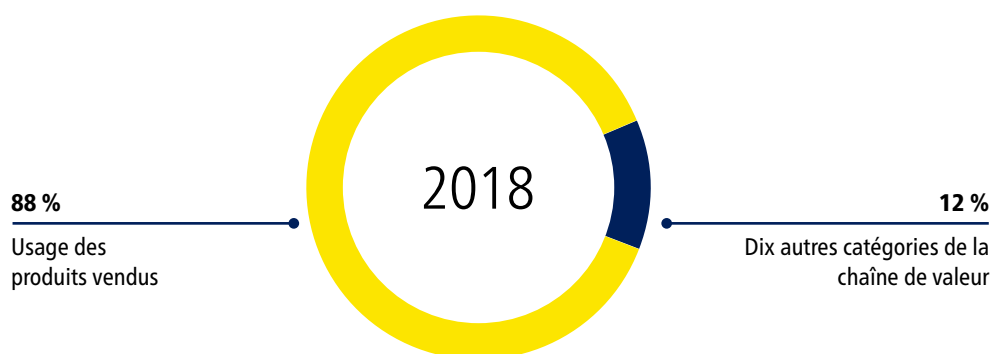
FACTEURS DE RISQUE

Les principaux facteurs de risques sur le climat que Michelin a identifié sont les émissions de CO₂ liées à l'usage de pneus, et celle liée 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.

Périmètre	M t CO ₂	Année	Domaines couverts par l'inventaire du Groupe
Scope 1	1,40	2019	Émissions de CO ₂ issues des chaufferies des sites de production et de R&D.
Scope 2	1,52	2019	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	140	2018 ¹	Émissions de CO ₂ issues des 11 catégories d'activité de la chaîne de valeur pertinentes pour le Groupe (cf. ci-dessous).

¹ Le niveau d'incertitude pour les différentes catégories de Scope 3 restant élevé (entre 10 et 30 %), le Groupe a choisi de faire les calculs tous les trois ans. Une mise à jour du calcul est prévue en 2020 au titre de l'année 2019.

Répartition des émissions de CO₂ Scope 3 par catégorie



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

Achats de produits et services	54 %
Achats de biens d'équipement	6 %
Activités liées à la mise à disposition de l'énergie (combustible, électricité)	4 %
Transport et distribution amont	7 %
Déchets générés dans les opérations	3 %
Déplacements professionnels	0,5 %
Trajets domicile - travail des employés	1 %
Transport et distribution aval	5 %
Traitements des pneus en fin de vie	18 %
Franchises	1,5 %

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 établie en 2015 et structurée sur quatre axes :

- Réduire en valeur absolue les émissions de CO₂ des activités industrielles;
- Réduire la consommation d'énergie induite par les pneus pendant leur usage;
- Soutenir la mise en place d'un prix du carbone à l'échelle mondiale;
- 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.

Un comité opérationnel de stratégie carbone anime cette démarche depuis 2015.

Michelin s'est engagé en 2018 auprès SBTi, initiative d'envergure mondiale à visant à fixer des objectifs de réduction de gaz à effet de serre en cohérence avec un scénario de réchauffement climatique inférieur à 2 °C. En octobre 2019, le Groupe a soumis sa proposition de cibles pour les Scopes 1, 2 et 3. À fin 2019, le dossier était en cours d'instruction.

La trajectoire carbone de Michelin a également été mise à l'agenda du Comité de partie prenantes de Michelin le 11 octobre 2019. Le comité de parties prenantes a incité Michelin à s'engager sur la neutralité carbone en 2050.

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. En 2019, conscient de l'urgence climatique, le Groupe s'est fixé une cible intermédiaire 2030 plus ambitieuse que la trajectoire initiale à mi-parcours : - 38 % dès 2030 par rapport à 2010. Cette avancée nous prépare à viser en 2050 la neutralité carbone de notre outil industriel, et ainsi nous inscrire dans une trajectoire compatible avec le maintien du réchauffement climatique en deçà de 1,5 °C.



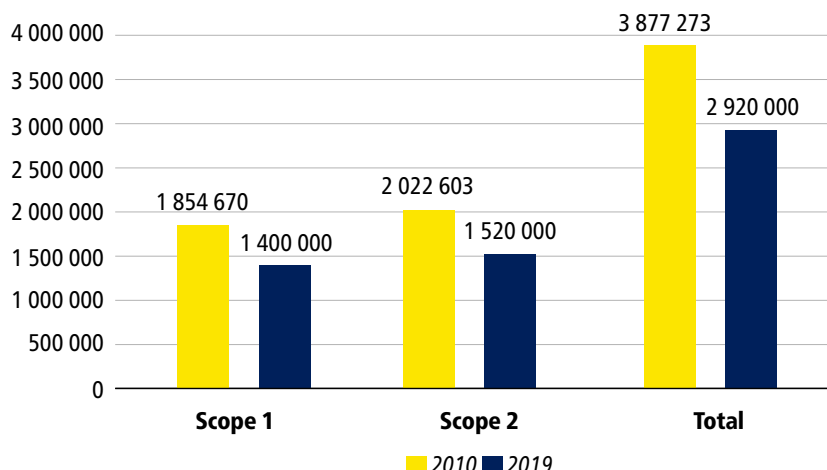
En valeurs absolues, les émissions du Groupe ont diminué d'un quart sur la période, passant de près de 4 millions de tonnes en 2010 à moins de 3 millions en 2019.

Ces progrès résultent d'une stratégie fondée sur deux axes :

- 1) réduire la consommation d'énergie (la consommation spécifique a diminué de 17,2 % entre 2010 et 2019);
- 2) 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 31 %).

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.

Suivi de mise en œuvre : évolution des Scopes 1 et 2 entre 2010 et 2019 (en 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. C'est pour cette raison qu'en 2013, le Groupe s'est engagé à réduire de 10 % ses émissions de CO₂ entre 2010 et 2020. L'objectif a été dépassé un an, avant l'échéance atteignant -10,27 % en 2019, réduisant ainsi les émissions Scope 3 pour le transport en amont et en aval.

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 (multi-modal 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.

Émissions liées à la phase d'usage du pneu

Compte tenu de l'impact de l'utilisation du pneu sur les émissions de CO₂ du véhicule, la conception des pneus est critique. La réduction des émissions de CO₂ est pilotée par un programme d'analyse de cycle de vie (ACV) des impacts environnementaux appliqués 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.

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.

Aujourd'hui, les pneus Tourisme à haute efficacité énergétique – MICHELIN Primacy 4, sixième génération depuis le pneu MICHELIN Energy™ – réduisent notablement la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Par exemple le MICHELIN Primacy 4, lancé en 2018, permet de réduire les émissions de CO₂ de 2,5 g/km pour une voiture européenne moyenne, par rapport à la génération précédente de 2012.

Émissions à la gestion des pneus en fin de vie (voir aussi «Les pneus en fin de vie - collecte et valorisation» p. 10)

La proposition de cibles pour le scope 3 à SBTi comporte une cible de réduction des émissions liées à la fin de vie des pneumatiques.

Michelin promoteur et fédérateur d'une mobilité décarbonée

Conscient que le pneu n'est qu'un des éléments d'une mobilité décarbonée, Michelin contribue en parallèle à la décarbonation du secteur des transports à travers des offres de service proposées aux flottes professionnelles et la promotion de solutions de mobilité innovantes. 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 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, Sum4All ou Paris Process on Mobility and Climate. Pour la troisième année consécutive, il a co-organisé en 2019 Movin'On Summit, le sommet mondial de la mobilité durable à Montréal, qui rassemble les 5000 acteurs-clés, publics et privés.

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-" au titre de l'année 2019, 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 de gaz et de particules dans l'air (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

La stratégie du Groupe pour réduire ses émissions de COV est basée sur la réduction à la source de la consommation de solvants organiques. Au total, la réduction des émissions de COV par tonne de produits finis est de 39,8 % entre 2010 et 2019.

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, procédé, matériaux et produit 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.

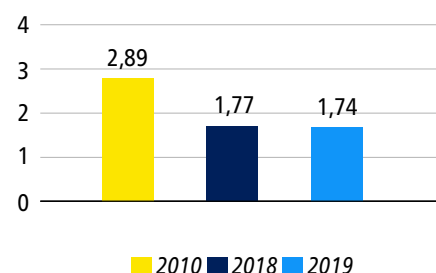
Ces trois leviers ont été relayés et documentés par le Programme COV qui poursuit son travail initié en 2017 de déploiement des bonnes pratiques et de réflexion sur l'avenir en termes de réduction de consommation de solvants et d'identification d'innovations.

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

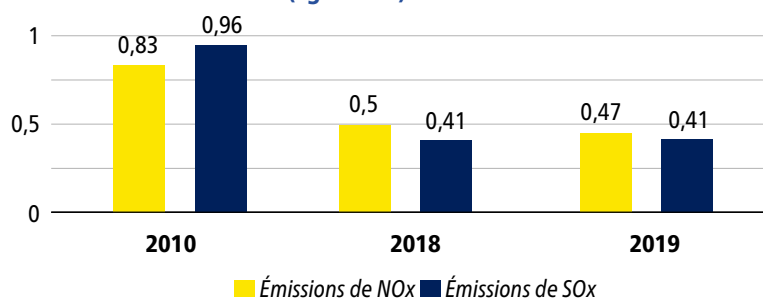
Réalisées en 2015 et 2016, quatre évolutions ont apporté depuis une baisse significative des émissions de NOx et SOx : le recours au gaz naturel au lieu de fioul lourd sur trois sites de production au Canada; la fermeture d'un site de production historique à Shenyang (Chine) utilisant le charbon; la 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".

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

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



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



Réduire et valoriser les déchets

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.

Suivi de mise en œuvre :

En 2019, la quantité de déchets générés pour la fabrication d'une tonne de produits finis s'est légèrement réduite (- 0,8 % par rapport à 2018) pour atteindre la valeur de 97,9 kg. La quantité mise en décharge s'est dégradée à hauteur de 3,1 kg par tonne de pneus fabriqués (+ 5,1 % par rapport à 2018) essentiellement suite à la rupture de certaines filières de valorisation.

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

Les particules d'usure de pneus et de route (tire and road wear particles, TRWP)

Depuis 2006, Michelin œuvre à l'approfondissement des connaissances sur les TRWP, cette agglomération de matériaux du pneu adhérents avec des matériaux de la route, notamment via le Tire Industry Project (TIP) 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 ainsi menées par l'industrie, sur l'impact environnemental et l'exposition humaine, n'ont pas révélé à ce jour de risque spécifique dans l'air ni dans les milieux aquatiques.

Ce sujet a été abordé lors du Comité corporate des parties prenantes d'octobre 2019.

En novembre 2019, les présidents des membres du TIP ont pris la décision d'approfondir les connaissances actuelles en lançant un nouveau cycle de recherches (2019 – 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.

Les pneus en fin de vie : collecte et valorisation

La mise en place des systèmes techniques et économiques permettant le recyclage et l'élimination des pneus en fin de vie est un défi majeur. Le Groupe tient à le relever, dans tous les pays, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Michelin agit de fait depuis de nombreuses années pour la mise en place de solutions efficaces et continue de jouer un rôle prépondérant.

Les études menées en 2019, démontrent que 88 % des pneus en fin de vie générés dans les 45 pays étudiés – tout manufacturier confondu – sont collectés et la plupart d'entre eux sont valorisés et le Groupe maintient depuis plus de 10 ans une politique visant 100 % de valorisation des déchets issus de la fabrication de pneus.

Les dispositifs de collecte et recyclage sont mis en place conformément aux réglementations locales. 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.



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

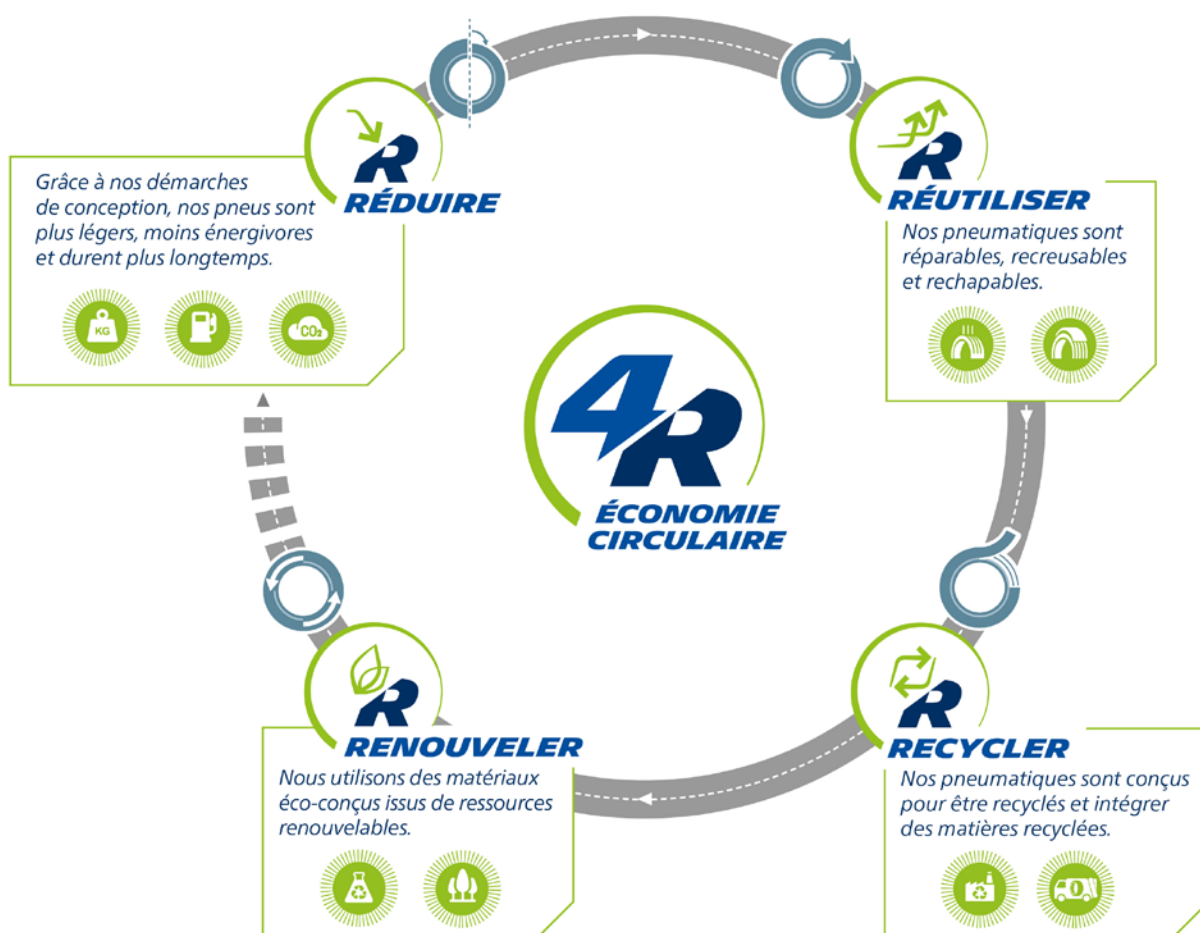
FACTEURS DE RISQUE

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, la mobilité routière dans le monde est appelée à doubler – voire à quadrupler – 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 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.

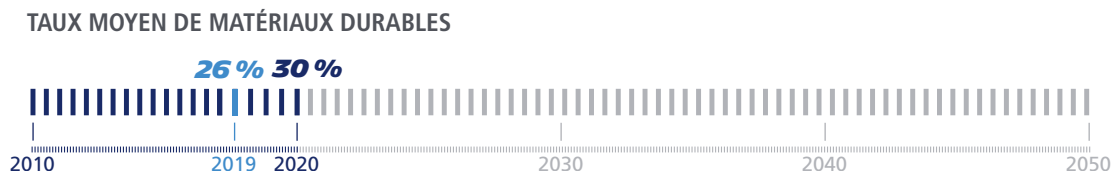
Recycler

Voir p. 10 : «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 26 % aux approvisionnements du Groupe. L'ambition de Michelin pour les trente prochaines années est d'intégrer jusqu'à 80 % de matériaux durables dans les pneus Michelin.

Suivi de mise en œuvre :



Pour aller plus loin, Michelin a lancé deux 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 à l'horizon 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.

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.)

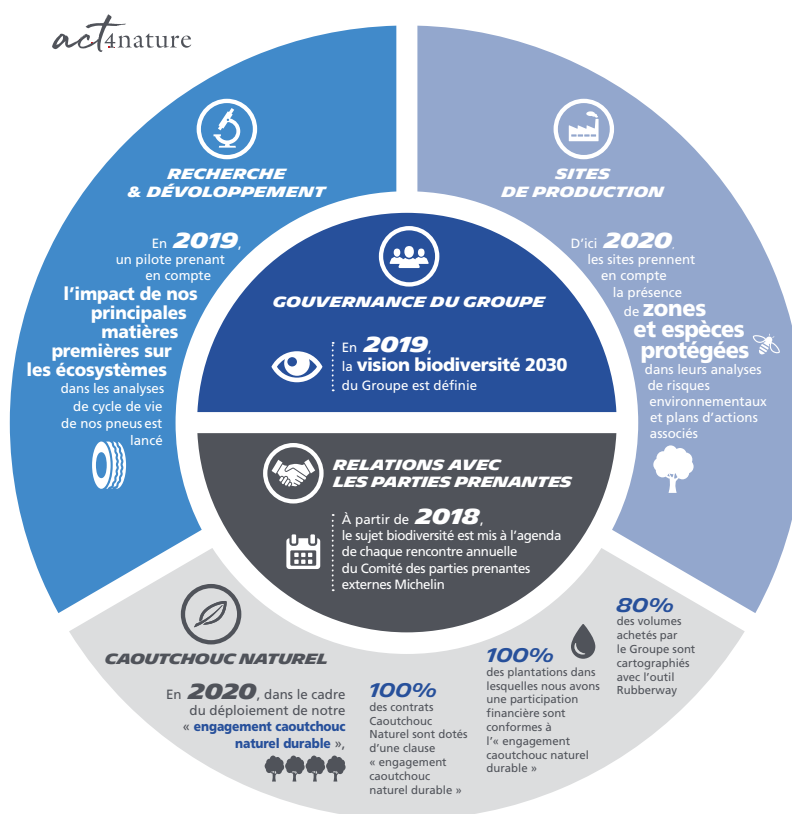
FACTEURS DE RISQUE

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

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

En 2018, le Groupe a formalisé son engagement en faveur de la biodiversité en rejoignant l'initiative act4nature lancé par l'Association Française Entreprises pour l'Environnement, EpE.

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 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.



En 2019, la feuille de route à horizon 2030 de la vision Biodiversité du Groupe a été validée par la Gouvernance Environnement. Cette vision sera déclinée en engagements à partir de 2021.

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 (GPNRSR). 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". 1/3 des plantations ont été évaluées. 45% des volumes ont été cartographiés avec l'application mobile Rubberway (voir p. 31).

À fin 2019, 100 % des sites ont réalisé l'inventaire de zones et espèces protégées. Des plans de maîtrise sont en cours de mise en place sur les sites où des risques de pollution pouvant affecter une zone protégée ont été identifiés. Si l'on se place selon l'approche de l'indicateur GRI 304-1*, 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.

*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.

2 / RISQUES SANTÉ ET SÉCURITÉ

(voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.3)

Michelin emploie directement plus de 127 000 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.

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 Note de Politique Générale Environnement et Prévention de 2018.

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.

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 la norme internationale ISO 14001, 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.

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.

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.

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

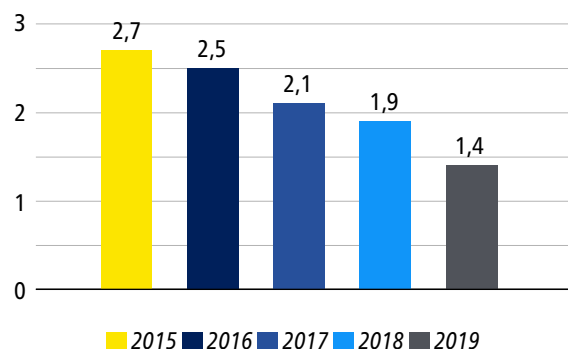
Face aux accidents du travail en industrie et hors industrie, aux accidents durant un déplacement assuré par le Groupe et aux dangers encourus en cas de catastrophe naturelle, d'incendie ou d'explosion, Michelin s'engage pour l'ensemble de son personnel, dans une démarche de prévention incluant l'analyse, le traitement et la réduction des risques liés à la santé/sécurité. Depuis 2013, Michelin utilise l'indicateur *Total Case Incident Rate* (TCIR), basé 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. De même, sont recensés dans ce système HSER les accidents des intérimaires et sous-traitants, permettant de partager les bilans avec ces sociétés pour construire des plans de progrès.

Le TCIR de l'ensemble du Groupe est passé de 1,94 en 2018 à 1,43 en 2019. Cette performance est essentiellement liée aux très bons résultats de la distribution (-40 %) et de l'industrie (-19 %).

Grâce à la consolidation des événements enregistrés par l'ensemble des activités en 2019, 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 va permettre de se focaliser sur ces accidents et de réduire les disparités entre pays.

Suivi de mise en œuvre :
Évolution du TCIR de 2015 à 2019



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, 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 2019, ils s'élèvent à 16,8 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 :

- 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)
- 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
- Par du coaching, de la relaxation, des groupes de paroles, du suivi individuel par un psychologue ou par le médecin du travail.

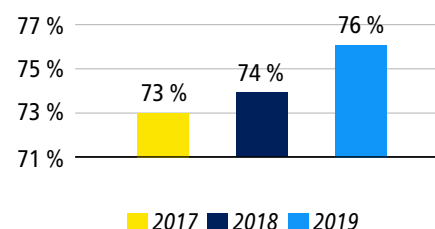
Dans le contexte de réorganisation du Groupe, un accompagnement individuel ou collectif par des psychologues a été proposé sur les sites clermontois, notamment au siège social et au centre de recherche, réalisé par un cabinet spécialisé qui travaille en étroite liaison avec le service du personnel et 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 2019, parmi les 81 200 personnes qui ont répondu à l'étude Avancer Ensemble, l'indice de satisfaction dans le domaine Qualité de Vie au Travail a été de 76 % (74 % en 2018 et 73 % en 2017).

En 2019, les travaux du Comité Médical Consultatif se sont intéressés au sujet de l'impact de l'Intelligence Artificielle et de la Digitalisation sur les personnes. Ce sujet a aussi fait l'objet d'échanges avec le Comité des Parties Prenantes en 2019. Comme dans la plupart des entreprises, le développement du numérique chez Michelin a donné lieu à de véritables transformations ayant des conséquences sociales sur les effectifs, le contenu des postes, les méthodes de travail, voire l'organisation. Afin d'évaluer l'impact social de la digitalisation, l'entreprise et son comité d'entreprise européen ont fait appel au cabinet de conseil Plein Sens pour réaliser une étude sur le sujet. Les résultats sont attendus au premier semestre 2020.

Suivi de mise en œuvre :
Indice de satisfaction QVT



■ 2017 ■ 2018 ■ 2019

2.5 / 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.

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. Une mission a ainsi été réalisée en Inde en février 2019.

Au cours de l'année 2019, les tensions sociales, politiques ou sécuritaires survenues dans certains pays d'Amérique du Sud, Bolivie, Equateur et Chili, à Hong Kong ainsi que dans le Golfe Persique ont nécessité le renforcement de la vigilance et la prise de mesures pour réduire l'exposition du personnel, dont la restriction temporaire des déplacements.

En raison du niveau de présence et de l'activité du Groupe, une attention prioritaire est apportée : au Brésil - siège du Groupe pour la Région Amérique du Sud, aux Emirats Arabes Unis - suite à la dégradation de la situation régionale, et au Mexique – du fait de la présence d'un site industriel dans l'Etat de Guanajuato, très fortement impactée par l'insécurité.

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 127 000 personnes et est implanté industriellement dans 17 pays et, plus largement, dans 170 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.

3.1 / GOUVERNANCE 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 humains ainsi que les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales. Il 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.

Michelin reconnaît également les Conventions fondamentales de l'OIT, notamment celles sur le respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective, 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.

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 depuis 2017 à l'association "Entreprises pour les Droits de l'Homme", qui réunit 17 entreprises françaises impliquées sur ces sujets. L'entreprise est également devenue membre de l'initiative du Global Deal, qui vise à promouvoir le dialogue social et le travail décent partout dans le monde. En 2018, Michelin est devenu mécène de l'association RH Sans Frontières qui aide les entreprises à faire progresser le travail décent dans leurs chaînes d'approvisionnement.

Depuis 2015, les questions relatives aux droits humains sont traitées au sein d'un comité opérationnel pluri-disciplinaire 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, Diversité. 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 humains 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 :

		2016	2017	2018	2019
Santé sécurité	TCIR (Total Case Incident Rate)	2,54	2,14	1,9	1,4
Discrimination	% de femmes occupant des postes de niveau management	24,61 %	25,57 %	26,8 %	27,4 %
Climat social	Taux d'engagement des employés	80 %	80 %	80 %	81 %
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	74 % (sur 419 fournisseurs évalués)	78 % (sur 547 fournisseurs évalués)	80 % (sur 654 fournisseurs évalués)	82 % (sur 715 fournisseurs évalués)

Des textes ont été rédigés en 2019 sur le travail des enfants et les horaires de travail. Ces documents précisent les principes adoptés par le Groupe, en ligne avec les Conventions de l'OIT et les autres textes relatifs aux droits humains, ainsi que les comportements attendus dans leur mise en œuvre, notamment par les responsables RH, les Acheteurs et les Responsables des activités.

Conscient que les risques "droits humains" peuvent être présents dans sa chaîne d'approvisionnement, Michelin a également décidé en 2019 de faire entrer les risques RSE de ses fournisseurs dans sa cartographie des risques Groupe.

3.2 / RISQUE DE HARCÈLEMENT ET 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, promotion professionnelle).

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

La Politique Diversités et Inclusion du groupe Michelin a été rédigée et diffusée aux Régions (auparavant «Zones géographiques»), en 2018. Elle affirme des principes fondamentaux et identifie des éléments prescriptifs, notamment en matière de non-discrimination, ainsi que des indicateurs. La diversité est elle-même plurielle. Ainsi, relayée par la Politique diversité, la démarche Diversités et Inclusion est structurée autour de quatre axes prioritaires que sont la mixité, les nationalités et les cultures, les âges, et les handicaps, tout en étant vigilant face aux nouvelles attentes, telles que celles relatives au fait religieux ou à la question du genre et de l'orientation sexuelle.

De plus, 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. Les membres de ce réseau soutiennent les managers et le Service du Personnel, notamment les partenaires de développement et les recruteurs, qui ont parmi leurs objectifs la promotion de la diversité. Depuis 2018, un réseau social interne associant les managers Diversités aux animateurs de la démarche au niveau Groupe permet un partage en temps réels des actualités de chaque pays, des politiques et des meilleures pratiques. En 2019, une plateforme intranet a été établie, sur laquelle chaque manager Diversités peut suivre en temps réel l'évolution des indicateurs à son périmètre.

Une sensibilisation systématique des managers

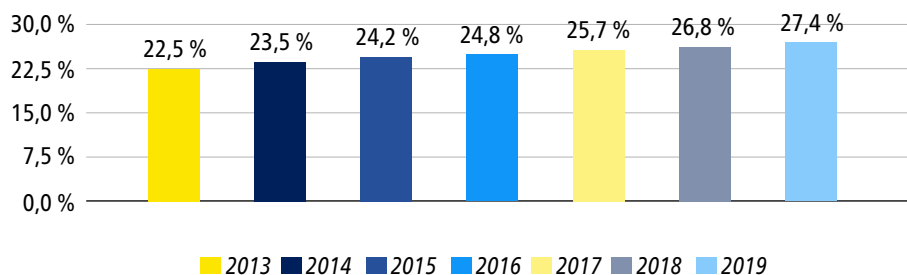
Michelin se montre très attentif au harcèlement et aux discriminations dont pourraient être victimes ses employés sur leur lieu de travail. Pour réduire le risque de discrimination, les managers sont sensibilisés, et les formations sont tracées. Le contrôle interne permet de mettre en place des mesures correctives. 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. Avant sa prise de poste, chaque manager ou partenaire de développement participe à une formation sur les comportements discriminatoires et les enjeux de la diversité. Elle vise à dépasser les stéréotypes, découvrir les cadres juridiques de référence et anticiper les situations à risque. Un outil "pilote" de sensibilisation aux stéréotypes et au sexisme a été élaboré; il permet à chaque pays d'élaborer son propre outil en fonction de sa culture : modules ou kits de sensibilisation, campagnes de communication, etc.



Mixité dans l'entreprise

Michelin entend assurer l'égalité de traitement entre salariés hommes et femmes en favorisant l'accès des femmes 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 et de parcours de carrières favorables aux femmes.

Suivi de mise en oeuvre:
La part des femmes au sein du Groupe



En 2019, elle passe à 27,4 % contre 26,8 % en 2018. L'objectif de Michelin est d'avoir 30 % de femmes dans le management d'ici 2020. Michelin applique une politique de non-discrimination et d'égalité de la rémunération à profil et poste équivalents. En 2019, l'écart global de rémunération entre les hommes et les femmes est de - 2,67 % (contre - 2,58 % en 2018, et - 2,8 % en 2017).

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; il sera déployé en 2020.

La politique handicap de Michelin

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. 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.

À la MFPM (France), en 2018 le taux d'emploi de personnes en situation de handicap a atteint 7,2 %; en 2019, le seuil légal de 6 % sera à nouveau significativement dépassé.

Enfin, Michelin a 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).

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 2019, le taux atteint est stable à 75 %.

3.3 / RISQUE RELATIF 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. Cette politique a été explicitée aux 7 500 managers du Groupe, depuis le Comité Exécutif jusqu'à l'agent de maîtrise en usine. 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.

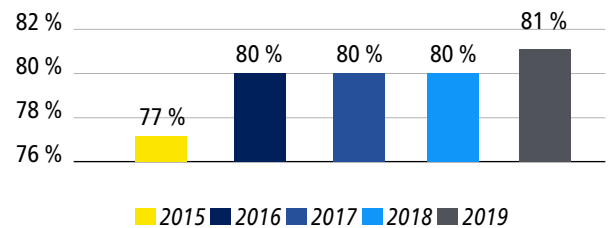
Grâce à ce travail, des améliorations sensibles ont vu le jour ces dernières années dans plusieurs Régions, en particulier en Thaïlande et au Brésil. Par ailleurs, tout manager reçoit une formation sur le cadre légal régissant les relations sociales. Le respect des engagements de la Politique de Relations sociales fait également partie intégrante d'un processus de contrôle interne.

En 2019, Michelin a travaillé en étroite relation avec IndustriALL Global Union, à la mise en place d'un Comité Monde Michelin, regroupant l'ensemble des organisations syndicales du Groupe.

Les bonnes relations sociales dans l'entreprise se mesurent 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 2019, le taux global d'engagement des salariés a progressé, à 81 %. Le taux d'engagement est demeuré stable autour de 81 % pour le management, les techniciens, les employés et la maîtrise et celui du reste de la population a continué à progresser pour dépasser très légèrement, et pour la première fois, celui de la population précédente.

Suivi de mise en œuvre :
Le taux d'engagement



Risque social lors des restructurations du Groupe

L'année 2019 a été marquée par la fermeture de deux usines : La-Roche-sur-Yon en France et Bamberg en Allemagne. En 2018, c'était l'usine de Dundee en Ecosse qui devait arrêter son activité pour mi-2020. De très nombreuses initiatives ont été mises en œuvre afin d'aider les personnes à retrouver un emploi et continuer leur parcours professionnel, et aujourd'hui, 50 % des salariés de Dundee ont déjà trouvé un nouvel emploi.

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 lors de ces périodes difficiles.

3.4 / RISQUE RELATIF 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 127 000 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.



3.5 / 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 pays sont connus pour avoir un risque élevé en matière de corruption. Le Groupe s'efforce d'appliquer son code de conduite 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.

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 créé 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, les membres du Comité Exécutif du Groupe ont été formés à ce sujet en 2018.

Enfin, une analyse de risque globale a permis d'identifier 13 pays d'activité du Groupe à risque élevé en matière de corruption.

3. 6 / RISQUE DE TRAVAIL DES ENFANTS (voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.2.1.b.)

FACTEURS DE RISQUE

Au vu 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 sous-traitants, 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 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 26 800 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 déceler une éventuelle occurrence locale particulière qui pourrait nécessiter une action de remédiation.

Une prescription sur le travail des enfants a été écrite et validée par la Gouvernance Droits Humains en 2019 établissant 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. 7 / 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 2019, 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. Michelin a adhéré à l'Action Plateform du Global Compact sur le travail décent et a par ailleurs été choisi par son client Volvo pour participer à 3 sessions d'un Forum de fournisseurs sur ce sujet en Suède. En 2018, Michelin est enfin devenu mécène de l'association RH Sans Frontières qui aide les entreprises à faire progresser le travail décent dans leurs chaînes d'approvisionnement.

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 état des lieux sur le travail forcé a été dressé et une présentation de l'avancement du sujet a été faite à Volvo et 6 de ses fournisseurs le 10 décembre 2019. 3 personnes de l'entreprise ont également suivi une formation de RH Sans Frontières dont le but était de savoir détecter les risques de travail forcé.



3. 8 / RISQUE D'IMPACT NÉGATIF SUR LES COMMUNAUTÉS LOCALES

(voir exposé détaillé dans l'URD 4.1.2.5.f.)

FACTEURS DE RISQUE

Michelin détient 78 sites industriels, de recherche et de traitement de caoutchouc naturel dans le 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 par rapport aux populations préexistantes.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

En 2019, un travail de rédaction des principes d'actions visant à prévenir tout risque d'incidence négative envers les populations locales a été engagé, prenant 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 en place d'un mécanisme de recueil des plaintes, le recrutement local prioritaire et la formation des populations locales, font partie des principes clés 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 qui ont été suivies par le Groupe. Par exemple 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 2015, le groupe Michelin a créé avec le groupe indonésien Barito Pacific une joint-venture, RLU, qui développe en partenariat avec le WWF un programme de plantations de caoutchouc naturel durable et de reforestation sur des concessions situées à Sumatra (66 000 ha) et à Kalimantan Est (20 000 ha). Ce programme 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. Environ 80 % de nos agents de sécurité en Europe et en Amérique du Nord ont suivi des formations qui incluent une sensibilisation aux sujets droits humains liée à leur activité.

3. 9 / 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 définir une méthodologie permettant d'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 2014, une étude avait été menée sur le pouvoir d'achat des salariés dans huit pays d'Europe. Des plans d'actions ont été mis en place en Roumanie, en Pologne et en Hongrie. Par exemple, en Roumanie, une assurance médicale a été prise en charge pour tous les employés et des tickets repas alloués. Suite à cette étude, de nombreuses mesures ont été mises en place.



3. 10 / 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 dès son origine, été considéré 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. Le Groupe a un engagement d'augmentation de 10 % de la performance dont la sécurité de ses produits entre 2010 et 2020.

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.

Michelin est également parties prenantes de nombreuses actions de promotion de la sécurité routière au niveau mondial et au niveau local, autour de ses sites industriels. Ce document, disponible en 14 langues, est accessible en ligne à l'adresse <https://purchasing.michelin.com/Espace-documents>. Il est intégré à tout contrat qui lie Michelin à l'un de ses fournisseurs. Par ailleurs, en complément à ce document, les contrats d'achat standards comportent une clause spécifique liée au travail des enfants et au travail.

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.

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.

La Direction des Achats 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 13 milliards €, en 2019, les achats représentent près de 60 % 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 700 collaborateurs à travers les différentes Régions d'implantation géographique du Groupe.

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

En complément de la cartographie Groupe, dans laquelle il a été décidé en 2019 d'intégrer le risque RSE des fournisseurs, la Direction des Achats a développé des cartographies de risques pour les différentes catégories d'achats et en fonction du pays d'origine.

ACHATS DE MATIÈRES PREMIÈRES

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, celui-ci provient à 90 % d'Asie, et 85 % des volumes sont produits sur de petites plantations; la chaîne d'approvisionnement est complexe et fragmentée. En conséquence, une approche particulière a été développée pour le caoutchouc naturel. Elle est explicitée en fin de section.

Pour les autres matières premières, que sont le caoutchouc synthétique et les monomères, les charges renforçantes (tel le noir de carbone, ou la silice), les renforts métalliques et textiles, les produits chimiques, etc., un outil de cartographie de risque très complet a été développé. Cet outil prend en compte de multiples types de risques, dont les risques RSE. À noter que les matières intégrant des minerais de conflits font l'objet d'une approche spécifique.

ACHATS INDUSTRIELS ET DE SERVICE

Le Groupe a réalisé une cartographie des risques RSE liés à ces familles d'achat. Cette cartographie hiérarchise les catégories d'achats en termes de risques RSE, en considérant cinq thèmes : l'Environnement, les Droits Humains, l'Éthique des Affaires, la Santé-Sécurité et la Gestion de la chaîne d'approvisionnement.

Ensuite, en s'appuyant sur la base de données de la société Verisk Maplecroft, Michelin a identifié les pays dans lesquels le Groupe s'approvisionne qui présentent des risques élevés en matière de respect de l'environnement et de droits humains.

Cette cartographie fera l'objet d'une mise à jour régulière. Elle permet de prioriser le déclenchement d'évaluations des performances RSE des fournisseurs des domaines des achats industriels et de services, et aussi de mettre en place des actions de prévention adaptées en fonction de la nature et du contexte de la famille d'achats.

EVALUATION DES RISQUES EN FONCTION DU PAYS D'ORIGINE

La base de données des pays risqués en matière d'environnement et de droits humains de Verisk Maplecroft permet d'identifier les fournisseurs qui opèrent dans des pays à risque.



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 règles de déontologie auxquelles les équipes Achats doivent se conformer; le processus de sélection des fournisseurs; les exigences qualité et les attendus du Groupe envers ses fournisseurs en matière environnementale, sociale et éthique.

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 durables" obligatoire pour tout acheteur. Ce module est également presté auprès de spécificateurs techniques et de partenaires internes clés du Groupe. Environ 85 % des acheteurs en poste sont formés. Depuis 2011, 637 personnes, dans le monde entier, ont suivi ce module spécifique.

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 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 4 100 personnes ont suivi ce module en ligne.

Des formations complémentaires ont lieu dans les différentes Régions – *des modules liés à l'éthique spécifiques à l'Amérique du Nord ont, par exemple, été suivis chacun par 76 personnes de la Direction Achats en 2019 (100 % des acheteurs)*. 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.

EVALUATION 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 les éléments suivants :

- a. Conformité générale;
- b. Respect de l'environnement;
- c. Respect des droits humains et de la santé/sécurité;
- d. Chaîne d'approvisionnement.

Plusieurs questions ont été ajoutées ou approfondies en 2018 au formulaire d'audit ESQF pour approfondir les questions abordant 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.



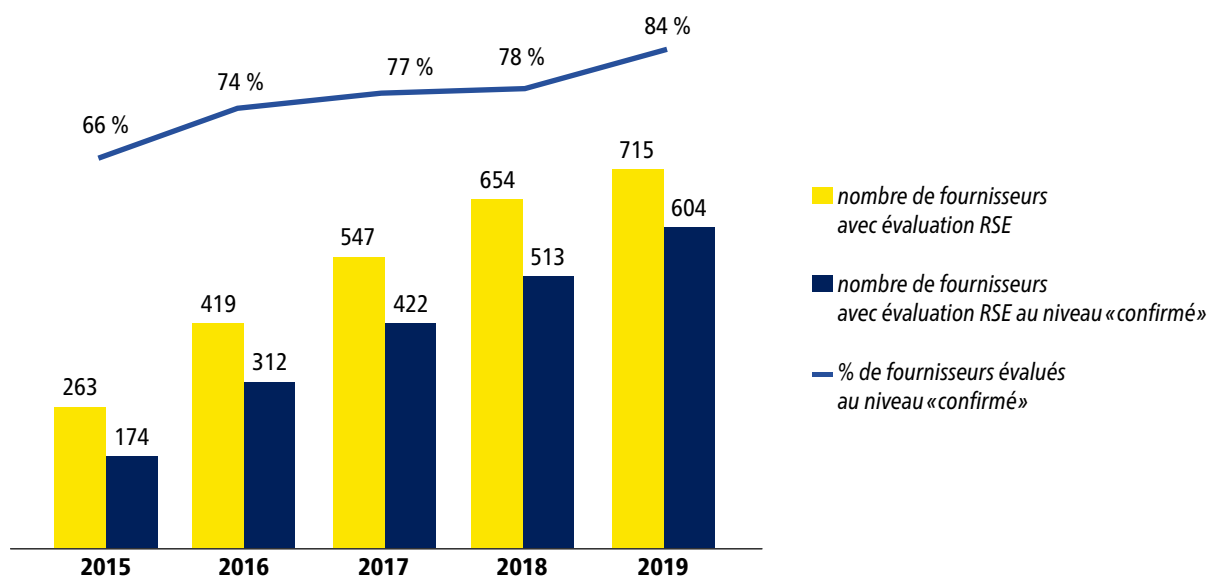
EVALUATION DE LA PERFORMANCE RSE DES FOURNISSEURS

Dans le cadre des Ambitions de développement et mobilité durables "Performance et Responsabilité Michelin 2020", la Direction des Achats s'est fixé 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. En 2019, sur un panel de 812 fournisseurs cibles, 715 fournisseurs ont une évaluation RSE valide. Ceci correspond à un taux de réponse de 88 %. Ces fournisseurs représentent environ 60 % des Achats du Groupe (*hors sociétés nouvellement acquises).

En 2019, 84 % des répondants, soit 604 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.

Suivi de mise en œuvre : score RSE des fournisseurs



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.

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

EVALUATION EN FONCTION DU PAYS D'ACTIVITÉ

Alors que 90 % des montants d'achat de matières premières de Michelin sont couverts par des audits documentaires RSE, Michelin a vérifié que ces audits touchaient bien les fournisseurs opérant dans des pays à risque. Pour ce faire, il a utilisé la base de données de la société Verisk Maplecroft qui classe les pays selon leurs risques. Cette opération a mis en évidence que les audits documentaires des fournisseurs de matières premières couvrent :

- 94 % des montants d'achat de Michelin dans des pays qui présentent un risque moyen en matière de respect de l'environnement. Michelin n'a pas de fournisseur dans des pays qui présentent un risque élevé en matière de respect de l'environnement;
- 93 % des montants d'achat de Michelin dans des pays qui présentent un risque élevé ou moyen en matière de respect des droits humains;
- 93 % des montants d'achat de Michelin dans des pays qui présentent un risque élevé ou moyen en matière de travail des enfants.

Suite à cette étude, 10 nouveaux fournisseurs ont alors été identifiés pour faire l'objet d'audits documentaires RSE en 2018.

ÉMISSIONS DE CO₂

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'engager une démarche impliquant nos fournisseurs et de motiver ceux-ci pour quantifier et publier leurs émissions de gaz à effet de serre et pour 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, avec une analyse des résultats en 2019, et sera reconduite en 2020. 67 fournisseurs ont été interrogés en 2018, avec un taux de réponse de 85 %.

MINÉRAIS 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", étant donné leur rôle dans certaines guerres africaines, notamment en République Démocratique du Congo. Pour tous ces minerais, les formulaires retournés par nos fournisseurs permettent d'attester que ceux-ci travaillent dans le cadre de fonderies homologuées par la RMI. Depuis 2019, Michelin intègre à sa démarche le cobalt. Afin de s'assurer que les minerais utilisés par le Groupe sont issus de chaînes d'approvisionnement qui satisfont à ses exigences et qui n'alimentent aucun conflit, Michelin exige que ses fournisseurs exposés à ce risque remplissent le formulaire *Conflict Minerals/Cobalt Reporting Template*. Ce dernier est dressé par la *Responsible Minerals Initiative (RMI)*, une plate-forme qui agit en faveur d'un approvisionnement durable en or, étain, tantale, tungstène et cobalt.

PRODUITS CHIMIQUES

Le règlement européen REACH "Registration, Evaluation, Authorisation 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)

FACTEURS DE RISQUE

La culture du caoutchouc naturel présente des risques spécifiques tant sur le plan environnemental que social. De plus, la chaîne d'approvisionnement de caoutchouc naturel est particulièrement complexe et fragmentées, ce qui complique considérablement la visibilité et la maîtrise des risques. Sur le plan environnemental, le risque de déforestation de forêts primaires dans le but de planter des hévéas, et ainsi d'atteinte à la biodiversité, est identifié. Sur le plan social, alors que la plupart des exploitations sont de très petite taille et que les cours du caoutchouc peuvent fortement fluctuer, il existe notamment des risques relatifs aux conditions de travail en général et à la faible rémunération des planteurs en particulier. 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.

Principal acheteur mondial de caoutchouc naturel, le Groupe porte une attention particulière à sa chaîne d'approvisionnement hévéicole 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.

MESURES DE PRÉVENTION ET D'ATTÉNUATION

Politique «caoutchouc naturel responsable»

Michelin fut le premier fabricant de pneumatiques à publier son engagement pour une production durable 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.

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 Carbon 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. 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.
- Faire de l'hévéaculture un vecteur de progrès pour des pratiques de bonne gouvernance. Michelin agit de manière transparente, en refusant toute forme de corruption et en dialoguant avec ses parties prenantes locales.

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.

EVALUATION DES FOURNISSEURS DE CAOUTCHOUC NATUREL ET APPLICATION RUBBERWAY

- 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.
- En 2017, le Groupe a poursuivi son engagement avec le déploiement d'une application mobile appelée Rubberway, pour cartographier en collaboration avec ses fournisseurs les pratiques RSE des différents acteurs de sa chaîne en caoutchouc naturel. 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 sociales et environnementales.



Les données ainsi récoltées sont analysées sur une plateforme web et 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 utilisés pour préparer des plans de progrès.

À ce jour, 53 usines de caoutchouc naturel ont répondu aux questionnaires, plus de 27 000 questionnaires ont été remplis, dont plus de 25 000 provenant de petites plantations, ce qui représente 45 % du volume acheté par Michelin. Le Groupe prévoit de cartographier 80 % des volumes de caoutchouc naturel achetés d'ici 2021.

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

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

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.

PARTENARIAT AVEC LE WWF ET GLOBAL PLATFORM FOR SUSTAINABLE NATURAL RUBBER

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 pour quatre ans. 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 2019 la collaboration s'est étendue à la mobilité durable et à la protection de la biodiversité.

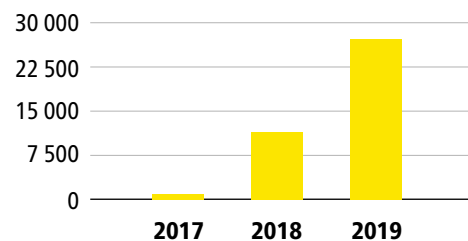
En parallèle, Michelin poursuit une démarche de consultations régulières à la fois du Comité corporate de parties prenantes et des principales organisations de la société civile impliquées sur ces sujets. Ainsi, par exemple, tous les deux ans, le Groupe réunit des organisations de la société civile afin 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.

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.

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 2019 (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.

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



5 / MAITRISE DES RISQUES RSE AU SEIN DES SOCIÉTÉS RÉCEMMENT ACQUISES *(voir exposé détaillé dans l'URD 2.1.)*

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. Michelin analyse entre autres : le risque de non-réalisation des synergies attendues; le risque de départ du personnel clé; le risque de désalignement stratégique avec un partenaire dans une joint-venture. Les entreprises acquises par Michelin n'ont pas forcément les mêmes pratiques et politiques en matière d'Environnement, de Santé & Sécurité, de Droits Humains et de Principes des Achats. Ces écarts de pratiques nécessitent une analyse poussée pour chaque société et dans chaque domaine.

La réalisation de la stratégie de Michelin passe par de la croissance externe, qui s'est accélérée depuis 2014 avec notamment 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 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 partagé avec le Conseil de Surveillance deux fois par an.

6 / MÉCANISMES D'ALERTE ET DE 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 du Code d'éthique ou du Code de Conduite Anti-corruption, ainsi que d'éventuels manquements dans l'application de la Charte Performance et Responsabilité Michelin. Dans toutes les Régions, les manquements éthiques peuvent ainsi être communiqués par l'intermédiaire de la ligne téléphonique éthique, d'un lien Internet, des services juridiques locaux, des partenaires de développement de proximité (responsables RH) ou encore des responsables hiérarchiques et dans certains cas, des médecins du travail et des représentants du personnel.

En 2019, le Groupe a recensé un total de 1 037 allégations de manquements – en hausse de 7 % par rapport à 2018 (965 allégations). Toutes les alertes font ensuite l'objet d'un processus d'investigation. 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. A la suite des investigations réalisées, le Groupe a procédé à des sanctions disciplinaires (avertissement, mise à pied pour des périodes déterminées sans versement de salaire, licenciement), et a également mené des actions de nature externe pour certains manquements (poursuites pénales pour fraude, 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.

Le médiateur intervient uniquement lorsque le fournisseur a déjà tenté de résoudre, sans succès, le problème avec ses interlocuteurs habituels. Sur la période 2017-2019, 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.

Catégories de manquements relayés par les procédures d'alerte interne

