



SUPPLÉMENT 2023

# Rapport de divulgation lié au climat

Selon les recommandations du Groupe de travail  
sur l'information financière relative aux changements  
climatiques (GIFCC)



# Message de la présidente et cheffe de la direction

En comparaison avec 2019, Transat a enregistré en 2023 une baisse de 7 % du total de ses émissions de portée 1 et 2, principalement attribuable à sa bonne performance opérationnelle. Naturellement, au terme de cette première année complète d'exploitation en quatre ans, les émissions de gaz à effet de serre associées à ses activités aériennes ont connu une augmentation par rapport à 2022.



**Annick Guérard**

Président et cheffe de la direction  
Transat

Ce plein retour aux activités ramène Transat sur son parcours prévoyant l'élimination des émissions nettes d'ici 2050. Des obstacles se sont toutefois ajoutés. L'axe du renouvellement de la flotte, pilier clé du plan de décarbonation de Transat, est affecté par des circonstances externes. Notamment, comme beaucoup d'autres transporteurs, Transat subit les contrecoups des problèmes des moteurs Pratt & Whitney équipant les A321LR. Devant réagir à de longs entretiens des moteurs et des appareils cloués au sol, la Société est contrainte de louer des avions temporaires moins performants pour pallier la situation.

Dans un contexte de chaîne d'approvisionnement perturbée, l'industrie de l'aviation rencontre certaines difficultés à retrouver une stabilité et la fluidité nécessaires pour progresser comme anticipé vers la décarbonation. Pendant ce temps, aucun progrès n'est en vue en matière de production de carburant d'aviation durable au Canada (SAF selon son acronyme anglais). Malgré l'émergence d'initiatives au pays pour produire du SAF, les autorités tardent à mettre en place des programmes d'incitatifs attrayant pour le déploiement de cette nouvelle industrie.

Transat a par ailleurs effectué une analyse des scénarios climatiques en collaboration avec une firme spécialisée. Pour une compagnie aérienne comme Transat, très présente dans les destinations loisirs, principalement vers le Sud et l'Europe, l'exercice est important. Il nous permet d'anticiper les risques climatiques et les impacts financiers en fonction d'hypothèses reconnues par rapport à l'évolution des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Il nous permet de penser à moyen et long terme, de faire cohabiter de façon responsable des démarches de décarbonation et d'adaptation aux changements climatiques, et de planifier des investissements stratégiques.

Les défis climatiques et environnementaux amènent des réflexions à plusieurs niveaux dans lesquelles Transat s'investit avec rigueur et ambition.



# À propos du supplément 2023

Ce supplément, qui respecte les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative au changement climatique (GIFCC)<sup>1</sup>, est une mise à jour sommaire de notre rapport de divulgation lié au climat 2022. Ce faisant, il doit être lu en parallèle avec ce dernier. Ainsi, l'ensemble de notre structure de gouvernance pour les questions environnementales, sociales et de gouvernance, de même que les objectifs, leviers de décarbonation et autres mesures de notre stratégie climatique, demeurent inchangés. Il en va de même pour les risques liés à la transition vers une économie sobre en carbone et les occasions découlant de celle-ci.

Le présent supplément pour l'année 2023 présente une mise à jour sur les risques physiques découlant des effets des changements climatiques, suivant une analyse des scénarios climatiques initiée en 2023. Il contient également en guise de rappel nos cibles et notre parcours de décarbonation, préalablement publiés dans notre Rapport de responsabilité d'entreprise 2022-2023, dans lequel nous expliquons notre stratégie en matière de développement durable.

Toutes les données quantitatives de ce supplément couvrent la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2023, à l'exception de la section relative à l'intensité carbone basée sur les données de l'exercice financier 2023 (1<sup>er</sup> novembre 2022 au 31 octobre 2023).

## Nos priorités en 2023

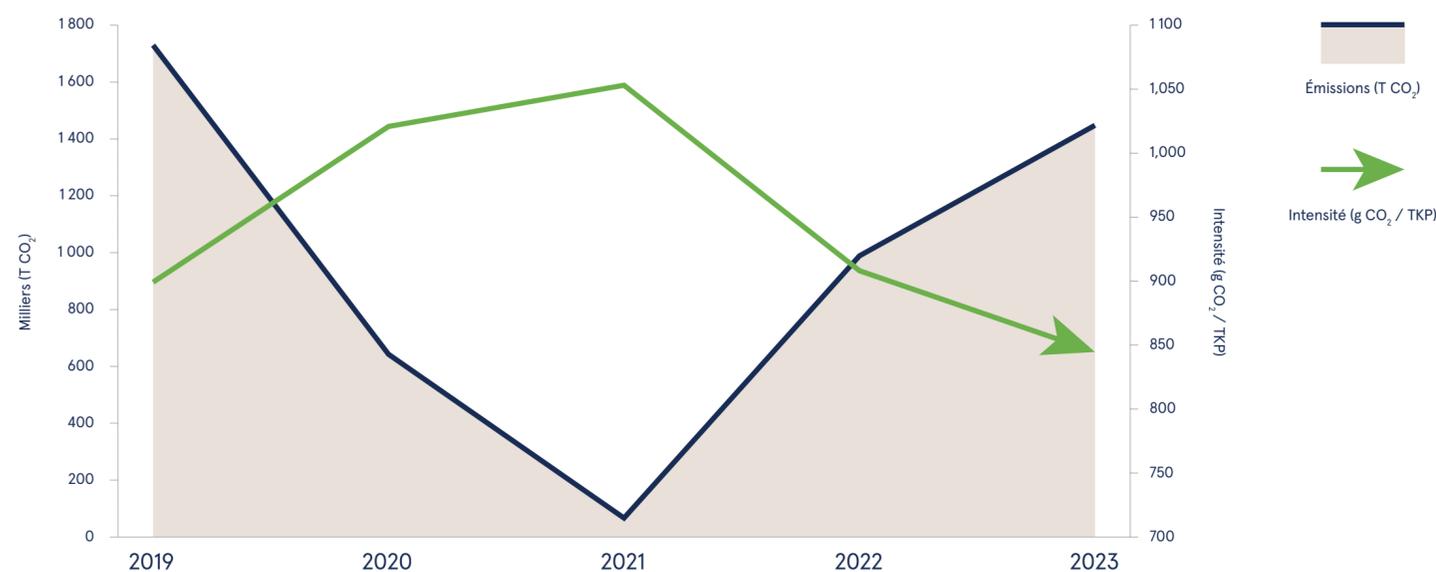
- Optimisation de la consommation de carburant
- Analyse des risques physiques en fonction des scénarios climatiques (SSP2-4.5 et SPP5-8.5)

<sup>1</sup> Malgré la dissolution du GIFCC le 15 décembre 2023, leurs recommandations demeurent d'actualité et sont au cœur du travail mené par le Conseil canadien des normes d'information sur la durabilité en vue du déploiement des normes IFRS S1 et S2.

## Indicateurs liés au climat

Émissions de GES	Unités	2023	2022	2019 <sup>2</sup>
<b>ÉMISSIONS DE PORTÉE 1</b>				
Vols internationaux (CORSA) <sup>3</sup>	Tonnes éq. CO <sub>2</sub>	1 428 740	1 006 369	ND
Vols intérieurs	Tonnes éq. CO <sub>2</sub>	46 796	51 646	ND
<b>Total portée 1 – Carburant d’aviation</b>	<b>Tonnes éq. CO<sub>2</sub></b>	<b>1 475 535</b>	<b>1 058 015</b>	<b>1 586 538</b>
Autres et hangars	Tonnes éq. CO <sub>2</sub>	1 591	1 589	2 056
Véhicules terrestres	Tonnes éq. CO <sub>2</sub>	1 302	1 083	1 031
<b>Total portée 1 – Autres</b>	<b>Tonnes éq. CO<sub>2</sub></b>	<b>2 893</b>	<b>2 671</b>	<b>3 088</b>
<b>ÉMISSIONS DE PORTÉE 2</b>				
Autres et hangars	Tonnes éq. CO <sub>2</sub>	152	194	332
<b>Total portée 2 – Autres</b>	<b>Tonnes éq. CO<sub>2</sub></b>	<b>152</b>	<b>194</b>	<b>332</b>
<b>TOTAL DES ÉMISSIONS DE PORTÉES 1 ET 2</b>	<b>Tonnes éq. CO<sub>2</sub></b>	<b>1 478 581</b>	<b>1 060 880</b>	<b>1 589 958</b>

## Intensité carbone



<sup>2</sup> Année de référence

<sup>3</sup> Les émissions des vols internationaux CORSIA ont été vérifiées par un tiers indépendant (Verifavia)

## Nos cibles

Pour guider nos actions, nous avons développé un plan de décarbonation ambitieux qui vise l'élimination des émissions nettes de carbone d'ici 2050. Cet objectif est conforme aux engagements du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada 2022-2030, et répond aux attentes croissantes de nos parties prenantes, de notre personnel et de notre clientèle.

Transat s'est fixé deux cibles à atteindre d'ici 2030 :

Réduire ses émissions nettes de 24 % de CO<sub>2</sub> par tonne-kilomètre payante (TKP) par rapport au niveau de 2019

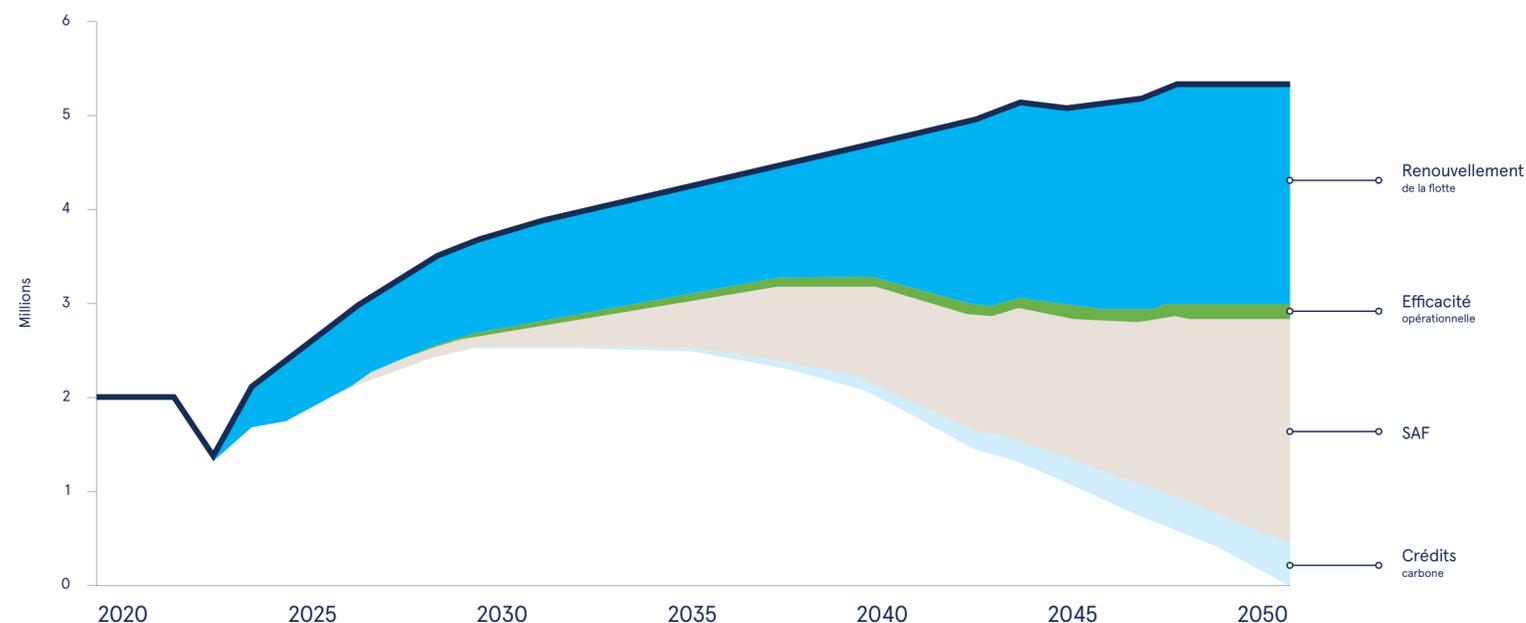
Intégrer 10 % de SAF à son approvisionnement en carburant

## Le carburant d'aviation durable (SAF) : un levier essentiel pour atteindre l'objectif net zéro

Nous estimons que l'utilisation de SAF pourrait contribuer à une réduction de nos émissions absolues de l'ordre de 45 % d'ici 2050. Cependant, à l'heure actuelle, la production de SAF est nettement insuffisante, d'autant que la demande est en croissance en raison des objectifs de réduction des GES du secteur de l'aviation commerciale. Ainsi, selon l'IATA, afin d'atteindre les objectifs ambitieux de décarbonation de l'industrie d'ici 2050, il faudra multiplier la production de SAF par 3 500 par rapport à 2021. En outre, il n'y a toujours pas de production commerciale de SAF au Canada, où plus de 50 % de notre carburant d'aviation ravitaille nos appareils. C'est pourquoi une collaboration importante et coordonnée est requise entre toutes les parties prenantes de l'industrie et les gouvernements, puisqu'il en va de la capacité de décarboner le secteur de l'aviation commerciale. C'est dans cette optique que nous avons contribué en 2023 à la création du Conseil canadien des carburants d'aviation durables (C-SAF), ainsi qu'à la publication de sa feuille de route visant à mettre sur pied une chaîne d'approvisionnement du SAF au Canada.

## Notre parcours de décarbonation

Notre parcours de décarbonation comprend quatre leviers qui nous aideront à atteindre notre objectif de zéro émission nette d'ici 2050.



Leviers	Renouvellement de la flotte	Efficacité opérationnelle	Carburant d'aviation durable	Crédits carbone
Description	Remplacement des aéronefs en fin de vie par les appareils les plus écoénergétiques de leur catégorie.	Optimisation de l'efficacité carbone par les opérations aériennes et terrestres.	Achat de SAF ayant un potentiel de réduction de carbone de 80 %.	Achat de crédits carbone de haute qualité pour compenser les émissions résiduelles.
Potentiel de décarbonation 2050	<b>45%</b>	<b>2,6%</b>	<b>45%</b>	<b>7,4%</b>
Initiatives clés	Transition vers les A321LR, des appareils de nouvelle génération qui consomment jusqu'à 15% moins de carburant.	Programme de gestion du carburant en place depuis 2004.	Contribution à la feuille de route de C-SAF et élaboration de notre plan d'approvisionnement en SAF.	La quantité de crédits carbone nécessaire va changer selon la disponibilité de SAF.

## Lancement d'un programme à l'intention de notre clientèle

En septembre 2023, nous avons lancé notre programme **Agir sur son empreinte carbone**, qui offre à notre clientèle la possibilité de calculer et de réduire les émissions de GES liées à leurs voyages en contribuant à des projets climatiques. En partenariat avec la société technologique climatique CHOOOSE, joueur clé dans le domaine de l'action climatique, cette option d'engagement volontaire pour les passagères et passagers qui souhaitent compenser les émissions associées à leurs voyages vient ainsi s'ajouter aux engagements en matière de décarbonation de Transat.



## Gestion des risques liés au climat

En 2022, dans notre rapport de divulgation lié au climat, nous avons ciblé l'analyse de scénarios climatiques comme une mesure d'atténuation potentielle des risques physiques chroniques liés aux activités de Transat. Dans cette foulée, nos équipes, en étroite collaboration avec une firme spécialisée, ont mené une analyse de risques découlant des effets physiques des changements climatiques. Afin de renforcer davantage la résilience de Transat et de réduire son exposition aux futurs risques liés au climat, nous envisageons d'utiliser les résultats de l'analyse conduite pour alimenter la stratégie d'affaires et, au besoin, ajuster les processus de gouvernance et de gestion des risques de la Société.

Les principaux constats relatifs aux risques physiques qui ressortent de l'analyse de scénarios climatiques sont résumés à la prochaine section.

Quant aux risques climatiques liés à la transition vers une économie sobre en carbone et aux mesures d'atténuation qui en découlent, ils demeurent inchangés par rapport à ceux que nous avons détaillés dans notre rapport de divulgation lié au climat 2022.

## Risques physiques : résumé des principaux constats de l'analyse de scénarios climatiques

Pour comprendre les répercussions potentielles des risques physiques liés au climat sur la stratégie de l'entreprise, notre analyse de scénarios climatiques s'est concentrée sur les risques physiques auxquels Transat est exposée. Pour ce faire, nous avons utilisé les modèles de la plus récente (6<sup>e</sup>) édition du *Coupled Model Intercomparison Project* (CMIP6), et nous nous sommes basés sur deux scénarios futurs, soit le SSP2-4.5 (scénario intermédiaire) et le SSP5-8.5 (scénario d'émissions élevées)<sup>4</sup>. L'exposition à six types d'événements climatiques a été évaluée sur des horizons à moyen terme (2030) et à long terme (2050). Un résumé des principaux risques et de leurs répercussions potentielles est présenté dans le tableau ci-dessous pour chacun des deux scénarios. Étant donné la concentration du réseau de Transat sur les destinations Sud et Europe, les résultats sont présentés pour ces deux grandes régions.

Événements climatiques	Niveau d'exposition au risque sous les scénarios SSP2-4.5 et SSP5-8.5				Répercussions potentielles sur les infrastructures et les opérations
	2030		2050		
	Sud	Europe	Sud	Europe	
Chaleur extrême	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entretien plus fréquent des aéronefs et de l'équipement aéroportuaire</li> <li>Réduction de la capacité marchande</li> <li>Augmentation des coûts de climatisation</li> </ul>
Inondations côtières	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retards, détournements et annulations de vols</li> <li>Temps d'immobilisation dans les aéroports</li> <li>Dommages aux pistes</li> </ul>
Cyclones tropicaux (y compris les ouragans)	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retards, détournements et annulations de vols</li> <li>Fermetures d'aéroports</li> </ul>
Sécheresse	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perturbation de services (systèmes de climatisation, extinction d'incendies, assainissement)</li> </ul>
Pluies diluviennes	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retards ou annulations de vols</li> <li>Dommages aux aéronefs</li> <li>Dommages aux pistes</li> <li>Carburant supplémentaire suivant un détournement</li> </ul>
Inondations résultant de crues fluviales	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retards, détournements et annulations de vols</li> <li>Temps d'immobilisation dans les aéroports</li> <li>Dommages aux pistes</li> </ul>

SSP2-4.5 ●●●● Bas ●●●● Modéré ●●●● Élevé / SSP5-8.5 ●●●● Bas ●●●● Modéré ●●●● Élevé

## Mesures d'atténuation possibles pour les risques physiques identifiés

L'évaluation constante des événements météorologiques et la réponse à ceux-ci font partie du cours normal des activités de Transat. Ainsi, différentes mesures sont en place à cet égard :

- Surveillance continue des phénomènes météorologiques par notre Centre de contrôle;
- Intégration de procédures de préparation à la saison des ouragans dans nos processus de gestion des urgences et de planification des mesures d'urgence, ainsi que du soutien à la clientèle et de l'évaluation des risques physiques des aéroports;
- Considération des événements météorologiques extrêmes dans la programmation saisonnière et l'évaluation des aéroports;
- Prise en compte des risques climatiques chroniques lors de l'évaluation de nouveaux appareils et moteurs, ainsi que lors de la programmation et de la planification des vols.

En outre, nous misons sur de potentielles mesures d'atténuation additionnelles à moyen terme : investissement dans des systèmes d'air climatisé, ajustement des horaires de vol et des procédures de vol, renforcement de la collaboration avec les aéroports, suivi de la stratégie de résilience et des investissements au chapitre des destinations (aéroports et gouvernements), investissement dans des outils de prévisions météorologiques, et déploiement de stratégies de réduction de la consommation d'eau pour les opérations.

Enfin, nous envisageons de potentielles mesures d'atténuation additionnelles à plus long terme : analyse du marché (évolution des choix de destinations de la clientèle), identification de destinations de remplacement, et investissement dans l'intelligence artificielle pour mieux prévoir les interruptions de service liées aux événements climatiques extrêmes.

<sup>4</sup> Un « scénario SSPx-y » est une trajectoire d'émissions de GES et de réchauffement associé. SSP2-4.5 et SSP5-8.5 représentent respectivement un niveau de réchauffement d'environ 2,7 °C et 4,4 °C par rapport à la période préindustrielle.