

Rapport de divulgation lié au climat

2022



TABLE DES MATIÈRES

À propos de ce rapport _____	4
À propos de Transat _____	4
Message de la présidente et cheffe de la direction _____	5
1. Gouvernance _____	6
1.1 Surveillance exercée par le conseil d'administration _____	6
1.2 Rôle de la direction _____	6
1.3 Comité de décarbonation _____	7
2. Stratégie climatique _____	7
2.1 Objectifs climatiques de Transat _____	7
2.2 Les leviers de décarbonation de Transat _____	8
2.3 Autres actions pour lutter contre les changements climatiques _____	11
3. Gestion des risques liés au climat _____	11
3.1 Description des risques _____	11
3.2 Identification et évaluation des risques _____	12
4. Indicateurs liés au climat _____	17
Annexe : Description des lois et règlements liés au climat _____	20

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent rapport de divulgation lié au climat de Transat (ou la « Société ») contient des « déclarations prospectives » et des « énoncés prospectifs », au sens des lois sur les valeurs mobilières en vigueur (dans leur ensemble, les « déclarations prospectives »). Ces déclarations prospectives comprennent, notamment, des énoncés sur la stratégie de décarbonation de Transat visant à atténuer les risques liés aux changements climatiques.

Les déclarations prospectives peuvent porter, sans toutefois s'y limiter, sur des observations concernant les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir, lesquelles sont, de par leur nature, assujetties à des risques et à des incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent grandement de ceux envisagés dans ces déclarations prospectives.

Les déclarations prospectives peuvent différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, les conditions météorologiques et climatiques, la disponibilité et les coûts de carburant d'aviation durable, la dépendance de la Société envers des fournisseurs clés, la disponibilité et la fluctuation des coûts liés à la modernisation de la flotte, la capacité à mettre en œuvre avec succès diverses initiatives dans l'ensemble de l'entreprise, le cadre juridique et réglementaire, les normes et les accords contraignants ou non contraignants à venir pas plus que leurs répercussions financières, opérationnelles ou autres, ainsi que d'autres risques expliqués en détail à la section « Risques et incertitudes » du Rapport annuel 2022, lequel a été déposé auprès des autorités en valeurs mobilières et est accessible sur le Web à www.sedar.com. Transat ne peut donc pas garantir la réalisation de ses objectifs climatiques actuels.

Le lecteur est prié de noter que la liste des facteurs précités ne comprend pas tous les facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur les déclarations prospectives de la Société. Le lecteur est également prié d'examiner attentivement ces facteurs, ainsi que d'autres facteurs, et de ne pas se fier indûment aux déclarations prospectives.

Le lecteur est prié de noter que Transat continue d'établir des cibles, de prendre des engagements et d'évaluer régulièrement les répercussions reliées aux changements climatiques. De plus, Transat évalue de manière continue des initiatives, des plans et des propositions connexes que Transat et d'autres parties prenantes (notamment des organismes gouvernementaux, réglementaires et autres) mettent en œuvre en matière de changements climatiques.

Les déclarations prospectives contenues dans le présent rapport de divulgation lié au climat représentent les attentes de Transat en date dudit rapport et peuvent changer par la suite. Cependant, Transat n'a pas l'obligation ni l'intention de mettre à jour ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation canadienne en valeurs mobilières applicable.

À propos de ce rapport

Ce rapport de divulgation lié au climat est rédigé selon les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC). Le rapport a pour but de communiquer de façon efficace la stratégie de Transat relative aux changements climatiques. Il comprend de l'information sur la gouvernance, la stratégie, la gestion des risques et les objectifs relatifs aux changements climatiques. Ce troisième rapport porte sur l'ensemble des activités de Transat, avec une emphase particulière sur les opérations aériennes qui comptent pour la majorité des émissions de gaz à effet de serre (« GES ») de l'organisation. Le rapport couvre l'année civile, soit la période du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2022.

À propos de Transat

Née à Montréal il y a 35 ans, Transat est une référence mondialement reconnue du voyage loisirs, particulièrement comme transporteur aérien sous la marque Air Transat. Éluë meilleure compagnie aérienne loisirs en Amérique du Nord par les passagers aux World Airline Awards 2022 de Skytrax, elle offre l'accès à des destinations internationales, américaines et canadiennes. Renouvelant sa flotte aérienne avec des appareils les plus écoénergétiques de leur catégorie, elle s'engage au profit d'un environnement plus sain, qu'elle sait essentiel pour ses activités et les destinations qu'elle dessert. (TSX : TRZ) www.transat.com

**Meilleure compagnie
aérienne loisirs
en Amérique du Nord
en 2022**
Selon Skytrax



Principales nouveautés de ce rapport

Gouvernance :

Nomination d'une vice-présidente, Responsabilité d'entreprise et mise en place d'un comité transversal de décarbonation.

Stratégie :

Développement d'une feuille de route de décarbonation cohérente avec une trajectoire carboneutre à l'horizon 2050.

Gestion des risques :

Modification de la définition des horizons à court terme (1 à 3 ans) et à moyen terme (3 à 10 ans), pour mieux refléter l'accélération des risques de transition climatique.

Cibles et indicateurs :

Adoption d'une cible de réduction des émissions de GES en 2030.

Message de la présidente et cheffe de la direction

Les questions environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) touchent l'ensemble des secteurs de notre industrie, et les changements climatiques demeurent l'une des plus grandes préoccupations de notre époque. Nous croyons essentiel que le voyage s'inscrive dans une démarche crédible et cohérente de décarbonation du transport aérien. Nous avons tous un rôle à y jouer, malgré l'important défi que cela représente. Depuis déjà de nombreuses années, nous en faisons une priorité chez Transat. Plus récemment, nous accordons une attention particulière à plusieurs niveaux. Pour ne nommer que quelques exemples, citons le renouvellement de notre flotte avec les appareils les plus écoénergétiques de leur catégorie, l'investissement dans la production québécoise de carburant d'aviation durable synthétique, une meilleure gestion de nos opérations et une meilleure exploitation de notre flotte pour économiser sur le carburant et réduire notre empreinte environnementale.

Par le biais de ce troisième rapport annuel de divulgation lié au climat, nous souhaitons faire le point sur les risques et occasions liés au climat de Transat et donner un aperçu de notre stratégie de décarbonation, qui s'imbrique à titre de priorité dans notre stratégie globale de responsabilité d'entreprise, et de son état d'avancement.

L'avancée des progrès en matière de réduction des émissions des GES dans le secteur de l'aviation nécessitera des investissements importants, ainsi que le soutien et la collaboration de l'ensemble des acteurs de l'industrie et de ses parties prenantes, principalement les gouvernements, les investisseurs, les clients et les fournisseurs. Bien que les défis à l'horizon soient nombreux, nous sommes engagés à continuer d'agir de façon responsable et nous avons la ferme conviction qu'ensemble, nous pourrons atteindre les objectifs climatiques du gouvernement du Canada et assurer la transition vers une économie plus sobre en carbone.

Annick Guérard
Présidente et cheffe de la direction, Transat A.T. inc.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Annick Guérard', written in a cursive style.

1. Gouvernance

1.1 Surveillance exercée par le conseil d'administration

Chez Transat, la surveillance de la performance en matière d'ESG, y compris des risques et des occasions liés au climat, est la responsabilité ultime du conseil d'administration (« Conseil »).

Le Conseil supervise désormais les questions climatiques par l'intermédiaire du Comité de gestion des risques et de la responsabilité d'entreprise (« CGRRE »), qui surveille les principaux risques stratégiques, dont les changements climatiques et d'autres questions relatives au développement durable.



Figure 1 : Aperçu de la structure de gouvernance des risques et des occasions liés au climat

Le CGRRE se réunit tous les trimestres et a pour fonction d'assurer que Transat dispose d'un plan en matière de responsabilité d'entreprise et de gestion des risques, et de revoir les pratiques de la Société en ces matières et d'en faire rapport au Conseil. La charte du CGRRE est accessible sur notre [site Web](#).

Le Comité de gouvernance et de nominations (« CGN ») a le mandat de définir et de maintenir des normes élevées de gouvernance d'entreprise et d'évaluer les pratiques de la Société en la matière. Le CGN établit également les principaux critères à considérer dans le choix des candidats au conseil d'administration. La charte du CGN est accessible sur notre [site Web](#).

En 2021, le Conseil a apporté des changements à sa grille de compétences afin de l'aligner avec le plan stratégique de Transat. Compte tenu de l'importance de la responsabilité d'entreprise pour la Société, en 2022, nous avons accueilli au conseil d'administration Valérie Chort, anciennement vice-présidente, Citoyenneté et développement durable, RBC et directrice générale, Fondation RBC.

1.2 Rôle de la direction

Le comité Responsabilité d'entreprise du comité de direction se réunit trimestriellement. Ce comité veille à ce que les activités climatiques soient traitées et financées adéquatement et, lorsqu'applicable, que les enjeux clés soient signalés au CGRRE. Le comité Responsabilité d'entreprise est composé des dirigeant-es et des cadres supérieurs des fonctions concernées, y compris la vice-présidente, Responsabilité d'entreprise.

La gestion quotidienne des risques climatiques est assurée par le Service de la responsabilité d'entreprise (« Service de la RE ») de Transat, une équipe dédiée au développement durable et à l'ESG. Depuis 2022, ce service est dirigé par la vice-présidente, Responsabilité d'entreprise, relevant

directement de la cheffe, Ressources humaines, responsabilité d'entreprise et communications, membre de la haute direction de Transat.

Le Service de la RE dirige l'évaluation et le suivi des risques et des occasions liés au climat ainsi que des rapports de conformité. La vice-présidente, Responsabilité d'entreprise est responsable de tenir informés l'équipe de direction et le Conseil des résultats ainsi que des risques et des occasions liés au climat de façon continue, par l'intermédiaire du Comité Responsabilité d'entreprise du comité de direction et le CGRRE.

1.3 Comité de décarbonation

Le développement et la mise en œuvre de la stratégie de décarbonation sont assurés par un groupe de travail multidisciplinaire dirigé par le Service de la RE. Le comité est présidé par le chef des opérations et inclut des représentants de plusieurs services, tels que les finances, l'approvisionnement, les opérations aériennes, la planification du réseau, le marketing et la responsabilité d'entreprise. Le groupe se réunit au minimum trimestriellement pour suivre les progrès du plan de décarbonation.

2. Stratégie climatique

2.1 Objectifs climatiques de Transat

Pour contribuer à l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris visant à limiter le réchauffement climatique bien en dessous de 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels, Transat a développé un Plan de décarbonation ambitieux visant l'élimination des émissions nettes de carbone d'ici 2050. Cet objectif est aligné avec les engagements de l'industrie de l'aviation et ceux du gouvernement du Canada.

Pleinement engagée dans la réduction de son impact environnemental, Transat vise à réduire ses émissions de CO₂ par tonne-kilomètre payante (TKP) de 24 % d'ici 2030 par rapport à 2019. Cet objectif en intensité vise les émissions provenant de la consommation de carburant d'aviation de nos vols opérant sous la marque Air Transat.

L'atteinte par Transat de cet objectif dépendra surtout de l'atteinte de la cible d'approvisionnement de 10 % de CAD d'ici 2030. Cette dernière est alignée sur l'engagement de l'initiative *Clean Skies for Tomorrow* du Forum économique mondial, qui a pour mission d'accélérer le déploiement et l'utilisation de technologies de CAD pour que celui-ci représente 10 % de l'approvisionnement mondial en carburant d'aviation d'ici 2030. Cette cible est également alignée avec l'objectif d'approvisionnement de CAD du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada 2022-2023¹.

Lors de l'élaboration de son Plan de décarbonation, Transat a considéré la possibilité d'établir une cible basée sur les connaissances scientifiques conformes à l'initiative Science Based Targets (SBTi). Après plusieurs simulations, il a toutefois été convenu qu'une cible SBTi exigerait, à court terme, des volumes de CAD trop importants pour que ce soit réalisable. La quantité de CAD disponible est à ce

¹ Disponible ici : <https://tc.canada.ca/sites/default/files/2022-11/plan-action-climatique-aviation-%20Canada-2022-2030.pdf>

jour très limitée, et on ne le retrouve que dans certains endroits dans le monde², comme les États-Unis et l'Europe, notamment grâce à des politiques et à des réglementations existantes dans ces régions. La production limitée de CAD est attribuable à son coût de production élevé et à la concurrence avec la production du diesel renouvelable, qui est moins coûteux et moins énergivore à fabriquer. Au Canada, il n'y a toujours pas de production commerciale de CAD. Considérant que plus de 50 % du carburant d'aviation de Transat est mis à bord au Canada, il n'est pas envisageable à court terme de s'engager sur la voie d'une cible SBTi.

CIBLES 2030



Réduction de l'intensité GES de 24 %





Réduction des émissions produites par ses opérations aériennes par rapport à l'année de référence 2019.

Utilisation de 10 % de carburant d'aviation durable

2.2 Les leviers de décarbonation de Transat

La feuille de route identifie quatre principaux leviers de décarbonation et porte principalement sur les émissions de nos opérations aériennes, qui représentent plus de 99 % de nos émissions. Ces mesures correspondent à celles prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Figure 2 : Les leviers de décarbonation de Transat

LEVIERS DE DÉCARBONATION 2050				
Leviers	Renouvellement de la flotte	Efficacité opérationnelle	Carburant d'aviation durable	Compensation carbone
				
Description	Renouvellement et modernisation de la flotte	Programme de gestion du carburant	Achat de carburant d'aviation durable	Compensation des émissions résiduelles
Potentiel de décarbonation 2050	↓ 45 %	↓ 2,6 %	↓ 45 %	Résiduel

² Source : ICAO, « ICAO SAF facilities map », Looker Studio, https://lookerstudio.google.com/reporting/2532150c-ff4c-4659-9cf3-9e1ea457b8a3/page/p_2sq3qol5nc?s=mGz_sTV1l-c

I. Renouvellement et modernisation de la flotte :

Transat poursuit sa stratégie de renouvellement et de modernisation de sa flotte avec la réception en 2022 de deux nouveaux appareils Airbus A321LR. Cette nouvelle génération d'appareils est la plus verte de sa catégorie et nous permet de faire une économie de 15 % sur la consommation de carburant. De plus, ces appareils produisent 50 % moins de NOx (oxydes d'azote) et 50 % moins de bruit. Au total, Transat a pris livraison de douze A321LR depuis 2019, avec sept A321LR encore en attente de livraison. Transat a aussi annoncé la livraison à venir de quatre Airbus A321XLR, dont la livraison s'échelonne de 2025 à 2027.

Des investissements majeurs dans le secteur de l'aérospatiale seront nécessaires pour soutenir le développement des technologies vertes pour décarboner l'industrie. Les recherches continuent à améliorer la viabilité des avions hybrides et électriques, mais à moyen terme, les appareils électriques et hybrides ne permettront que de parcourir de petites distances. En tant que transporteur aérien long et moyen-courrier, l'acquisition de ces types d'appareils ne fait pas présentement partie de notre stratégie de décarbonation à court et à moyen terme.

II. L'amélioration de l'efficacité opérationnelle :

Depuis 2003, Transat compte sur un programme rigoureux de gestion du carburant d'aviation. Des initiatives telles que l'utilisation de taxis monomoteurs et la réduction du poids à bord des avions, associées à une gestion et à un suivi rigoureux de la consommation de carburant, ont permis à Transat de réduire ses émissions d'environ 5 %. Il est estimé que les améliorations apportées à la gestion de la circulation aérienne par Transports Canada et NAVCAN pourraient également permettre d'optimiser la consommation de carburant des aéronefs.

En outre, la maximisation des taux de remplissage fait partie intégrante de notre stratégie, avec emphase sur l'optimisation de la programmation et l'industrialisation des outils de gestion de revenus. L'accroissement de l'efficacité opérationnelle est soutenu par une flotte rajeunie et resserrée sur deux types d'appareils Airbus (A330 et A321).

III. Approvisionnement de carburant d'aviation durable (CAD) :

Les CAD sont des carburants liquides à base d'hydrocarbures provenant de sources non fossiles. Selon le Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'OACI³, l'utilisation de CAD constitue l'un des leviers les plus prometteurs pour réduire les émissions de CO₂. Les CAD peuvent réduire les émissions de CO₂ jusqu'à 80 % par rapport au carburant conventionnel (sur la base du cycle de vie). Nous estimons que l'utilisation de CAD pour nos vols pourrait contribuer à une réduction de nos émissions absolues de l'ordre de 45 % d'ici 2050.

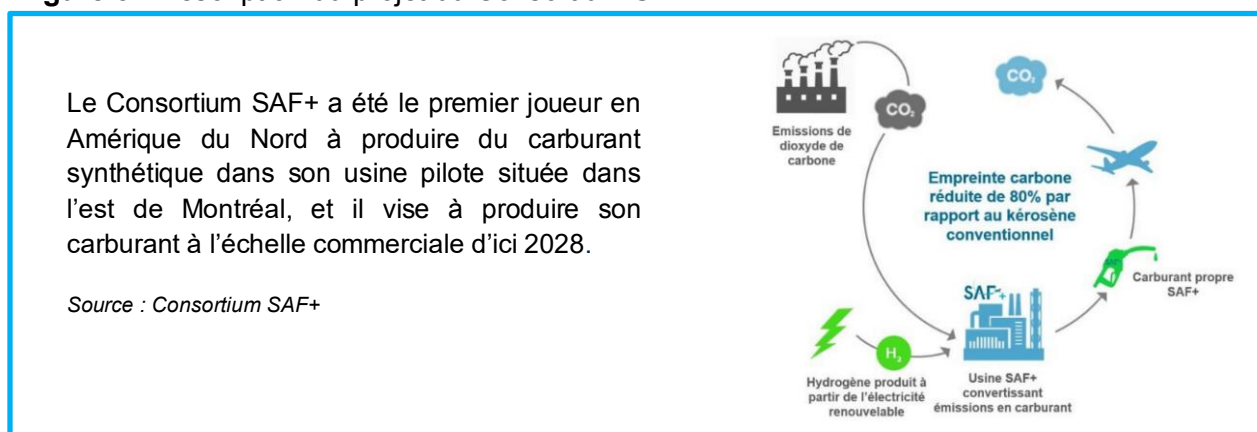
Considérant que plus de 50 % du carburant d'aviation de Transat est mis à bord au Canada, où il n'y a toujours pas d'offre de CAD, Transat continue à prioriser le développement d'un marché de CAD national. En novembre 2021, Transat a annoncé un accord de commercialisation de CAD produit par

³ Source : OACI, « Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale 2022 », mars 2022, https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Documents/REPORT%20ON%20THE%20FEASIBILITY%20OF%20A%20LONG-TERM%20ASPIRATIONAL%20GOAL_fr.pdf

le Consortium SAF+ dans sa première usine. La technologie de SAF+ consiste à produire un carburant synthétique en captant le CO₂ de sources industrielles et en le combinant avec de l'hydrogène vert produit au Québec. Ce type de CAD représente une voie particulièrement prometteuse, car il n'entre pas en concurrence avec l'alimentation humaine ou animale. Nous anticipons que cet accord contribuera à l'atteinte de l'objectif de Transat d'incorporer 10 % de CAD d'ici 2030.

La capacité du CAD à contribuer aux objectifs de décarbonation du secteur dépendra sur l'amélioration de l'environnement politique et réglementaire du Canada afin d'accélérer la disponibilité de CAD à un coût financièrement viable.

Figure 3 : Description du projet du Consortium SAF+



IV. Compensation carbone :

Transat est assujettie au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). En vertu de CORSIA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de l'année de référence applicable devra être compensée par les compagnies aériennes par l'achat de crédits compensatoires ou par l'utilisation de biocarburants durables. Les compagnies aériennes commenceront à s'acquitter de leurs obligations au titre de CORSIA lorsque l'industrie aéronautique, dans son ensemble, retrouvera et dépassera ses niveaux d'émissions de 2019. En raison de la diminution du nombre des vols causée par la pandémie, Transat ne prévoit pas pour l'instant devoir acheter des compensations pour les premières années du régime.

La réduction des émissions à la source demeure une priorité. Cependant, Transat reconnaît que les compensations carbone de type volontaire, indépendantes des compensations obligatoires de CORSIA, seront nécessaires pour relever le défi climatique. Transat évalue la possibilité d'offrir un programme pour permettre aux clients d'acheter des crédits compensatoires de carbone.

2.3 Autres actions pour lutter contre les changements climatiques

Efficacité énergétique de nos bâtiments :

Transat a mis en place de nombreuses initiatives pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de son empreinte immobilière. Par exemple, l'installation en 2015 d'un mur solaire et l'amélioration des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation au hangar d'entretien de Montréal. Ces mesures ont permis de réduire la consommation de gaz naturel de 130 000 m³ par an, soit de 30 %. Il s'agit d'une réduction équivalant à plus de 240 tonnes métriques de CO₂ par année.

Télétravail et transport durable :

L'adoption d'une politique de télétravail proactive, essentielle au bien-être des employé-es, a également permis de réduire l'empreinte carbone de son parc immobilier. De plus, Transat met à la disposition de ses employé-es des places de stationnement réservées aux véhicules à faibles émissions et des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Engagement des parties prenantes :

L'objectif de zéro émission nette d'ici 2050 ne pourra être atteint que si tous les acteurs publics et privés s'engagent ensemble à réussir cette transition. De nouvelles solutions technologiques, de même que des investissements et des efforts de coopération majeurs, seront nécessaires. Transat et le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) travaillent avec le gouvernement canadien et les autres transporteurs aériens pour progresser vers l'atteinte de cet objectif à long terme, conforme aux objectifs climatiques canadiens et internationaux. Nous déployons de nombreux efforts pour soutenir le développement de CAD au Canada, qui demeure à un stade embryonnaire, notamment en nous associant avec les organisations de l'industrie, telles que le Conseil canadien des carburants d'aviation durables (C-SAF) et en collaborant avec les gouvernements des juridictions dans lesquelles nous opérons, ainsi qu'avec nos fournisseurs.

3. Gestion des risques liés au climat

La section suivante a pour but de décrire les risques et les occasions liés au climat de l'organisation à court, à moyen et à long terme, y compris leurs impacts sur la stratégie et la planification financière de l'organisation. Une description des actions d'atténuation des risques est incluse afin d'illustrer la résilience de la stratégie de l'organisation, en tenant compte de différents scénarios de changements climatiques, comme un scénario de 2 °C ou moins.

3.1 Description des risques

Nous avons classé par ordre de priorité l'importance relative des risques et des occasions liés au climat, déterminés en fonction de leur probabilité et de leur incidence quantitative et qualitative sur les activités de l'entreprise à court terme (1 à 3 ans), à moyen terme (3 à 10 ans) et à long terme (10 ans et plus). En 2022, nous avons révisé nos horizons afin de tenir compte de la croissance et de

l'augmentation des risques réglementaires et réputationnels. Les risques à long terme ne constituent pas une menace immédiate, mais doivent être surveillés pour garantir la mise en place d'une stratégie d'atténuation appropriée afin d'assurer la résilience de notre stratégie de décarbonation. Nous avons catégorisé les risques liés au climat selon deux types :

Risques de transition : risques liés à la transition vers une économie sobre en carbone. Il s'agit de changements sur le plan des lois, des politiques, du marché et de la technologie qui peuvent engendrer des risques financiers et de réputation pour les organisations.

Risques physiques : risques découlant des effets physiques du changement climatique. Il s'agit notamment d'événements météorologiques extrêmes et de bouleversements climatiques qui pourraient entraîner des risques opérationnels pour les entreprises. Les risques physiques peuvent être aigus (un événement météorologique extrême) ou chroniques (un changement dans l'environnement, tel que l'élévation du niveau de la mer).

3.2 Identification et évaluation des risques

Le processus de gestion intégrée des risques de l'organisation inclut les risques liés aux changements climatiques. La gestion des risques climatiques est partagée entre la vice-présidente, Responsabilité d'entreprise, le comité de décarbonation et le vice-président, Audit interne et gestion des risques, ainsi que les membres de la direction de l'entreprise. La surveillance des risques est assurée par le CGRRE. Les risques sont évalués en fonction de leur probabilité et de leur incidence quantitative et qualitative sur les activités de l'entreprise et sont intégrés dans nos processus de gestion des risques et de planification commerciale, stratégique et financière. Dans une optique d'amélioration continue, l'entreprise continuera à parfaire ses processus internes de gestion des risques et de gouvernance.

Figure 4 : Aperçu des risques liés au climat et des impacts potentiels

Impact faible ● Impact modéré ● Impact significatif ●

RISQUES CLIMATIQUES DE TRANSITION						
Type	Description	Court terme	Moyen terme	Long terme	Impact financier potentiel	Mesures d'atténuation des risques
Lois et politiques	<p>Augmentation des exigences réglementaires et des exigences légales visant la lutte aux changements climatiques.</p> <p><i>Voir l'annexe pour une description des règlements.</i></p>	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - Le coût du carbone aura pour effet d'augmenter les coûts d'exploitation et pourrait avoir une incidence sur la demande, ce qui pourrait entraîner une perte de revenus. - Perte de la licence d'exploitation si nous ne pouvons pas nous conformer aux exigences. - Réduction des revenus à long terme, liée à la limitation du nombre de passagers et à la capacité des aéroports pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). 	<ul style="list-style-type: none"> - Déploiement d'un plan d'action climatique aligné avec l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050. - Réduction de la consommation de carburant par la modernisation de la flotte et notre stratégie d'efficacité énergétique. - Surveillance des nouvelles réglementations afin d'évaluer et d'atténuer les risques climatiques. - Participation active aux consultations gouvernementales afin d'accélérer le développement d'incitations politiques et de cadres réglementaires favorables au soutien de la production et de l'offre de CAD au Canada. - Transat est l'un des membres fondateurs du C-SAF, dont la mission est d'accélérer la production et la distribution de CAD.
Marché	<p>Préoccupations ESG des clients, pouvant les amener à modifier leur comportement et à choisir de voyager moins souvent, moins loin, ou encore d'opter pour des modes de transport moins émetteurs.</p>	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - Perte de revenus engendrée par des passagers choisissant de moins voyager, ou favorisant d'autres types de transport. - L'impact financier est multifactoriel et difficile à chiffrer, mais nous estimons qu'il est faible à court et à moyen terme. 	<ul style="list-style-type: none"> - Surveillance de l'évolution du comportement des consommateurs et de la concurrence. - Développement d'une stratégie de communication pour nos parties prenantes externes concernant nos programmes de responsabilité d'entreprise. - Évaluer le déploiement d'un programme de compensation carbone pour les clients.

Type	Description	Court terme	Moyen terme	Long terme	Impact financier potentiel	Mesures d'atténuation des risques
Réputation	Évolution de la perception des transporteurs aériens en raison de l'inquiétude croissante du public à l'égard des changements climatiques et la perception que l'industrie et/ou l'entreprise n'agissent pas pour lutter contre les changements climatiques.	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - Perte des clients plus soucieux de l'environnement, ce qui engendrerait une réduction des revenus à moyen et à long terme. - Les investisseurs pourront exiger des objectifs et des pratiques plus agressives de la part de l'industrie. - L'impact financier est multifactoriel et difficile à chiffrer, mais nous estimons qu'il est faible à court et à moyen terme. 	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un poste de vice-présidente, Responsabilité d'entreprise en 2022, afin de renforcer la stratégie globale en matière de changements climatiques et de développement durable. - Divulgation climatique annuelle et préparation d'un premier rapport ESG en 2023, pour renforcer notre stratégie de reddition de comptes à l'ensemble de nos parties prenantes.
Technologie	Facteurs technologiques qui rendent l'industrie aéronautique intrinsèquement difficile à décarboner à court et moyen terme.	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation des dépenses en capital. - Délais au niveau de la livraison de nouveaux appareils (résultat combiné de la demande croissante pour les appareils de nouvelle génération et des problèmes au niveau des chaînes d'approvisionnement). - Risque que la technologie ne se développe pas suffisamment vite pour nous permettre d'atteindre nos objectifs climatiques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vaste projet de renouvellement de la flotte amorcé en 2019, afin d'augmenter le nombre d'appareils A321neoLR. Ces appareils sont les plus économes en carburant de leur catégorie. - Programme d'optimisation de la consommation de carburant (ex. taxi monomoteur, poussée inversée à l'atterrissage, approche en descente continue, etc.).
	Coût d'achat et disponibilité du CAD	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - La prime sur l'achat de CAD aurait pour effet d'accroître le prix des billets, ce qui pourrait avoir un impact sur la demande. - La production de CAD est encore très limitée et actuellement concentrée dans les régions du monde où les incitatifs sont disponibles (É.-U. et R.-U.). 	<ul style="list-style-type: none"> - Collaboration à l'avancement de l'approvisionnement de CAD au Canada, notamment en tant que membre de C-SAF. - Accord de commercialisation annoncé en 2021, pour l'achat de carburant synthétique produit par SAF+ dans sa première usine à Montréal. - Sécuriser l'achat de CAD en Europe.

RISQUES CLIMATIQUES PHYSIQUES

Type	Description	Court terme	Moyen terme	Long terme	Impact financier potentiel	Mesures d'atténuation des risques
Aigu	Augmentation du nombre, de la fréquence et de la gravité des événements météorologiques extrêmes, tels que les ouragans, les vents violents, les épisodes de chaleur extrême, les pluies diluviennes, les incendies, etc.	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la consommation de carburant en raison des changements météorologiques et des besoins accrus en matière de chauffage et de refroidissement. - Augmentation des coûts d'exploitation en raison de la perturbation des activités d'exploitation, des perturbations aux infrastructures terrestres et des frais d'assurance. - Perte de revenus due à l'interruption supplémentaire des vols et aux mesures d'atténuation associées, ainsi qu'aux coûts d'indemnisation des passagers. - Réduction des vols vers les destinations chroniquement affectées par le climat. Nos destinations du Sud et des Caraïbes sont particulièrement menacées. - Diminution de la demande des clients et raccourcissement des saisons d'exploitation. 	<ul style="list-style-type: none"> - Surveillance des phénomènes météorologiques par notre Centre de contrôle. - Procédures de préparation à la saison des ouragans par nos processus de gestion des urgences et de planification des mesures d'urgence, du soutien à la clientèle et de l'évaluation des risques physiques des aéroports. - Considération des événements météorologiques extrêmes dans la programmation saisonnière et dans l'évaluation des aéroports.
Chronique	Changements graduels des écosystèmes tels que l'élévation du niveau de la mer, les sécheresses, le stress hydrique, la perte de la biodiversité, etc.	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> - Modification des revenus provenant d'un réseau d'itinéraires différent ou d'une fréquence des vols différente. - Augmentation des redevances aéroportuaires en raison des dommages causés aux infrastructures aéroportuaires. - L'impact financier est multifactoriel et difficile à chiffrer, mais nous estimons qu'il est faible à court et à moyen terme. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Utiliser l'analyse de scénarios climatiques pour évaluer les risques liés aux infrastructures des aéroports desservis par Transat.

Figure 5 : Les occasions liées au climat

Occasion inexistante ○ Occasion faible ● Occasion modérée ● Occasion élevée ●

Type	Court terme	Moyen terme	Long terme	Impact financier potentiel	Stratégie de réalisation
Utilisation efficace des ressources	●	●	●	- Réduire les coûts de carburant via la modernisation de notre flotte avec des appareils plus écoénergétiques.	- Poursuivre sa stratégie de renouvellement de la flotte afin de remplacer les appareils d'ancienne génération par des appareils modernes à haut rendement énergétique. - Continuer d'améliorer et de parfaire son programme de gestion du carburant et de maximiser ses taux de remplissage.
Sources d'énergie	○	●	●	- Augmenter l'approvisionnement en carburant d'aviation durable, afin de réduire l'exposition aux exigences réglementaires climatiques.	- Conclusion d'un accord de commercialisation avec SAF+ pour le carburant synthétique produit dans leur nouvelle usine au cours de ses 15 premières années d'exploitation. - Continuer de collaborer avec les parties prenantes pour encourager le développement d'une industrie canadienne des carburants d'aviation durables.
Produits et services	○	●	●	- Développer et promouvoir des services à faibles émissions.	- Continuer d'offrir aux clients, en partenariat avec <i>TGV InOui</i> , la possibilité de combiner un vol avec le train à destination de 18 villes en France et en Belgique. - Étudier la possibilité de mettre un programme de compensation des émissions de CO ₂ à la disposition des passagers.
Résilience	○	●	●	- Atténuer les risques climatiques physiques liés à nos opérations et actifs.	- Intégrer les impacts prévus des changements climatiques dans les plans de continuité des activités et les plans d'urgence.

4. Indicateurs liés au climat

Selon le *GHG Protocol*, les émissions de GES sont regroupées en trois grandes catégories :

Scope 1 : les émissions directes (ex. consommation de carburant, chauffage de bâtiment).

Scope 2 : les émissions indirectes associées à la production de l'électricité consommée.

Scope 3 : les émissions indirectes (non incluses dans nos émissions de Scope 2) générées dans notre chaîne de valeur. Ces émissions indirectes sont associées plus particulièrement à l'achat de biens et services, au transport des passagers vers et à partir de l'aéroport, aux équipements de soutien au sol et de manutention des bagages fournis par des sous-traitants, aux déplacements quotidiens des employé·es et aux voyages d'affaires.

Pour l'année 2022, l'inventaire d'émissions de GES couvre les émissions de Scope 1 et 2 de l'année civile (du 1^{er} janvier au 31 décembre). Les émissions de GES associées à la consommation d'énergie (Scope 1 et 2) sont calculées en appliquant les facteurs d'émission spécifiques à chaque type d'énergie. Les potentiels de réchauffement planétaire (PRP) des différents GES utilisés dans nos calculs proviennent du quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

Bien que nous ayons mis en œuvre des initiatives visant à réduire les émissions de Scope 3 (réduction des déplacements des employés, réunions virtuelles, etc.), ces émissions ne sont pas déclarées actuellement en raison de la complexité et du temps requis pour les calculer. Nous nous pencherons sur le calcul et l'évaluation de l'importance relative de ces émissions dans l'avenir.

Il est à noter que 94,9 % des émissions totales figurant dans ce rapport ont fait l'objet d'une vérification par un tiers indépendant (Verifavia); il s'agit des émissions des vols internationaux assujettis au règlement *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA).

La gestion de notre performance, de nos risques et de nos occasions liés au climat est fondée sur le suivi d'indicateurs, dont les principaux sont résumés ci-dessous

Figure 6 : Vue d'ensemble des indicateurs liés au climat

ÉMISSIONS DE GES		UNITÉ	2022	2021	2020	2019
Émissions de Scope 1		T CO ₂				
Vols internationaux	T CO ₂	1 006 369	107 671	non déterminé	non déterminé	
Vols intérieurs	T CO ₂	51 645	15 689	non déterminé	non déterminé	
Total - Carburant d'aviation	T CO ₂	1 058 015	123 360	407 441	1 586 538	
Parc immobilier	T CO ₂	1 589	1 363	1 502	2 056	
Véhicules terrestres	T CO ₂	1 083	749	703	1 031	
Total - Autres	T CO ₂	2 671	2 113	2 205	3 088	
Total Scope 1	T CO ₂	1 060 686	125 473	409 645	1 589 626	
Émissions de Scope 2						
Parc immobilier	T CO ₂ e	194	195	294	332	
Total Scope 2	T CO ₂ e	194	195	294	332	
Total des émissions de Scope 1 et 2			1 060 880	125 668	409 939	1 589 957
INTENSITÉ CARBONE		UNITÉ	2022	2021	2020	2019
Consommation de carburant par passager (PAX)	L/PAX/100 km	2,93	3,13	3,20	2,89	
Émissions CO ₂ par passager (PAX)	kg CO ₂ /PAX/100 km	7,41	7,91	8,09	7,31	
AUTRES ÉMISSIONS		UNITÉ	2022	2021	2020	2019
SOx	T	6688	822	2716	10577	
NOx	T	92	11	37	145	
CH4	T	872	107	354	1379	
ÉNERGIE		UNITÉ	2022	2021	2020	2019
Carburant d'aviation	GJ	14 044 571	1 727 040	5 704 179	22 211 533	
Gaz naturel	GJ	32 155	27 573	30 395	41 625	
Électricité	GJ	37 477	47 460	51 132	53 358	
Carburant	GJ	15 384	10 883	10 012	14 688	
Total de l'énergie consommée	GJ	14 129 587	1 812 955	5 795 718	22 321 204	

T CO₂ e : L'unité, en tonne métrique de CO₂ équivalent, permettant de ramener sur une même base différents GES puisque chaque GES n'a pas le même potentiel de réchauffement planétaire

nd : Pour 2019 et 2020, les émissions de type Scope 1 n'ont pas été différenciées par type de vol.

Figure 7 : Commentaires sur les indicateurs

INDICATEURS	DESCRIPTION	COMMENTAIRES
<p>Émissions de Scope 1</p>	<p>Émissions directes associées à la consommation de carburant d'aviation et à la consommation de carburants fossiles par notre flotte de véhicules, ainsi qu'à la consommation de gaz naturel provenant du chauffage de certains bâtiments de notre parc immobilier.</p> <p>Les agences de voyages, qui sont majoritairement franchisées, et la flotte de véhicules utilisée pour les activités de nos prestataires de services à destination ont été exclues du calcul. Nous travaillons à intégrer ces émissions pour les prochains rapports.</p>	<p>La consommation de carburant d'aviation représente plus de 99,7 % de nos émissions, et 95 % de ces émissions proviennent de nos vols internationaux.</p> <p>L'année 2022 a été une année de reprise, et les émissions présentent un écart de 33 % inférieur au niveau de 2019. On s'attend à ce que les émissions de 2023 se rapprochent des émissions pré-pandémiques.</p>
<p>Émissions de Scope 2</p>	<p>Ces émissions indirectes sont associées à la consommation d'électricité dans les bâtiments que nous possédons ou exploitons. Les facteurs d'émissions utilisés sont de type « <i>location-based</i> » et sont spécifiques aux régions où l'électricité est achetée.</p>	<p>Ces émissions représentent moins de 0,2 % de nos émissions. Pour l'instant, les données de la totalité des sites de notre parc immobilier ne sont pas disponibles, car intégrées aux loyers, mais nous travaillons à rajouter ces données pour les prochains rapports.</p>
<p>Intensité carbone</p>	<p>Aux fins du rapport, nous l'exprimons en kilogrammes de CO₂ par passager-kilomètre payant, un indicateur courant dans l'industrie aéronautique. Le nombre de passagers-kilomètres payants (PKP) est le nombre de passagers payants multiplié par la distance totale parcourue.</p>	<p>L'amélioration de l'intensité carbone de 6,4 % en 2022 par rapport à 2021 est due à une reprise des coefficients d'occupation des passagers. Bien que les coefficients d'occupation moyens étaient inférieurs au niveau de 2019, ils continuent de s'améliorer avec la reprise du secteur du voyage. La maximisation des taux de remplissage fait partie intégrante de notre stratégie, et une emphase est portée sur l'optimisation de la programmation et de l'industrialisation des outils de gestion de revenus.</p>

Annexe : description des lois et règlements liés au climat

Loi canadienne sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre

Pour respecter ses engagements en vertu de l'Accord de Paris, le gouvernement canadien a fixé un prix minimum pour le carbone dans le cadre de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*. Le prix minimum fédéral a débuté à 20 \$ par tonne d'équivalent CO₂ en 2019. Il est passé à 40 \$ en 2021, s'établira à 50 \$ en 2022 et augmentera par la suite de 15 \$ par an pour atteindre 170 \$ en 2030. Il faut noter qu'uniquement l'aviation intérieure est soumise à cette loi. Certaines provinces, comme la Colombie-Britannique, ont déjà commencé à taxer le carburant sur les vols intraprovinciaux. Étant donné qu'Air Transat n'a presque pas de vols intraprovinciaux, cela n'aura pas d'impact économique important pour l'organisation. Le gouvernement du Canada reconnaît dans le plan d'action d'aviation canadien le besoin de travailler davantage pour établir une politique cohérente afin de traiter les émissions interprovinciales de l'aviation. Dans le futur, le gouvernement canadien pourrait décider de mettre en place un système d'échange de quotas d'émission pour les vols intérieurs, ce qui aurait un impact sur nos coûts.

Le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

En vertu du CORSIA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de l'année de référence applicable devra être compensée par les compagnies aériennes par l'achat de crédits compensatoires ou par l'utilisation de biocarburants durables. Les compagnies aériennes commenceront à s'acquitter de leurs obligations au titre de CORSIA lorsque l'industrie aéronautique, dans son ensemble, retrouvera et dépassera ses niveaux d'émissions de 2019. En raison de la diminution du nombre des vols causée par la pandémie, Transat ne prévoit pas pour l'instant devoir acheter des compensations pour les premières années du régime. Il est à noter cependant que l'établissement des coûts liés à cette obligation dépendra des pays participants, de la croissance sur les liaisons admissibles et du type de compensations carbone admissibles. S'il advenait des changements au niveau de ces réglementations, la Société pourrait devoir assumer des frais additionnels y découlant.

Les systèmes d'échange de quotas d'émission de l'UE (« SEQUE-UE ») et du Royaume-Uni (« SEQUE-RU »)

Ce système n'inclut que les vols intra-AEE (Association économique européenne) dans le cadre du SEQUE-UE, et intra-britanniques dans le cadre du SEQUE-RU. Ces systèmes obligent la surveillance, la vérification et la déclaration des émissions provenant des vols assujettis. Les coûts associés à ces systèmes ne sont actuellement pas significatifs pour Air Transat puisqu'ils représentent un très faible pourcentage de l'ensemble de ses liaisons. Cependant, dans le cadre de l'Accord vert (*Green Deal*), l'UE a publié le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » (*Fit for 55 package*), qui prévoit une réduction de 55 % des émissions d'ici à 2030 par rapport à 2005. Le paquet est un ensemble de propositions visant à réviser et à actualiser la législation de l'UE ainsi qu'à mettre en place de nouvelles initiatives pour veiller à ce que les politiques de l'UE soient conformes aux objectifs climatiques convenus par le

Conseil et le Parlement européen. Ces propositions sont en cours d'examen par l'UE. Si elles étaient mises en œuvre dans leur forme actuelle, elles auraient un effet important sur les activités d'Air Transat en augmentant considérablement les coûts d'exploitation et potentiellement en réduisant la demande de vols européens.

Normes en matière de carburants propres

Le *Règlement canadien sur les combustibles propres* est un élément important du plan climatique du Canada visant à réduire les émissions, à accélérer l'utilisation de technologies et de combustibles propres et à favoriser des emplois durables à long terme dans une économie diversifiée. La version du règlement publiée le 6 juillet 2022 exclut le carburant d'aviation.

Le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » de l'Union européenne inclut la proposition de règlement ReFuelEU Aviation, qui vise à accroître la production et l'utilisation des carburants d'aviation durables en Europe dans les années à venir. Ceci posera un défi de taille, car ces types de carburant sont très peu disponibles pour le secteur de l'aviation et coûtent nettement plus cher que le carburant conventionnel.



resp.transat.com
transat.com

Siège social

Transat A.T. inc.

Place du Parc
300, rue Léo-Pariseau
Bureau 600
Montréal (Québec
H2X 4C2

Téléphone : 1 514 987-1660

Télécopieur : 1 514 987-8035

transat.com
info@transat.com