



**RAPPORT DE
DIVULGATION
LIÉ AU CLIMAT
2020**



TABLE DES MATIÈRES

À PROPOS DE CE RAPPORT	4
• CADRE ET MÉTHODE DE RAPPORT	4
• À PROPOS DE TRANSAT	6
• MESSAGE D'ANNICK GUÉRARD	7
1. GOUVERNANCE	8
• SURVEILLANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	9
• RÔLE DE LA DIRECTION	10
2. STRATÉGIE	11
• NOTRE STRATÉGIE CLIMATIQUE	11
• RISQUES ET OPPORTUNITÉS À COURT TERME LIÉS AU CLIMAT	12
• RISQUES ET OPPORTUNITÉS À MOYEN TERME LIÉS AU CLIMAT	13
• RISQUES ET OPPORTUNITÉS À LONG TERME LIÉS AU CLIMAT	14
• PLAN ET INITIATIVES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE TRANSAT	14
• L'AÉRIEN	14
• AU SOL	16
• EXEMPLES DE NOS INITIATIVES DE RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE	17
3. GESTION DES RISQUES LIÉS AU CLIMAT	20
• IDENTIFIER ET ÉVALUER LES RISQUES LIÉS AU CLIMAT	20
• DÉFINITIONS DES DÉLAIS	21
• DÉFINITIONS DE L'IMPACT FINANCIER	21
• RISQUES LIÉS À LA TRANSITION CLIMATIQUE	22
• RISQUES CLIMATIQUES PHYSIQUES	28
• POSSIBILITÉS CLIMATIQUES	30

4.	MESURES ET OBJECTIFS	35
	• MESURER NOTRE EMPREINTE CARBONE	35
	• AUTRES INDICATEURS LIÉS AU CLIMAT ET AU DÉVELOPPEMENT DURABLE	36
	• PARAMÈTRES INTERNES DE GESTION LIÉS AU CLIMAT	36
	• MÉTHODOLOGIE DE REPORTING	37
	• NOTES CONCERNANT L'ÉDITION 2020 DU RAPPORT	37
5.	RESPECTER LES ENGAGEMENTS DE L'ACCORD DE PARIS	38
	• LES OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DU CANADA	38
	• OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE	38
	• OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE TRANSAT	39
	ANNEXES	41
	• GROUPE DE TRAVAIL SUR L'INDICE DES DIVULGATIONS LIÉES AU CLIMAT (GIFCC)	41
	• ANNEXE – TABLEAU DE DONNÉES	48

À PROPOS DE CE RAPPORT

CADRE ET MÉTHODE DE RAPPORT

Dans le cadre de l'entente sur le programme d'emprunt, Transat est tenue de produire, de publier et de fournir à la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada un rapport annuel de divulgation lié au climat. Ce rapport est conforme aux recommandations finales du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (« GIFCC ») ([Lien en anglais](#)), au rapport final du Groupe d'experts sur le financement durable ([Lien](#)), et montre comment Transat contribuera à la réalisation des engagements du Canada en matière de changements climatiques.

Les quatre premiers rapports de divulgation sur le climat sont préparés sous la forme d'un rapport de phase 1, tel que spécifié dans les recommandations du groupe d'experts, avec des divulgations claires sur la gouvernance, la stratégie, la gestion des risques, les mesures et les objectifs, et la réalisation des engagements du Canada envers l'Accord de Paris (voir ci-dessous).

1	Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> • Décrire la surveillance par le conseil d'administration des risques et opportunités liés au climat.
2	Stratégie	<ul style="list-style-type: none"> • Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et opportunités liés au climat.
3	Gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> • Décrire les risques et les opportunités liés au climat que l'organisation a identifié à court, moyen et long termes.
4	Mesures et objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Décrire les processus de l'organisation pour identifier et évaluer les risques liés au climat.
5	Respecter les engagements de l'Accord de Paris	<ul style="list-style-type: none"> • Divulguer les émissions de GES de type 1 et type 2 et les risques qui y sont liés, ou une mesure alternative appropriée.

Le cinquième rapport prendra la forme d'un rapport de phase II, tel que spécifié dans les recommandations du groupe d'experts, avec des rapports sur les hypothèses, calculs, estimations et scénarios sous-jacents.

Outre les exigences de la convention de prêt, Transat s'est engagée à fournir des rapports transparents et réguliers sur ses stratégies et ses performances en matière de développement durable qui sont les plus importantes pour notre entreprise et nos parties prenantes. Nous avons produit des rapports sur la responsabilité d'entreprise et publions des informations sur notre site Web et à l'interne, mais le rapport de cette année constitue une nouvelle étape dans l'évolution de nos rapports. Il est aligné sur les recommandations du GIFCC et, dans les prochains rapports, nous utiliserons d'autres normes de rapport telles que le Sustainability Accounting Standards Board (Conseil des normes comptables de développement durable - SASB), la Global Reporting Initiative (GRI) ou le Carbon Disclosure Project (Projet de divulgation des émissions carbone - CDP), selon le cas. Transat se réjouit de l'occasion qui lui est donnée d'accroître la transparence et la qualité de ses rapports sur le développement durable.

Ce rapport inaugural a été produit au meilleur de notre capacité et les données ont été révisées à l'interne. À l'exception des émissions liées à nos vols internationaux, les données présentées n'ont pas été vérifiées par une tierce partie accréditée. Pour les prochains rapports, nous étudierons comment intégrer les normes de rapport à la vérification par une tierce partie afin de fournir les rapports les plus précis possibles sur le développement durable et sur le climat. Les données de performance figurant dans ce rapport concernent l'année civile 2020 et, pour la plupart des indicateurs, cinq années de données sont fournies pour l'analyse des tendances historiques.

À PROPOS DE TRANSAT

Transat A.T. inc. est une grande entreprise de tourisme international intégrée spécialisée dans le voyage vacances. Proposant des forfaits vacances, des séjours hôteliers et des liaisons aériennes sous les marques Transat et Air Transat, l'entreprise est présente dans une soixantaine de destinations dans plus de 25 pays en Amérique et en Europe. Très engagée dans le développement durable de l'industrie touristique, Transat multiplie les initiatives en matière de responsabilité d'entreprise depuis 14 ans et a obtenu la certification Travelife en 2018. Son siège social est situé à Montréal (TSX : TRZ).

MESSAGE D'ANNICK GUÉRARD, Présidente et cheffe de la direction de Transat

L'année dernière (2020) a été l'année la plus difficile de l'histoire de Transat. La pandémie de COVID 19 a dévasté l'industrie du voyage et a eu des répercussions sur nos clients, nos employés, nos destinations de voyage et nos autres parties prenantes. Malgré les difficultés, les préoccupations relatives au changement climatique ont augmenté, et non diminué, pendant la pandémie. Aujourd'hui, les entreprises doivent faire face à des attentes croissantes de la part des parties prenantes telles que les investisseurs et les clients pour traiter cette question. Les deux objectifs clés de ce rapport sont de démontrer que Transat comprend les risques et les opportunités que le changement climatique représente pour notre entreprise et d'élaborer notre stratégie de décarbonisation.

Transat croit que nos clients ne devraient pas avoir à choisir entre voir le monde ou sauver le monde. Depuis un certain temps, nous prenons des mesures concrètes pour réduire notre empreinte carbone par le biais d'initiatives telles que notre programme d'efficacité énergétique, le renouvellement de notre flotte, l'amélioration de l'énergie dans nos bâtiments et les investissements dans la technologie des carburants durables. Air Transat a toujours été l'une des compagnies aériennes les mieux notées dans l'indice Atmosfair Airline Index, qui mesure l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transporteurs, et notre siège social situé à Montréal (Québec) a été désigné comme l'un des plus verts en Amérique du Nord. En 2018, Transat est devenue le premier grand voyageur international à être certifié Travelife pour l'ensemble de ses activités et a utilisé cette accréditation pour stimuler les améliorations en matière de développement durable. Depuis, plusieurs années, Transat s'est bien placée sur la liste annuelle des 50 meilleures entreprises citoyennes au Canada de Corporate Knight, qui reconnaît les organisations ayant des résultats exceptionnels en matière d'engagement social, de gestion environnementale et de gouvernance.

Il reste de nombreux défis à relever pour l'avenir. De nouveaux progrès pour réduire les émissions liées à l'aviation nécessiteront des investissements importants et la collaboration de l'industrie, des gouvernements, des investisseurs, des clients et des fournisseurs. Je suis convaincue qu'en travaillant ensemble, nous pouvons atteindre les objectifs climatiques du Canada et de la société.

Annick Guérard
Présidente et cheffe de la direction, Transat



1. GOUVERNANCE

Recommandations du GIFCC :

- *Décrire la surveillance par le conseil d'administration des risques et opportunités liés au climat.*
- *Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et opportunités liés au climat.*

Les parties prenantes s'attendent à ce que Transat génère des résultats financiers acceptables tout en améliorant continuellement le développement durable et en atténuant les risques liés au climat. Puisque le succès à long terme de notre entreprise dépend des risques et des occasions liés au climat identifiés dans le présent rapport, ceux-ci sont supervisés par notre conseil d'administration et ses comités.

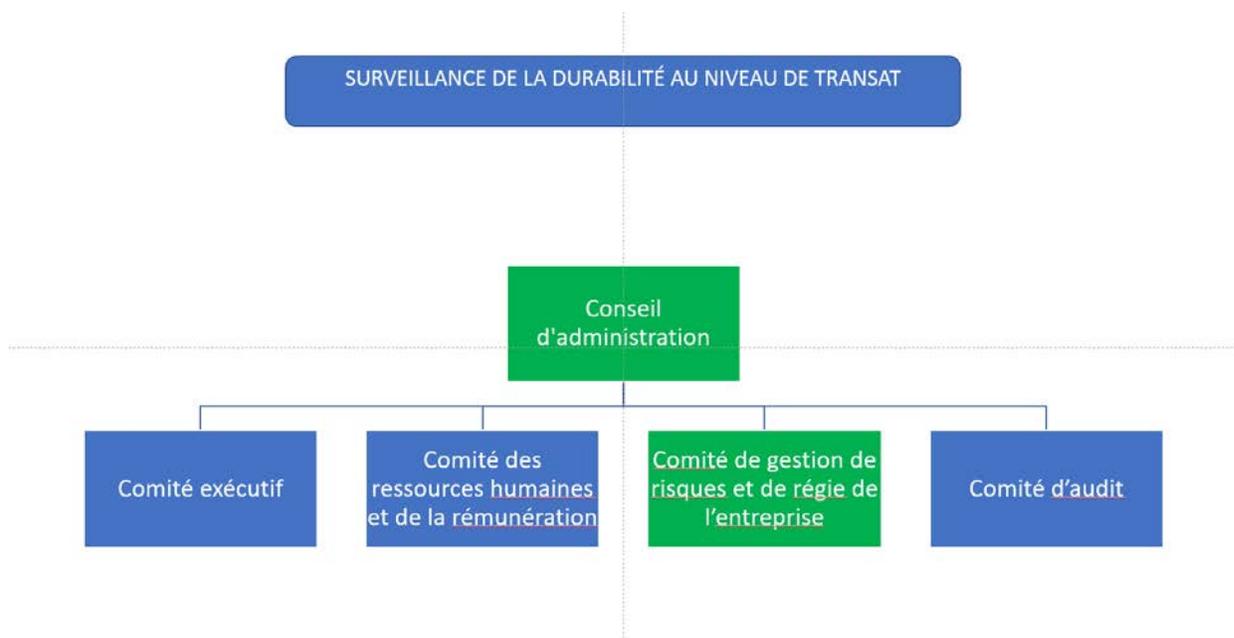
Le changement climatique étant devenu un problème plus urgent pour notre société, notre entreprise et notre planète, Transat a pris des mesures pour formaliser la façon dont nous gérons les questions liées au climat. Notre objectif est de nous aligner sur les cibles de l'industrie et de contribuer à la réalisation des engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris.

Nous reconnaissons que le réchauffement climatique aura un impact sur de nombreux aspects des activités de Transat et que la gestion des enjeux et des risques climatiques est essentielle à notre réussite future. Par conséquent, nous avons mis en place une structure et un système d'information pour assurer une gouvernance solide et la transparence des risques et des opportunités liés au climat. Cette gouvernance est supervisée par notre conseil d'administration et est soutenue par la direction.

SURVEILLANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est responsable ultimement de la supervision du système de gestion des risques de Transat par l'intermédiaire du comité de gestion des risques et de gouvernance d'entreprise. À partir de 2021, les questions liées au climat seront un point permanent à l'ordre du jour des réunions du comité de gestion des risques et de gouvernance d'entreprise. Le comité recevra une mise à jour détaillée au moins une fois par an sur les progrès de Transat et d'Air Transat concernant les objectifs et la stratégie en matière de changement climatique et de durabilité environnementale. Cela comprend la surveillance par le conseil d'administration des risques et des possibilités liés à l'environnement et au climat, ainsi que des mesures d'atténuation et des progrès, y compris une discussion sur l'impact et les risques qu'ils ont sur l'entreprise.

Le conseil d'administration reçoit des mises à jour périodiques sur les questions liées au climat et les stratégies durables.

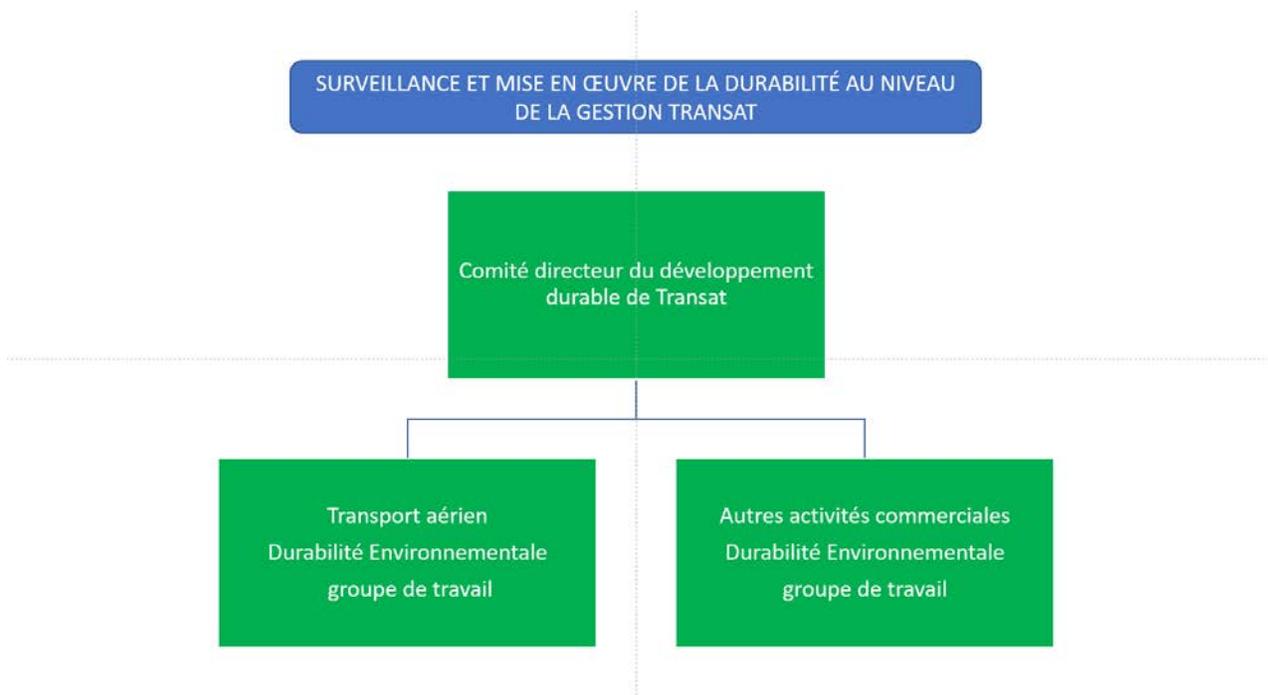


RÔLE DE LA DIRECTION

La gestion des risques liés au climat et l'amélioration continue de la durabilité environnementale sont essentielles à la stratégie commerciale de Transat à tous les niveaux de l'organisation.

Le directeur principal, Environnement, SCEQE¹ et projets stratégiques est chargé de gérer et de coordonner les projets de durabilité, notamment au sein des opérations aériennes, de surveiller les tendances mondiales, de répondre aux demandes des parties prenantes et de formuler des recommandations à la haute direction. Il rend compte au comité directeur de la durabilité de l'entreprise. Ils ont la responsabilité de surveiller la performance environnementale, d'identifier les risques liés au climat et de s'engager auprès du conseil d'administration de Transat et du comité de gestion des risques et de gouvernance d'entreprise. Le groupe des affaires publiques est responsable de la mise en œuvre des projets d'amélioration de la durabilité et de la mesure et du suivi des progrès vers la durabilité environnementale et les objectifs climatiques.

Le conseil d'administration de Transat est ultimement responsable de l'approbation de la stratégie et des programmes liés au climat et à la durabilité environnementale.



¹ Système communautaire d'échange de quotas d'émission, en anglais *Emissions Trading System*

2. STRATÉGIE

Recommandation du GIFCC : *décrivez les risques et les opportunités liés au climat que l'organisation a identifié à court, moyen et long termes.*

NOTRE STRATÉGIE CLIMATIQUE

Malgré les conséquences financières dévastatrices de la pandémie de COVID-19 pour l'industrie du voyage, Transat s'est engagée à réduire ses émissions de carbone aujourd'hui et dans le futur. Notre stratégie est conçue pour faire face aux risques physiques et de transition résultant du changement climatique, ainsi que pour tirer parti des opportunités potentielles.

En raison de divers facteurs, l'aviation et l'industrie du voyage sont intrinsèquement difficiles à décarboniser. D'autres secteurs offrent depuis des années des possibilités de réduction des émissions de carbone. L'électricité peut être produite à partir de l'énergie éolienne, solaire et géothermique et de nombreux modes de transport peuvent passer à l'électricité ou utiliser des biocarburants. En raison de la nature du vol, l'aviation ne dispose pas de ces alternatives.

- Le carburéacteur possède des caractéristiques uniques qui en font un moyen de propulsion incomparable avec les batteries, l'hydrogène ou d'autres solutions.
- Le développement de nouvelles technologies pour les avions et les moteurs est coûteux, compliqué et long.
- Les aéronefs ont une durée de vie de plus de 25 ans avant d'être remplacés.

En raison de ces facteurs, les systèmes hybrides et électriques ne seront pas disponibles avant 2030-2035 pour les vols court-courriers et pas avant 2050 pour les vols long-courriers.

Les horizons de temps que nous utilisons pour les questions liées au climat sont basés sur le moment où les risques se manifestent, sur nos horizons de planification et sur le temps nécessaire pour mettre en œuvre et adopter des mesures d'atténuation. Nous utilisons les horizons suivants pour planifier une analyse :

- **Court terme** : 2020-2025
- **Moyen terme** : 2026-2035
- **Long terme** : 2036-2050

RISQUES ET OPPORTUNITÉS À COURT TERME LIÉS AU CLIMAT

Risques. Notre horizon de temps à court terme est celui des cinq prochaines années. Nous prévoyons une pression croissante des parties prenantes pour la décarbonisation, mais une disponibilité limitée des mesures d'atténuation. Nos risques climatiques à court terme sont généralement liés aux politiques gouvernementales et impliquent une augmentation de la réglementation, des taxes sur les émissions et des systèmes d'échange de droits d'émission, ainsi que des exigences accrues en matière de rapports. D'autres risques importants comprennent une réduction potentielle de la demande, un risque de réputation, ainsi que le coût et la disponibilité de la technologie de décarbonisation.

Toutes ces mesures ont le potentiel d'augmenter considérablement nos coûts et de réduire la demande de voyages. Des exemples spécifiques sont donnés ci-dessous:

- Nous sommes soumis à des taxes sur les carburants et le carbone dans plusieurs juridictions, dont le Canada.
- Nous sommes soumis à un ensemble de plus en plus disparate de systèmes d'échange de droits d'émission qui nous obligent à surveiller, à déclarer et à vérifier nos émissions. Nous devons acheter des quotas ou des compensations pour couvrir les émissions supérieures à un niveau de référence. Air Transat est actuellement assujettie aux systèmes d'échange de droits d'émission suivants :
 - Le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (EU ETS) pour les vols intra-UE (depuis 2012).
 - Le système de compensation des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) pour les émissions internationales (la déclaration a commencé en 2019).
 - Le système britannique d'échange de quotas d'émission (UK ETS) pour les vols intracommunautaires (à partir de 2020).
- Le mouvement avi-honte (flight shaming en anglais) ou flygskam en suédois est un mouvement social anti-aérien qui a débuté en Suède en 2018 et qui encourage les gens à réduire ou à éliminer les voyages en avion. Bien qu'il soit beaucoup plus populaire en Europe, ce phénomène présente deux risques pour Transat. Premièrement, la croisade pourrait s'étendre à l'Amérique du Nord, même si c'est sur une base plus limitée. Deuxièmement, une partie importante de nos activités estivales provient de passagers européens entrants.
- Plusieurs pays ont, ou envisagent, d'interdire les vols court-courriers. Par exemple, le gouvernement français a interdit les vols intérieurs court-courriers lorsque des alternatives ferroviaires peuvent couvrir le trajet en 2h30 ou moins.
- Certaines juridictions, comme le Royaume-Uni, envisagent d'imposer des restrictions aux grands voyageurs, telles que des taxes, la suppression des programmes de fidélisation et l'interdiction des jets privés.

- Actuellement, le carburant pour l'aviation durable (Sustainable Aviation Fuel – SAF) est 2x-10x plus cher que le carburant traditionnel. Le carburant est la plus grande dépense des compagnies aériennes, de sorte que le passage complet au SAF n'est pas économiquement réalisable. En outre, l'approvisionnement en SAF est extrêmement limité, seules quelques raffineries étant actuellement en activité. Il est presque impossible d'en acheter.
- Amsterdam vient d'interdire la publicité pour les billets d'avion bon marché dans son système de transport public.

Opportunités. Compte tenu des contraintes mentionnées précédemment, à court terme, nos efforts de décarbonisation se limiteront à la technologie actuellement disponible. Cela comprend l'efficacité du carburant, le renouvellement de la flotte avec des avions de nouvelle génération, l'utilisation d'énergies alternatives dans nos bâtiments (par exemple, l'énergie solaire), les compensations de carbone et les initiatives de transport durable pour les employés de nos bureaux. Nous investirons également dans le développement de carburant pour l'aviation durable (SAF) et le soutiendrons en faisant appel à l'engagement des parties prenantes et en créant des coalitions pour soutenir un avenir de voyages vacances plus durables. Ces initiatives sont décrites plus en détail dans la section **PLAN ET INITIATIVES DE RÉDUCTION DES GES DE TRANSAT.**

RISQUES ET OPPORTUNITÉS À MOYEN TERME LIÉS AU CLIMAT

Risques. Notre horizon de temps à moyen terme est de cinq à quinze ans. Nous prévoyons une augmentation du nombre, de la fréquence et de la gravité des phénomènes météorologiques extrêmes, ce qui représente un risque pour nos activités de transport aérien et de voyage. Un autre risque est que l'inquiétude croissante concernant le réchauffement de la planète provoque des changements dans la perception et le comportement des clients. Cela pourrait faire baisser la demande et entraîner un risque de réputation si les clients ont l'impression que nous et le secteur ne faisons pas assez pour atténuer le changement climatique. Enfin, il existe une possibilité très réelle que les technologies de décarbonisation autres que la SAF (électrique, hydrogène ou hybride) ne soient pas disponibles avant 2035, en particulier pour les voyages long-courriers.

Opportunités. Au cours de cette période, nous prévoyons que le SAF deviendra plus disponible et que son coût sera de plus en plus compétitif par rapport au carburant traditionnel pour avion. Transat peut tirer parti de la demande croissante de voyages durables en développant de nouveaux produits et services respectueux du climat et en ouvrant de nouveaux marchés dans des secteurs moins touchés par le changement climatique.

RISQUES ET OPPORTUNITÉS À LONG TERME LIÉS AU CLIMAT

Risques. Notre horizon de temps à long terme est de 15 ans et plus. Nos plus grands risques sont les restrictions opérationnelles et les perturbations dues aux changements à long terme des modèles météorologiques, à la variabilité des conditions météorologiques et à l'augmentation des modèles de précipitations. Un autre danger est l'endommagement des infrastructures en raison du réchauffement climatique, comme l'élévation du niveau de la mer et l'augmentation des phénomènes météorologiques violents tels que les ouragans, les incendies et les inondations. Enfin, il est possible que les préoccupations croissantes concernant le réchauffement de la planète exposent les entreprises et les gouvernements à des litiges concernant le non-respect des engagements en matière d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, les violations des droits de l'homme ou l'écoblanchiment des informations sur les impacts du changement climatique.

Opportunités. Cela devrait donner le temps de développer et de mettre à disposition de nouveaux avions et de nouvelles technologies à faible émission de carbone, mais peut-être pas pour le transport long-courrier. Le carburant d'aviation durable devrait être à parité de coût, ou mieux, avec le carburant conventionnel et être largement disponible. Notre processus d'identification des risques climatiques physiques chroniques et aigus nous permettra d'être proactifs en renforçant nos opérations et nos installations contre les pires effets du changement climatique. De nouveaux produits, services et destinations seront disponibles pour répondre aux besoins des clients qui préfèrent les voyages durables.

PLAN ET INITIATIVES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE TRANSAT L'AÉRIEN

La combustion de carburéacteur est de loin la plus importante source d'émissions de Transat. Il est donc essentiel de brûler moins de carburant pour atteindre nos objectifs en matière de climat et de réduction des GES. Nous avons une approche à plusieurs volets pour réduire les émissions des avions :

- **Efficacité du carburant.** Mis en place en 2003, le programme de gestion du carburant d'Air Transat est l'un des meilleurs de l'industrie. Des initiatives telles que la circulation avec un seul moteur et la réduction du poids, associées à une gestion et un suivi rigoureux de la consommation de carburant et à des investissements dans des logiciels, ont permis à Air Transat de réduire ses émissions d'environ 5 % par an. Nous sommes constamment à la recherche de nouvelles techniques et technologies et à leur mise en œuvre pour améliorer davantage l'efficacité du carburant.
- **Renouvellement de la flotte.** En 2020, Air Transat a retiré les derniers appareils A310 de sa flotte, qui en comptait 14. Ils seront remplacés par des avions A321neoLR de dernière

génération, l'avion le plus écologique de sa catégorie. Il émet 15 % de moins que les appareils équivalents de la génération précédente, 50 % de moins de NOx (oxyde nitreux) et 50 % de moins de bruit.

- **Carburant d'aviation durable.** À court terme, notre capacité à utiliser le SAF est fortement limitée par le coût et la disponibilité. Pour cette raison, nous avons décidé de manière proactive d'investir dans une technologie permettant de produire du SAF localement en nous associant au consortium SAF+. Nous cherchons activement à établir des coalitions avec les gouvernements, les fournisseurs et les organisations industrielles afin de promouvoir le développement d'une industrie du SAF « fait au Canada ». La réduction des coûts et l'augmentation de l'offre sont essentielles pour réduire les émissions à moyen et à long termes. Vous trouverez plus de détails sur notre projet ci-dessous. En plus du projet SAF+, Air Transat explore d'autres possibilités d'utiliser la SAF dans ses opérations. Par exemple, en 2020, nous avons pris livraison de deux A321neoLR de l'usine d'Airbus à Hambourg utilisant un mélange SAF de 10%.
- **Compensation des émissions de carbone.** À part le carburant d'aviation durable SAF, les compensations sont l'un des seuls outils à court terme que l'industrie du voyage peut utiliser pour lutter contre le changement climatique. Il faut veiller à ce que les compensations concrétisent les réductions de carbone anticipées, mais Transat envisagera l'utilisation de compensations tant pour la conformité réglementaire (ex. CORSIA) que pour les réductions volontaires. Par exemple, en 2019, Air Transat a compensé les émissions de deux livraisons d'A321neoLR en utilisant une combinaison de SAF et de compensations de carbone. Il s'agissait des premiers vols de livraison de nouveaux avions neutres en carbone dans l'histoire de l'aviation canadienne. De plus amples informations sur le projet de compensation sont données ci-dessous.
- **Train + Avion.** Effectuer un voyage en train au lieu d'utiliser un vol court-courrier réduit considérablement les émissions de GES à court terme. Transat a été un leader dans le développement de ces relations. Air Transat, en partenariat avec TGV InOui, offre des vols entre le Canada et Paris, ainsi que des voyages en train vers 18 villes de France et de Belgique. De plus, nous avons un partenariat intermodal avec VIA Rail au Canada qui permet aux clients de compléter leur voyage en train une fois le vol arrivé au Canada. À l'avenir, nous envisagerons des partenariats similaires dans d'autres pays de destination disposant d'un système ferroviaire bien développé.
- **Engagement des parties prenantes.** Transat collaborera avec les principales parties prenantes pour travailler conjointement à la réduction des émissions. Les exemples incluent l'éducation et peut-être la possibilité pour les clients d'acheter des compensations de carbone de SAF.

AU SOL

Transat utilise les stratégies suivantes pour réduire les émissions de ses bâtiments, installations et fournisseurs :

- **Bâtiments écoénergétiques.** Transat a mis en œuvre de nombreuses initiatives pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de GES dans plusieurs de ses installations. Par exemple, nous avons installé un mur solaire sur notre hangar d'entretien de Montréal, amélioré nos systèmes CVC (HVAC en anglais) et mis en place un système de détection et de surveillance amélioré. Cela a permis de réduire la consommation de gaz naturel de 130 000 m³ par an, soit une réduction de 30 % et l'équivalent de plus de 240 tonnes de CO₂ par an. Notre siège social a été le premier bâtiment certifié LEED EB platine au Canada. À court et à moyen termes, nous explorerons d'autres possibilités de mettre en œuvre des initiatives à mesure qu'elles deviendront plus disponibles et abordables.
- **Le transport durable.** Transat a mis en place de nombreuses initiatives pour réduire les émissions de GES de ses employés en encourageant le transport durable. Nous subventionnons les transports publics, favorisons le covoiturage, encourageons les employés à se rendre au travail à vélo, fournissons des bornes de recharge électrique gratuites et réservons des places de stationnement aux véhicules à faibles émissions. À l'avenir, nous continuerons d'explorer les possibilités d'encourager davantage le transport durable pour nos employés.
- **Suivi des émissions de Type 3.** Transat ne fait pas actuellement le suivi et la déclaration des émissions de portée 3. Nous le ferons à l'avenir. Cela nous permettra d'élaborer des mesures d'atténuation pour réduire les émissions de GES provenant de ces sources et d'engager nos fournisseurs dans des efforts d'amélioration du climat.
- **Travelife.** Transat continuera d'utiliser son programme et sa certification Travelife pour améliorer la durabilité et s'attaquer aux émissions de GES dans ses activités d'agent de voyages et de voyageur.

EXEMPLES DE NOS INITIATIVES DE RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE

1. SAF+ : NOTRE PROJET INNOVANT RECYCLE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE EN CARBURANT POUR AVION

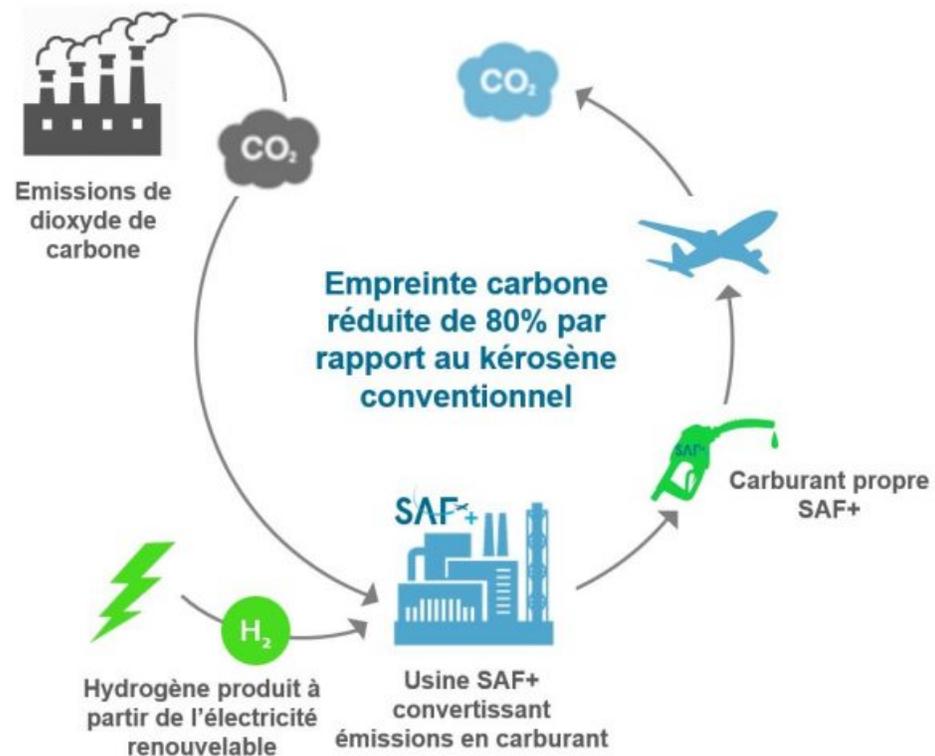
Étant donné le manque d'offre, Air Transat a réalisé il y a plusieurs années que si nous voulions utiliser du carburant d'avion durable SAF, nous devons contribuer à le développer nous-mêmes. C'est pourquoi nous avons rejoint le consortium SAF+ afin de trouver une solution pour des vols à faible émission de carbone. Les partenaires de SAF+ Consortium Inc. incluent CCG, Air Transat, Aéroports de Montréal, Parachem, École Polytechnique de Montréal, CIRAIG, CÉPROCQ et le projet Valorisation Carbone Québec.

Le dioxyde de carbone provenant des cheminées industrielles est capté, combiné à l'hydrogène produit par l'énergie hydroélectrique et converti en carburant synthétique par un procédé appelé Fischer-Tropsch. Ce processus est appelé « Power-to-Liquids » ou par le terme encore plus accrocheur « e-fuel ». Il est à l'opposé de la combustion traditionnelle. Au lieu de brûler du carburéacteur pour produire de l'énergie, nous appliquons de l'énergie au CO₂ capté pour produire du carburéacteur. Cela peut sembler magique, mais ça ne l'est pas.

Quelques-uns des principaux avantages de notre processus :

- Pour chaque tonne de carburant SAF+ produite, nous capturons 2,7 tonnes de CO₂ et évitons 100 % des émissions et impacts liés à l'extraction du pétrole.
- Un litre de carburant SAF+ ne nécessite qu'entre 1,2 et 3 litres d'eau, soit une réduction de 86 % par rapport au carburéacteur ordinaire.
- Réduction de 80 % des émissions de CO₂ sur le cycle de vie par rapport au carburéacteur classique.
- Pratiquement aucune émission de SO_x, jusqu'à 90 % de particules en moins et jusqu'à 5 % de NO_x en moins que le carburéacteur ordinaire.
- Il est fabriqué à partir d'une énergie propre et renouvelable.
- Notre procédé évite les écueils associés à certains processus de production de biocarburants, tels que les problèmes d'utilisation des terres, la sécurité alimentaire et de l'eau, et la disponibilité des matières premières.
- Le carburant SAF est indépendant de la volatilité des prix des combustibles fossiles.
- Toutes les ressources utilisées pour fabriquer le SAF sont locales.
- Un co-bénéfice clé de ce projet est le développement d'une technologie propre dans une partie industrielle de l'Est de Montréal, fournissant des emplois dans l'économie verte.

Air Transat a fait un investissement important dans le projet et s'est engagée à acheter une partie importante de la future production. Une fois achevée, l'usine capturera annuellement 200 000 tonnes de CO₂ et produira 50 millions de litres de carburant d'aviation durable. Le projet est l'un des quatre finalistes du « *Sky's the Limit Challenge* » du gouvernement fédéral, qui vise à développer une technologie de carburant propre. Il a également reçu le label *Solar Impulse Efficient Solutions*, qui récompense les solutions efficaces, propres et rentables ayant un impact positif sur l'environnement et la qualité de vie.



Source : SAF+ Consortium

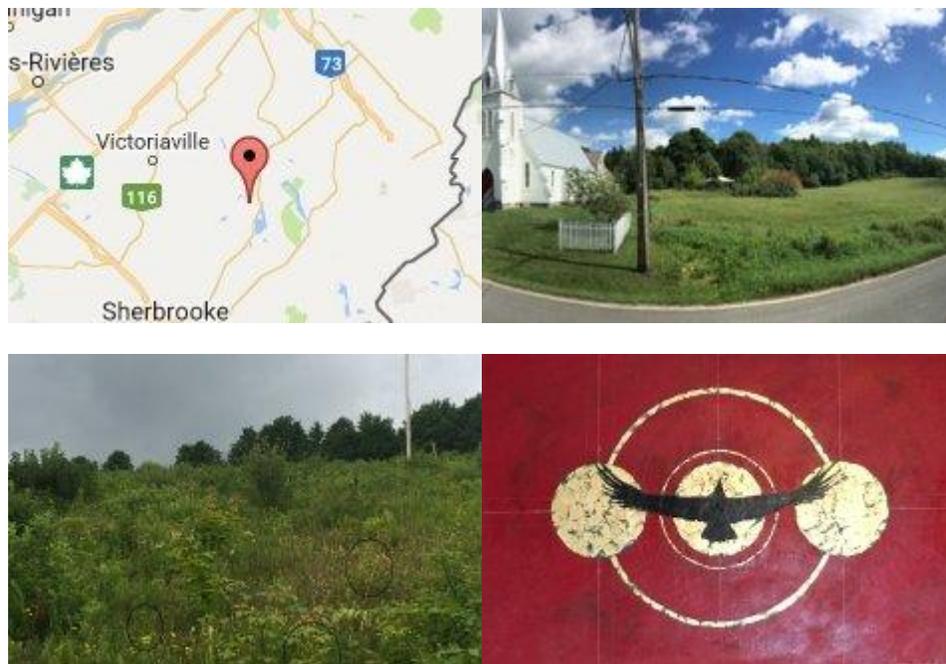
2. COMPENSATIONS DU PROJET DE BOISEMENT DU SUD DU QUÉBEC (Southern Quebec Afforestation Project - SQAP)¹

Le projet a été créé en 2014 pour planter des arbres sur des terres abandonnées dans le paysage historique et pastoral du Sud-Est du Québec.

Le projet de boisement du sud du Québec est inscrit publiquement au Registre des GES ÉcoProjets du groupe CSA et a été vérifié par une tierce partie selon la norme ISO-14064-2 par Fournier Toupin CPA Inc. Le projet a été créé en 2014 pour planter sur 15 terres abandonnées (ou non correctement régénérées) dans le paysage historique et pastoral du Sud-Est du Québec et permettra de séquestrer une partie du carbone atmosphérique du Sud du Québec pendant au moins 50 ans. Avec une superficie totale de 75,9 hectares et plus de 146 000 arbres plantés, ce projet est l'un des plus importants du genre dans la région.

Le projet intègre également un concept artistique visuel unique inspiré par le thème de l'environnement et de la lutte contre le changement climatique. Cette œuvre est reproduite sous la forme d'une installation artistique, qui peut être vue des airs et de l'espace par satellite.

¹ https://www.csaregistries.ca/cleanprojects/masterprojectdetails_f.cfm?pid=786



3. GESTION DES RISQUES LIÉS AU CLIMAT

Recommandation du GIFCC : *décrire les processus de l'organisation pour identifier et évaluer les risques liés au climat.*

IDENTIFIER ET ÉVALUER LES RISQUES LIÉS AU CLIMAT

Pour gérer et réduire les risques liés au climat, nous devons avoir une connaissance approfondie de ces risques et de leur impact sur notre compagnie aérienne, nos activités de voyageur, ainsi que sur les pays et les collectivités dans lesquels nous sommes actifs. Cette connaissance est un élément clé de notre stratégie climatique. À l'avenir, nous intégrerons l'analyse des risques climatiques dans nos processus de gestion des risques d'entreprise et de planification des activités.

Selon le groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques, les risques liés au climat se divisent en deux catégories :

1. **Risques liés à la transition.** Risques liés à la transition vers une économie plus sobre en carbone. Ils consistent en des changements politiques, technologiques, juridiques et de marché qui peuvent engendrer des risques financiers et de réputation pour les organisations. Les catégories de transition sont les risques politiques et juridiques, technologiques, de marché et de réputation.
2. **Risques physiques.** Risques résultant des impacts physiques du changement climatique. Ils comprennent les événements météorologiques aigus et les changements climatiques qui pourraient entraîner un risque opérationnel pour les entreprises. Ils sont divisés en sous-catégories aiguës et chroniques.

Outre les risques liés au climat, le Groupe de travail nous demande d'identifier les opportunités climatiques dans les domaines suivants : efficacité des ressources, source d'énergie, produits et services, marchés et résilience.

Pour ce premier rapport, nous avons utilisé un processus qualitatif en nous appuyant sur des sources de l'industrie et du GIFCC, des données internes et des articles et rapports accessibles au public. Pour l'évaluation des **risques physiques**, nous nous sommes concentrés sur notre compagnie aérienne, les principaux aéroports et les infrastructures que nous utilisons et nos principales destinations de voyage. Nous avons fondé notre analyse des **risques liés à la transition** sur des rapports d'impact climatique accessibles au public, tels que le Sixième rapport d'évaluation du GIEC et le Rapport sur le climat changeant au Canada. Nous avons utilisé des données, des analyses et des rapports internes et de l'industrie pour identifier les opportunités climatiques de Transat.

À l'avenir, nous continuerons d'affiner notre processus d'identification des risques par le biais de nos processus internes de gestion et de gouvernance des risques, et de la quantification, et nous envisagerons l'utilisation de techniques telles que l'analyse de scénarios climatiques. Nos principales conclusions sont présentées ci-dessous.

DÉFINITIONS DES DÉLAIS

Court terme	Moyen terme	Long terme
2020-2025	2026-2035	2036-2050 et au-delà

DÉFINITIONS DE L'IMPACT FINANCIER

FAIBLE	MOYENNE	ÉLEVÉE
Moins de 1 million par an	1 à 10 millions \$ par an	Au-delà de 10 millions \$ par an

RISQUES LIÉS À LA TRANSITION CLIMATIQUE

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
POLITIQUE ET LÉGAL	La réglementation et la politique gouvernementale actuelles et croissantes visant à lutter contre le changement climatique présentent des risques potentiellement graves pour les industries du transport aérien et du voyage : <ul style="list-style-type: none"> • Tarification des émissions de GES et taxes sur le carbone. 	COURT ET MOYEN TERME	ÉLEVÉE	Air Transat est soumise à un ensemble de réglementations disparates qui nécessitent une main-d'œuvre importante et des mises à niveau des systèmes informatiques.	Air Transat prend des mesures pour réduire les émissions et augmenter l'efficacité du carburant. Nous avons mis en place un programme d'efficacité énergétique depuis 2004, nous acquérons des avions A321neo de dernière génération pour remplacer les A310 d'ancienne génération et nous investissons de manière significative dans le carburant d'aviation durable SAF.
	Interdiction des vols court-courriers	COURT TERME	MOYENNE	Plusieurs juridictions ont, ou prévoient, d'interdire les vols court-courriers. Cela pourrait affecter notre stratégie de connexion et détourner la demande vers d'autres modes de transport.	En partenariat avec TGV InOui, nous avons développé le service Train + Air qui combine l'avion et le train vers 18 villes de France et de Belgique. Nous proposons également des transferts ferroviaires avec VIA Rail Canada et nous étudions d'autres partenariats potentiels air/rail.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
POLITIQUE ET LÉGAL	Limites de la licence d'exploitation	COURT TERME	MOYENNE	Les décideurs politiques pourraient imposer des objectifs de réduction des émissions aux compagnies aériennes, ce qui limiterait notre capacité de croissance. Les gouvernements pourraient imposer de nouvelles technologies qui pourraient augmenter de manière significative les coûts d'investissement et d'exploitation.	Nous travaillons en étroite collaboration avec des organisations du secteur telles que le CNAC, l'IATA et l'OACI afin de nous assurer que les politiques gouvernementales de réduction des émissions sont réalisables sur les plans opérationnels et économique et qu'elles permettront d'obtenir les réductions de GES souhaitées.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
POLITIQUE ET LÉGAL	Risques de litiges	LONG TERME	MOYENNE	Les gouvernements et autres parties prenantes pourraient éventuellement poursuivre les entreprises polluantes pour les effets du changement climatique. Par exemple, la ville de New York a récemment intenté un procès à trois grandes compagnies pétrolières et au principal groupe commercial de l'industrie devant un tribunal d'État, arguant que les compagnies se présentent sous un faux jour en vendant des carburants comme étant "plus propres" et en se présentant comme des leaders dans la lutte contre le changement climatique.	Nous travaillons avec les décideurs politiques pour identifier les solutions de décarbonisation. Notre stratégie en matière de climat et de réduction des émissions montre que nous prenons des mesures concrètes pour lutter contre le changement climatique.
	Exigences accrues en matière de rapports	COURT TERME	FAIBLE	Air Transat est soumise à un ensemble de réglementations disparates qui nécessitent une main-d'œuvre importante et des mises à niveau des systèmes informatiques.	Nous avons investi dans des logiciels relatifs aux GES et à l'efficacité énergétique et avons développé une expertise interne en matière de rapports sur les émissions et les carburants.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
TECHNOLOGIE	Il existe un risque important que les technologies dont l'aviation a besoin pour passer à des émissions plus faibles ne soient pas prêtes assez rapidement pour que nous puissions atteindre nos objectifs ambitieux en matière de GES. La technologie pourrait ne pas être disponible à grande échelle avant au moins 10 à 30 ans et pourrait être très coûteuse. Air Transat utilise la technologie pour réduire les émissions par le renouvellement de sa flotte, l'utilisation de carburant aviation durable et l'utilisation de la technologie pour améliorer l'efficacité énergétique des avions.	MOYEN TERME	ÉLEVÉE	Les avions de nouvelle génération ont un coût d'investissement nettement plus élevé que l'achat ou la location d'avions plus anciens ou à mi-vie. Les politiques de réduction des émissions peuvent nous obliger à retirer plus tôt que prévu les appareils d'ancienne génération, ce qui augmente les coûts d'investissement.	À partir de 2019, Air Transat s'est lancée dans un vaste projet de renouvellement de sa flotte. Au cours des deux prochaines années, nous prévoyons de prendre livraison et d'exploiter environ 17 appareils A321neoLR qui sont les appareils les plus économes en carburant de leur catégorie. Ils remplaceront les A310 d'ancienne génération.
		MOYEN TERME	ÉLEVÉE	Le carburant aviation durable (SAF) coûte actuellement de 2 à 10 fois plus cher que le carburant d'avion conventionnel. Le carburant est le coût le plus important d'Air Transat. Par conséquent, l'utilisation de SAF en grande quantité pourrait augmenter les coûts d'exploitation.	Air Transat a fait d'importants investissements dans le carburant aviation durable SAF et fait partie d'un consortium qui produira du SAF à partir d'émissions de déchets.
		COURT TERME	FAIBLE	L'investissement dans une nouvelle technologie d'économie de carburant est généralement coûteux, mais il est compensé par les économies de coûts associées à l'amélioration du rendement énergétique et à la réduction des émissions de GES.	Nous sommes toujours à l'affût des nouvelles technologies qui permettront d'améliorer le rendement énergétique. Par exemple, l'utilisation de la technologie e-taxi pour réduire les émissions des avions au roulage dans les aéroports et l'amélioration des lavages à l'eau des moteurs.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
MARCHÉ	<p>L'évolution de la perception et du comportement des clients due au changement climatique présente un risque pour les voyages aériens et à destination. Par exemple, le mouvement "AVI-HONTE" qui a débuté en Europe a modifié la perception du transport aérien en Europe. Cela peut affecter la demande des clients de plusieurs façons. Premièrement, les clients peuvent décider de moins voyager ou de prendre des vacances locales. Ensuite, la tendance au télétravail et aux réunions virtuelles pourrait réduire la demande de voyages d'affaires et de réunions. Enfin, les clients peuvent décider d'utiliser d'autres modes de transport comme l'automobile et le train au lieu de l'avion.</p>	MOYEN TERME	ÉLEVÉE	<p>Une baisse de la demande pourrait entraîner une diminution importante des revenus et une augmentation des coûts unitaires, ce qui affecterait considérablement la rentabilité du groupe Transat.</p>	<p>Nous partagerons nos initiatives en matière de durabilité avec le public, nos employés, nos fournisseurs et principales parties prenantes afin qu'ils soient conscients des efforts que nous déployons pour réduire notre impact climatique. Nous travaillerons avec nos clients, les agences de voyage et les destinations pour proposer des options de voyage respectueuses du climat. Il s'agit par exemple d'options de vacances écologiques et de conseils sur les voyages durables. Nous envisagerons également la possibilité d'offrir à nos clients la possibilité d'acheter des compensations de carbone et/ou de carburant durable. L'objectif est d'engager et de renforcer nos relations avec nos clients dans nos efforts de réduction des GES et de durabilité.</p>

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
RÉPUTATION	<p>Les préoccupations du public à l'égard des changements climatiques pourraient mettre en péril l'image de marque et la réputation de Transat. Les parties prenantes publiques telles que les clients, les investisseurs et les groupes politiques pourraient exercer une pression croissante pour que des progrès soient réalisés dans l'atteinte des objectifs de réduction des GES.</p>	<p>MOYEN TERME</p>	<p>ÉLEVÉE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La pression des investisseurs en faveur d'initiatives plus poussées en matière de durabilité et de réduction des GES pourrait augmenter les coûts et réduire la disponibilité des capitaux. • L'atteinte à la marque pourrait avoir un effet négatif important sur notre activité et nos résultats financiers si les clients décident de moins voyager ou de voler avec des compagnies aériennes perçues comme plus durables et respectueuses de l'environnement. • Une performance et une réputation médiocres en matière de durabilité pourraient rendre plus difficile la tâche d'attirer et retenir des employés talentueux. 	<p>Transat élabore actuellement une stratégie globale en matière de changement climatique et de durabilité environnementale qui nous permettra d'atteindre les objectifs climatiques de l'industrie, du Canada et de la communauté internationale, comme l'accord de Paris.</p> <p>Nous nous engageons à faire preuve de transparence quant à notre impact sur le changement climatique et la durabilité environnementale. Nous continuerons à utiliser toutes les options à notre disposition pour atténuer et réduire nos émissions de carbone. Cela inclut des investissements dans le carburant d'aviation durable, la technologie et potentiellement l'utilisation de compensations de carbone.</p>

RISQUES CLIMATIQUES PHYSIQUES

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
AIGUE	<p>L'augmentation du nombre, de la fréquence et de la gravité des phénomènes météorologiques extrêmes présente un risque pour nos opérations aériennes et nos destinations de voyage. Les conditions météorologiques extrêmes peuvent perturber gravement le service aérien, provoquer de longs retards et entraîner des blessures liées aux turbulences. Les catastrophes naturelles résultant du changement climatique, telles que les ouragans, les inondations et les incendies, peuvent endommager les infrastructures des aéroports et des hôtels, voire entraîner le rapatriement des clients à destination.</p>	COURT ET MOYEN TERME	ÉLEVÉE	<p>Les événements météorologiques violents augmentent les coûts tels que les IROPS (opérations irrégulières), la réorganisation, l'hébergement, le rapatriement, la consommation supplémentaire de carburant pour éviter le mauvais temps, l'augmentation des coûts de personnel, etc. En outre, les ouragans et les tempêtes dans le Golfe du Mexique pourraient menacer l'approvisionnement en carburant en raison de l'arrêt ou de l'endommagement des raffineries et des infrastructures. L'inquiétude et l'incertitude liées aux catastrophes naturelles pourraient également faire baisser la demande.</p>	<p>L'impact opérationnel du temps violent est surveillé en permanence par le Centre des opérations d'Air Transat. Notre équipe d'intervention d'urgence réagit aux phénomènes météorologiques violents et prend des mesures préventives et correctives. Notre service aux passagers et nos centres d'appels aident les passagers touchés par les événements climatiques.</p>

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
CHRONIQUE	<p>Les changements à long terme des régimes météorologiques, la variabilité et l'augmentation des précipitations constituent un risque pour les infrastructures et la capacité opérationnelle des compagnies aériennes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation de la température à long terme diminue la densité de l'air. Cela réduit la quantité de charge utile, de passagers et de fret qu'un avion peut transporter et augmente la consommation de carburant et les émissions de GES. En outre, la diminution de la densité de l'air peut entraîner des restrictions d'exploitation dans les aéroports de haute altitude, comme celui de Mexico, qui ont naturellement une densité de l'air plus faible en raison de leur altitude. • L'élévation du niveau de la mer due au réchauffement climatique augmente le risque d'inondation dans les aéroports côtiers que nous desservons, comme Vancouver. • La variabilité accrue des conditions météorologiques et les changements dans le comportement des précipitations sont susceptibles de perturber gravement les services de transport aérien et de destination. 	LONG TERME	MOYENNE	<ul style="list-style-type: none"> • La réduction de la charge utile due à l'augmentation de la température diminuera les recettes en limitant le nombre de sièges à vendre. Elle réduira également les revenus du fret en raison de la baisse de la charge utile. • L'élévation du niveau de la mer obligera certains aéroports côtiers à réaliser des investissements pour atténuer les effets du changement climatique, voire à se délocaliser. Comme les aéroports renvoient ces coûts sur les compagnies aériennes, cela se traduira par une hausse des redevances. • La modification du régime des précipitations et la forte variabilité des conditions météorologiques entraîneront des retards de vol et une augmentation des coûts opérationnels. Cela rendra également certaines de nos destinations moins attrayantes pour les touristes et augmentera ou réduira l'accessibilité des primes d'assurance dans les endroits touchés. 	<ul style="list-style-type: none"> • Air Transat intégrera l'impact potentiel du changement climatique dans la planification de sa flotte. Par exemple, nous privilégierons les avions dotés d'une poussée nominale plus élevée et capables de voler à des altitudes plus élevées. • Nous tiendrons également compte de la météo dans la planification des aéroports et des destinations de vacances que nous desservons. • Transat explorera de nouvelles destinations de vacances et nous renforcerons nos processus et procédures de réponse aux retards.

POSSIBILITÉS CLIMATIQUES

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE	Notre ressource la plus critique est le carburant et l'efficacité du carburant est notre plus grande opportunité d'efficacité des ressources. Ça réduit la consommation de carburant et le carburant est la plus grande dépense d'Air Transat. Une plus faible consommation de carburant diminue les émissions et réduit les coûts associés aux taxes sur les GES et aux systèmes d'échange de droits d'émission.	COURT ET MOYEN TERME	FAIBLE	L'acquisition d'avions de nouvelle génération entraîne des coûts accrus, mais ceux-ci sont compensés par les économies de carburant et d'émissions à long terme.	<ul style="list-style-type: none"> Nous maintiendrons notre stratégie de renouvellement de la flotte afin de remplacer les appareils d'ancienne génération par des appareils modernes à haut rendement énergétique. Nous continuerons à améliorer et à affiner notre programme d'efficacité énergétique en adaptant de nouvelles technologies et techniques.
	La mise hors service de notre flotte d'A310 nous a offert une occasion unique de recycler les appareils dans le respect de l'environnement.	COURT TERME	FAIBLE	Le démontage final a un coût, mais celui-ci est compensé par les recettes provenant du métal recyclé et de la réutilisation de certaines pièces et composants d'avion.	Nous travaillons avec des fournisseurs locaux pour établir un centre d'excellence pour le recyclage des avions à Mirabel, au Québec.
	L'augmentation des sécheresses causées par le changement climatique a fourni l'incitation et l'opportunité de réduire la consommation d'eau.	COURT TERME	FAIBLE	Le coût de la mise en œuvre de cette technologie est minime, mais elle permet de réduire considérablement la consommation d'eau.	Notre siège social a été le premier bâtiment certifié LEED EB au Canada, et nous avons mis en œuvre de nombreuses mesures pour réduire la consommation d'eau.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
<p>SOURCE D'ÉNERGIE</p>	<p>L'utilisation de carburant d'aviation durable offre plusieurs possibilités. Elle permet de réduire considérablement les émissions de GES sur l'ensemble du cycle de vie, de diminuer la volatilité des prix du carburéacteur, de diversifier l'approvisionnement en carburant et de réduire l'exposition aux coûts et aux réglementations en matière d'émissions. Étant donné la nature de l'industrie aéronautique, les nouvelles technologies ne seront pas disponibles avant au moins une décennie et la SAF est notre meilleure source d'énergie alternative.</p>	<p>MOYEN ET LONG TERME</p>	<p>ÉLEVÉE</p>	<p>Le carburant d'aviation durable est rare et coûte plusieurs fois plus cher que le carburant conventionnel. Nous devons travailler avec les décideurs gouvernementaux et autres parties prenantes pour rendre le SAF plus abordable et plus disponible afin de pouvoir en augmenter l'utilisation le plus rapidement possible.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nous avons établi un partenariat avec le consortium SAF+ pour produire du SAF à partir de gaz industriels résiduels dans l'Est de Montréal. Cette technologie, appelée PTL (<i>power to liquid</i>) ou e-fuel, permet de réduire de 80 % les émissions de GES pendant le cycle de vie. Nous étudions également d'autres sources potentielles de SAF. • Nous nous engageons auprès d'intervenants tels que les gouvernements canadien et québécois, les administrations municipales et les groupes industriels afin d'encourager le développement d'une industrie canadienne des SAF.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
SOURCE D'ÉNERGIE	La transition vers une énergie propre a offert de nombreuses possibilités d'utiliser des sources d'énergie alternatives telles que l'énergie solaire et éolienne.	COURT TERME	MOYENNE	Il y a un coût d'investissement initial, mais il est amorti par les économies d'énergie et la réduction des émissions.	Nous avons installé un mur solaire à notre siège social de Montréal et nous envisageons d'utiliser l'énergie solaire dans nos autres installations canadiennes.
	Étant donné le manque d'options de décarbonisation à court terme pour l'aviation, les compensations de carbone sont l'un des principaux moyens pour les compagnies aériennes de réduire leurs émissions, ainsi que l'utilisation des SAF.	COURT TERME	MOYENNE	Les compensations de carbone imposeront une charge financière aux compagnies aériennes, mais permettront des réductions concrètes des émissions et de nombreux avantages connexes en matière de durabilité dans les pays et les collectivités dans lesquels nous sommes actifs. Cela pourrait améliorer notre image de marque et entraîner une augmentation de la demande et des parts de marché.	Air Transat a compensé plusieurs vols de livraison d'avions neutres en carbone en utilisant une combinaison de compensations et de SAF. Nous étudions comment nous pouvons utiliser les compensations de carbone pour d'autres secteurs de notre activité. Air Transat est soumise à CORSIA pour les vols internationaux, ce qui nous obligera à acheter des compensations de carbone.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
PRODUITS ET SERVICES	L'attention croissante portée au changement climatique offre une opportunité d'attirer les clients qui souhaitent voyager de manière durable et à faible émission de carbone. Nous pourrions développer de nouveaux produits et services qui attireront les voyageurs soucieux de la durabilité. Parmi les options possibles, citons les éco-vacances, la compensation des émissions de carbone ou la possibilité d'acheter du carburant d'aviation durable.	COURT TERME	FAIBLE	Le développement de nouveaux produits et marchés nécessitera des ressources humaines et informatiques, mais ces coûts devraient être relativement minimes.	Nous nous engagerons auprès de nos clients et partenaires pour développer des produits et services à faible émission de carbone qui répondent au mieux à leurs besoins.
MARCHÉS	Le changement climatique ouvrira des possibilités de voyager dans des pays et des régions moins touchés par les effets négatifs du réchauffement de la planète. Cela pourrait nous aider à développer notre activité et à obtenir un avantage concurrentiel.	MOYEN ET LONG TERME	FAIBLE	L'identification et le développement de nouvelles destinations entraîneront des coûts, mais ceux-ci seront compensés par l'augmentation des recettes.	Transat tiendra compte des nouveaux marchés et des nouvelles destinations dans la planification stratégique et la planification des liaisons/destinations.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	DÉLAI	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET RÉDUCTION DES RISQUE
RÉSILIENCE	Les préoccupations relatives au changement climatique ont présenté de nombreuses opportunités pour profiter des programmes d'efficacité énergétique et des incitations dans nos immeubles de bureaux.	COURT TERME	FAIBLE	La mise en œuvre des initiatives d'efficacité énergétique entraîne un coût d'investissement initial, mais celui-ci est généralement partiellement compensé par des incitations. L'amélioration des coûts d'exploitation permet un amortissement rapide et augmente la valeur de nos bâtiments.	Air Transat a mis en œuvre de nombreux projets d'efficacité énergétique au cours des deux dernières années et a considérablement réduit sa consommation d'électricité et de gaz naturel ainsi que ses émissions de GES. Nous avons profité des incitatifs gouvernementaux et industriels. Nous continuerons à explorer les possibilités d'amélioration futures dans nos installations canadiennes.
	Le réchauffement de la planète offre de plus en plus de possibilités de substituer le SAF au carburant.	MOYEN ET LONG TERME	ÉLEVÉE	Le carburant d'aviation durable SAF est actuellement beaucoup plus cher, mais les décisions politiques visant à encourager la production et l'utilisation permettront d'augmenter la production et de rendre le SAF compétitif par rapport au carburant traditionnel. Lorsque cela se produira, nous bénéficierons d'une réduction du coût des émissions et d'une augmentation de la résilience et de la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement.	Nous poursuivrons toutes les options disponibles pour promouvoir l'utilisation des SAF en interne et dans l'industrie du transport aérien.

4. MESURES ET OBJECTIFS

Recommandation du GIFCC : divulguer les émissions de GES de types 1 et 2 et les risques qui y sont liés, ou une mesure alternative appropriée.

Transat s'est engagée à être un chef de file en matière de tourisme durable. La focalisation, la mesure et la transparence font partie intégrante de notre amélioration continue de l'environnement, dans les airs et au sol.

MESURER NOTRE EMPREINTE CARBONE

Étant donné l'importante empreinte carbone de l'aviation par rapport à nos autres activités commerciales, les émissions de GES constituent l'un de nos principaux paramètres de mesure et de gestion des risques et des opportunités liés au climat, comme décrit dans la section **GESTION DES RISQUES**. Les mesures suivantes sont importantes et pertinentes et sont incluses dans ce rapport :

- **Les émissions de type 1** couvrent les émissions provenant de sources qui sont détenues ou contrôlées par Transat. Il s'agit d'une mesure essentielle, car environ 99 % de nos émissions directes de GES proviennent de la combustion de carburéacteur. Nos émissions de type 1 proviennent du carburant consommé par les avions d'Air Transat et par nos propres véhicules. Les émissions de type 1 sont déclarées en termes absolus, en tonnes métriques.
- **Les émissions de type 2** comprennent les émissions de GES provenant du chauffage de notre hangar et sont basées sur l'emplacement. Les émissions de portée 2 sont rapportées en termes absolus en tonnes métriques.
- **Les émissions de type 3** proviennent de sources que nous ne contrôlons pas directement, telles que la chaîne d'approvisionnement, les voyages d'affaires, l'assistance au sol et les équipements de manutention des bagages. En raison de la difficulté et de la complexité du calcul des émissions de type 3, nous ne les mesurons et ne les déclarons pas actuellement. Nous prévoyons de le faire pour les prochains rapports.
- **Le rendement du carburant** est une mesure importante de l'efficacité avec laquelle nous utilisons le carburant consommé. L'objectif est de transporter en toute sécurité le plus de charge utile, de passagers et de marchandises possible en utilisant le moins de carburant possible. L'efficacité du carburant est une mesure basée sur l'intensité des émissions, et nous la rapportons en kg CO₂/100-PAX-KM et kg CO₂/RTK.

- Le **nombre de passagers-kilomètres payants (Revenue Passenger Kilometers - RPK)** est le nombre de passagers payants multiplié par la distance totale parcourue. Comme il mesure la demande réelle de transport aérien, il est souvent appelé "trafic" des compagnies aériennes.
- La **tonne-kilomètre payante (Revenue Tonne Kilometers - RTK)** est la charge payante en tonnes multipliée par la distance parcourue. Elle comprend à la fois les passagers et le fret.
- **Les autres émissions des avions** sont d'autres gaz qui résultent de la combustion du kérosène : oxydes d'azote (NOx), dioxyde de soufre (SOx) et méthane (CH4). Ils sont produits en quantités beaucoup plus faibles que le CO₂ mais peuvent présenter des risques liés au climat tels que le réchauffement de la planète et la qualité de l'air. Ils sont exprimés en termes absolus, en tonnes métriques.

AUTRES INDICATEURS LIÉS AU CLIMAT ET AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Plusieurs autres mesures sont importantes pour les risques et opportunités liés au climat et sont incluses dans ce rapport :

- **La consommation d'énergie** : elle comprend la quantité de carburant brûlée en litres, l'intensité du carburant en mégajoules et notre consommation électrique en kWh.
- **Déchets** : la quantité de déchets que nous recyclons, compostons et envoyons à la décharge, en tonnes métriques.
- **Eau** : nous déclarons la consommation d'eau de nos principales installations en m³.

PARAMÈTRES INTERNES DE GESTION LIÉS AU CLIMAT

Dans le passé, nous avons utilisé un prix interne du carbone sur une base ad hoc pour certaines situations. À l'avenir, nous envisagerons sérieusement d'adopter l'utilisation d'un prix interne du carbone pour les analyses et les décisions commerciales à l'échelle de l'entreprise. Les exemples incluent la planification des itinéraires et des destinations. Nous n'avons pas de revenus provenant d'opportunités de produits et de services à faible teneur en carbone, mais nous les signalerons dès qu'ils seront générés. Actuellement, les mesures de performance liées aux risques et opportunités climatiques ne sont pas liées à la rémunération.

MÉTHODOLOGIE DE REPORTING

Les données de ce rapport proviennent de nos systèmes internes et sont basées sur les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques. À l'avenir, nous affinerons nos rapports de données en utilisant des normes telles que la norme de l'industrie aérienne du Sustainability Accounting Standards Board (Conseil des normes comptables de développement durable - SASB), la Global Reporting Initiative (GRI) ou le Carbon Disclosure Project (Projet de divulgation des émissions carbone - CDP) le cas échéant.

Nos émissions de type 1 sont vérifiées par VERIFAVIA, un organisme indépendant de vérification, de certification et d'audit accrédité en matière d'environnement pour CORSIA de l'OACI et le SCEQE de l'UE. VERIFAVIA est le principal organisme indépendant de vérification des émissions de gaz à effet de serre pour l'aviation et est accrédité par la norme ISO 14065:2020 relative aux émissions de GES et aux informations environnementales. Toutes les autres données présentées dans ce rapport n'ont pas été vérifiées, mais nous prévoyons de le faire à l'avenir lorsqu'opportun.

NOTES CONCERNANT L'ÉDITION 2020 DU RAPPORT

1. Bien qu'il s'agisse de notre premier rapport de divulgation lié au climat, Transat publie depuis plusieurs années des données sur les émissions, le climat et d'autres aspects de la durabilité. Par exemple, nous soumettons des données sur les émissions depuis 2005 dans le cadre du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Nous déclarons également nos émissions de GES chaque année à l'Union Européenne, à l'IATA et à l'OACI et nous publions des données sur notre site Web. Ces informations sont utilisées à diverses fins et peuvent être combinées avec celles d'autres compagnies aériennes pour fournir des statistiques à l'échelle de l'industrie.
2. Les circonstances exceptionnelles de la pandémie de COVID-19 ont entravé nos processus de collecte et de vérification des données. La disponibilité réduite du personnel et des systèmes a entraîné des lacunes dans les données et a affecté la qualité des données de certains indicateurs. Nous devons peut-être les ajuster et les reformuler dans les prochains rapports.

5. RESPECTER LES ENGAGEMENTS DE L'ACCORD DE PARIS

Recommandation du GIFCC : *rendre compte de la manière dont votre gouvernance, votre stratégie, vos politiques et vos pratiques contribuent à la réalisation des engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris.*

LES OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DU CANADA

Le **Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques** de 2016 a établi le plan visant à atteindre les objectifs de réduction des émissions du Canada en vertu de l'Accord de Paris de 2015 :

- Le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 30 %, par rapport à une base de référence de 2005.

En 2020, le Canada a annoncé un plan climatique renforcé, **Un environnement sain et une économie saine**, avec des objectifs d'émissions qui dépasseront ses engagements de l'Accord de Paris de 2030 :

- Le budget du Canada pour l'année fiscale a fixé un nouvel objectif de réduction des émissions d'ici 2030 à 36 % par rapport aux niveaux de 2005. Cet objectif a récemment été porté à 40 % ou 45 % lors du Sommet américain sur le climat.
- Au-delà de 2030, le Canada promet d'atteindre la cible de zéro émission nette d'ici 205.

OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

L'aviation produit actuellement environ 2 % de toutes les émissions mondiales de CO₂. Bien que l'aviation ne soit actuellement responsable que d'un faible pourcentage des émissions mondiales, la demande de voyages en avion augmente rapidement et les émissions vont augmenter de manière significative dans les années à venir. L'industrie de l'aviation a été à l'avant-garde de la réponse des entreprises mondiales au changement climatique, devenant l'une des premières industries à établir volontairement des objectifs mondiaux de réduction des émissions de CO₂.

Air Transat, ainsi que d'autres grandes compagnies aériennes canadiennes, ont conclu le premier accord volontaire au monde pour réduire les émissions de GES de l'aviation, qui a été signé en 2005 entre Transports Canada et l'industrie aéronautique canadienne. Le plan fixe un objectif ambitieux d'amélioration de l'efficacité du carburant par rapport à une base de référence de 2005, à un taux annuel moyen d'au moins 2 % par an de 2005 à 2020.

En outre, notre association commerciale de l'industrie, l'Association internationale du transport aérien (IATA), reconnaît la nécessité de relever le défi mondial du changement climatique et a adopté trois objectifs pour réduire les émissions de CO₂ du transport aérien :

- Amélioration moyenne du rendement énergétique de 1,5 % par an de 2009 à 2020.
- Une croissance neutre en carbone après 2019.
- Une réduction de 50 % des émissions nettes de CO₂ d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005.

OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE TRANSAT

Transat s'est engagée à atteindre ou à dépasser les objectifs du Canada et de l'industrie en matière d'émissions. Cependant, pour les raisons énumérées dans la section **STRATÉGIE** du présent rapport, les émissions des avions sont intrinsèquement difficiles à décarboniser à court terme. Il sera donc extrêmement difficile pour Air Transat d'atteindre les objectifs de réduction des GES du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris, à savoir une réduction absolue d'au moins 30 % des émissions par rapport à une base de référence de 2005 d'ici 2030. De plus, la pandémie de COVID 19 a rendu difficile la projection de la demande future. Nous avons donc élaboré des objectifs à court et à long terme en matière d'émissions aériennes et nous travaillerons à l'établissement d'un objectif pour 2030 pour le prochain rapport annuel de divulgation liée au climat. De plus, nous avons fixé des objectifs pour nos installations qui aideront à atteindre et à dépasser les engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris.

VERT DANS L'AIR

- Une croissance neutre en carbone à partir de 2019.
- L'établissement d'un objectif pour 2030 d'ici le prochain rapport de divulgation lié au climat.
- La neutralité carbone d'ici 2050.

VERT AU SOL

- Une réduction minimale de 30 % des émissions de GES de nos bâtiments d'ici 2030.
- Une réduction d'au moins 30 % des émissions de GES de notre flotte de véhicules et des déplacements domicile-travail de nos employés.

COMMENT TRANSAT CONTRIBUERA AUX ENGAGEMENTS DU CANADA EN MATIÈRE DE CLIMAT

L'intégration des changements climatiques dans la structure de gouvernance globale de Transat nous aidera à évaluer correctement les risques et les opportunités liés au climat, à prendre des décisions stratégiques appropriées sur la façon de gérer ces risques et ces opportunités, à fixer des objectifs et à rendre compte des progrès accomplis pour les atteindre. Nous alignerons nos objectifs sur ceux du

Canada et de l'industrie afin de progresser vers le respect et le dépassement des engagements de l'Accord de Paris. Voir la section **GOVERNANCE** du présent rapport pour plus de détails.

La stratégie de Transat visant à identifier les risques et les opportunités à court, moyen et long termes nous aidera à déterminer comment nous pouvons contribuer à respecter les engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris. Voir la section **STRATEGIE** du présent rapport pour plus de détails.

Transat s'efforcera d'atteindre les objectifs de réduction des GES du Canada en vertu de l'Accord de Paris en mettant en œuvre des politiques, des pratiques et des initiatives de réduction des émissions. Vous trouverez de plus amples renseignements dans la section **STRATÉGIE** du présent rapport.

ANNEXES

GROUPE DE TRAVAIL SUR L'INDICE DES DIVULGATIONS LIÉES AU CLIMAT (GIFCC)

Dans le cadre de l'accord sur le plan de prêt de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada, Transat s'est engagée à présenter chaque année des informations sur les changements climatiques conformément aux lignes directrices de la GIFCC. Le premier rapport sur le climat couvre l'année 2020 et est conforme aux exigences d'un rapport de phase 1 selon le rapport final 2019 du groupe d'experts sur la finance durable. Il présente des divulgations bien définies sur la gouvernance, la stratégie, la gestion des risques, les mesures et les cibles, ainsi que la façon dont Transat contribuera à respecter les engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris. Les recommandations de la GIFCC et les mesures prises par Transat sont résumées dans le tableau suivant. Pour plus d'informations, veuillez consulter le Rapport de divulgation lié au climat de Transat.

CATÉGORIE DE DIVULGATION	RECOMMANDATION DU GIFCC	TRANSAT
GOUVERNANCE	<ul style="list-style-type: none"> • Décrire la surveillance par le conseil d'administration des risques et opportunités liés au climat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le conseil d'administration est responsable ultimement de la supervision du système de gestion des risques de Transat par l'intermédiaire du comité de gestion des risques et de gouvernance d'entreprise. À partir de 2021, les questions liées au climat seront un point permanent à l'ordre du jour des réunions du comité de gestion des risques et de gouvernance d'entreprise. Le comité recevra une mise à jour détaillée au moins une fois par an sur les progrès de Transat et d'Air Transat concernant les objectifs et la stratégie en matière de changement climatique et de durabilité environnementale. Cela comprend la surveillance par le conseil d'administration des risques et des possibilités liés à l'environnement et au climat, ainsi que des mesures d'atténuation et des progrès, y compris une discussion sur l'impact et les risques qu'ils ont sur l'entreprise. Pour plus de détails, voir le Rapport de divulgation lié au climat. • Le conseil d'administration reçoit des mises à jour périodiques sur les questions liées au climat et les stratégies durables en fonction de l'ampleur du risque ou de l'opportunité. • Au moins une fois par an, le conseil d'administration de Transat reçoit une mise à jour complète de la stratégie et des performances de Transat en matière de durabilité et de climat.
GOUVERNANCE	<ul style="list-style-type: none"> • Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et opportunités liés au climat. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'équipe de développement durable de Transat est responsable de la gestion des risques et des opportunités liés au climat. Cela comprend des tâches telles que l'identification et l'analyse des risques et des opportunités, la mise en œuvre de stratégies et la production de rapports. Elle est également responsable de la conformité réglementaire, y compris des systèmes d'échange de droits d'émission tels que CORSIA, le SCEQE de l'UE et le SCEQE du Royaume-Uni. Pour plus de détails, voir la section GOUVERNANCE du rapport sur les informations liées au climat.

CATÉGORIE DE DIVULGATION	RECOMMANDATION DU GIFCC	TRANSAT
STRATEGIE	<ul style="list-style-type: none"> • Décrire les risques et les opportunités liés au climat que l'organisation a identifié à court, moyen et long terme. 	<p>Transat a identifié les risques suivants liés au climat dans les délais suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Court terme (2020-2025) : Tarification des émissions de GES et taxes sur le carbone, interdiction des vols court-courriers, limitation des licences d'exploitation, exigences accrues en matière de rapports, accessibilité et coût du carburant aviation durable (SAF), réduction de la demande, risque pour la réputation. • Moyen terme (2026-2035) : Disponibilité de nouvelles technologies (électrique, hydrogène, hybride), réduction de la demande, risque de réputation, modification de la perception et du comportement des clients en raison du changement climatique, augmentation du nombre, de la fréquence et de la gravité des événements climatiques extrêmes, risque de réputation. • Long terme (2036-2050) : Exposition à des litiges, à des restrictions opérationnelles et à des perturbations dues à des changements à long terme des régimes climatiques, à la variabilité des conditions météorologiques et à l'augmentation des précipitations, aux dommages causés aux infrastructures par le réchauffement de la planète, tels que l'élévation du niveau de la mer et l'augmentation des phénomènes météorologiques violents tels que les ouragans, les incendies et les inondations. <p>Transat a identifié les opportunités suivantes liées au climat dans les délais suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Court terme (2020-2025) : Efficacité énergétique, renouvellement de la flotte au profit d'avions de nouvelle génération, utilisation d'énergies alternatives dans nos bâtiments (ex. solaire), compensation des émissions de carbone, initiatives de transport durable pour les employés de nos bureaux, collaboration et engagement des clients et des parties prenantes. • Moyen terme (2026-2035) : utilisation du SAF, nouveaux produits et services respectueux du climat, développement de nouveaux marchés dans des régions moins touchées par le changement climatique. • Long terme (2036-2050) : Nouvelles technologies d'aéronefs et de moteurs, SAF <p>Vous trouverez de plus amples informations dans les sections GESTION DES RISQUES et STRATÉGIE du Rapport de divulgation lié au climat.</p>

CATÉGORIE DE DIVULGATION	RECOMMANDATION DU GIFCC	TRANSAT
GESTION DES RISQUES	<ul style="list-style-type: none"> • Décrire les processus de l'organisation pour identifier et évaluer les risques liés au climat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Transat a reconnu que les changements climatiques constituent l'un des risques les plus importants pour ses activités actuelles et futures. Pour gérer et réduire les risques liés au climat, nous devons avoir une connaissance approfondie de ces risques et de leur impact sur notre compagnie aérienne, nos activités de voyage, ainsi que sur les pays et les collectivités dans lesquels nous sommes actifs. Cette connaissance est un élément clé de notre stratégie climatique. À l'avenir, nous intégrerons l'analyse des risques climatiques dans nos processus de gestion des risques d'entreprise et de planification des activités. • Pour ce premier rapport, nous avons utilisé un processus qualitatif en nous appuyant sur des sources de l'industrie et du GIFCC, des données internes et des articles et rapports accessibles au public. Pour l'évaluation des risques physiques, nous nous sommes concentrés sur notre compagnie aérienne, les principaux aéroports et les infrastructures que nous utilisons et nos principales destinations de voyage. Nous avons fondé notre analyse des risques liés à la transition sur des rapports d'impact climatique accessibles au public, tels que le Sixième rapport d'évaluation du GIEC et le Rapport sur le climat changeant au Canada. Nous avons utilisé des données, des analyses et des rapports internes et de l'industrie pour identifier les opportunités climatiques de Transat. • À l'avenir, nous continuerons d'affiner notre processus d'identification des risques par le biais de nos processus internes de gestion et de gouvernance des risques, de la quantification, et nous envisagerons l'utilisation de techniques telles que l'analyse de scénarios climatiques.

CATÉGORIE DE DIVULGATION	RECOMMANDATION DU GIFCC	TRANSAT
MESURES ET OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> Divulguer les émissions de GES de types 1 et 2 et les risques qui y sont liés, ou une mesure alternative appropriée. 	<ul style="list-style-type: none"> Transat utilise plusieurs paramètres pour évaluer et gérer les risques liés au climat et à la durabilité. Les principaux indicateurs de rendement comprennent les émissions de GES (en chiffres absolus et en fonction de l'intensité), la consommation d'énergie et d'eau, et le traitement des déchets (recyclage, compostage et enfouissement). Pour plus de détails, reportez-vous aux sections MESURES ET OBJECTIFS et Annexe du tableau des données du Rapport de divulgation liée au climat. Par le passé, nous avons utilisé un prix interne du carbone sur une base ad hoc pour certains dossiers commerciaux. À l'avenir, nous envisagerons sérieusement d'adopter l'utilisation d'un prix interne du carbone pour les analyses et les décisions commerciales à l'échelle de l'entreprise. Les exemples incluent la planification des itinéraires et les opportunités de fret. Actuellement, nous n'avons pas de revenus provenant d'opportunités de produits et services à faible teneur en carbone et nous ne faisons pas de rapport sur les mesures financières liées au climat. Transat n'utilise pas actuellement de mesures de performance liées aux risques et opportunités climatiques et celles-ci ne sont pas liées à la rémunération. Transat fera un rapport annuel sur les émissions des catégories 1 et 2. En raison de la difficulté d'obtenir des données, nous ne déclarons pas actuellement les émissions de type 3. Nous mettrons en œuvre les processus et procédures nécessaires pour nous permettre de le faire à l'avenir. Transat mesurera les progrès réalisés par rapport aux objectifs et en rendra compte chaque année. Pour plus de détails, consultez les sections MESURES ET OBJECTIFS et Annexe du tableau des données du Rapport de divulgation lié au climat.

CATÉGORIE DE DIVULGATION	RECOMMANDATION DU GIFCC	TRANSAT
RESPECTER LES ENGAGEMENTS DE L'ACCORD DE PARIS	<ul style="list-style-type: none"> Rendre compte de la manière dont votre gouvernance, votre stratégie, vos politiques et vos pratiques contribuent à la réalisation des engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris 	<ul style="list-style-type: none"> Air Transat, ainsi que d'autres grandes compagnies aériennes canadiennes, ont conclu le premier accord volontaire au monde pour réduire les émissions de GES de l'aviation, qui a été signé en 2005 entre Transports Canada et l'industrie aéronautique canadienne. Le plan fixe un objectif ambitieux d'amélioration de l'efficacité du carburant par rapport à une base de référence de 2005, à un taux annuel moyen d'au moins 2 % par an de 2005 à 2020. En outre, notre association commerciale de l'industrie, l'Association internationale du transport aérien (IATA), reconnaît la nécessité de relever le défi mondial du changement climatique et a adopté trois objectifs pour réduire les émissions de CO₂ du transport aérien : <ul style="list-style-type: none"> Amélioration moyenne du rendement énergétique de 1,5 % par an de 2009 à 2020. Une croissance neutre en carbone après 2019. Une réduction de 50 % des émissions nettes de CO₂ d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005. Dans le cadre de l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 30 %, par rapport à une base de référence de 2005 d'ici 2030. Le Canada promet aussi d'atteindre la cible de zéro émission nette d'ici 2050.

CATÉGORIE DE DIVULGATION	RECOMMANDATION DU GIFCC	TRANSAT
RESPECTER LES ENGAGEMENTS DE L'ACCORD DE PARIS	<ul style="list-style-type: none"> Rendre compte de la manière dont votre gouvernance, votre stratégie, vos politiques et vos pratiques contribuent à la réalisation des engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris 	<p>Pour atteindre ou dépasser les objectifs du Canada et de l'industrie en matière d'émissions, Transat déploiera les stratégies, politiques et initiatives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Renforcer la gouvernance d'entreprise en ce qui concerne l'identification, le signalement et la gestion des risques et des opportunités liés au climat. S'engager à atteindre des objectifs et des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Utiliser le renouvellement de la flotte pour introduire davantage d'avions de nouvelle génération dans la flotte et retirer les anciens modèles moins efficaces. Continuer à gérer et à améliorer notre programme d'efficacité énergétique. Investir dans la technologie SAF et augmenter l'utilisation des SAF en fonction de leur disponibilité et de leur accessibilité financière. Utiliser des mesures basées sur le marché telles que les compensations de carbone pour les réductions d'émissions réglementaires (ex. CORSIA) et volontaires. Accélérer l'utilisation d'énergies propres pour alimenter nos installations (solaire, éolienne, biogaz, etc.). Impliquer les clients dans les efforts de réduction des émissions de GES par des initiatives telles que l'éducation et la possibilité d'acheter des compensations et/ou des SAF. Former des coalitions avec d'autres compagnies aériennes, des groupes industriels et des gouvernements pour promouvoir l'adoption de technologies à faible émission de carbone telles que les SAF.

ANNEXE – TABLEAU DE DONNÉES

MESURES LIÉES AU CLIMAT

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) (Total des émissions absolues en tonnes CO₂)	2020	2019	2018	2017	2016
Champ d'application 1 (Kérosène)	407 441	1 586 538	1 581 461	1 462 488	1 366 235
Champ d'application 1 (Véhicules d'entreprise)	681	1045	1093	331	319
Total Champ d'application 1	408 122	1 587 583	1 582,554	1 462 819	1 366 554
Champ d'application 2 (Gaz naturel acheté)	1 099	1 523	1 588	750	693
Champ d'application 3	Non disponible	Non disponible	Non disponible	Non disponible	Non disponible
Réductions de CO ₂ grâce à des initiatives d'énergie renouvelable (Mur solaire)	247	241	228	241	249
EFFICACITÉ DU CARBURANT (Intensité par RPK et RTK)	2020	2019	2018	2017	2016
Efficacité du carburant (Litres par 100 RTK)	36,57	29,91	30,69	31,67	31,77
Consommation unitaire (Litres par passager par 100 km)	3,18	2,89	2,95	2,98	2,99
ÉMISSIONS (intensité par RPK et RTK)	2020	2019	2018	2017	2016
Émissions (CO ₂ par 100 RTK)	92,52	75,67	77,65	80,13	80,38
Émissions unitaires (KG de CO ₂ par passager par 100 km)	8,05	7,31	7,46	7,54	7,56
AUTRES ÉMISSIONS DE GAZS À EFFET DE SERRE (Total des émissions absolues en tonnes CO₂)	2020	2019	2018	2017	2016
SO _x	2 716	10 577	10 543	9 750	9 108
NO _x	37	145	144	133	125
CH ₄	354	1 379	1 374	1 271	1 187

ÉNERGIE (Valeurs absolues dans différentes unités)	2020	2019	2018	2017	2016
Consommation de kérosène (Litres)	161 683 066	629 578 591	627 563 750	580 352 500	542 146 250
Consommation de gaz naturel (m ³)	591 123	818 847	853 848	403 461	372 527
Énergie provenant du kérosène (Mégajoules)	5 704	22 211	22 40	20 475	19 127
Économies d'énergie énergie renouvelable (m ³)	Disponible le 31 mai 2020	127 615	120 619	130 172	132 009
Économies d'électricité énergie renouvelable (kWh)	Disponible le 31 mai 2020	6 288	30 114	34 299	60 336
GESTION DES DÉCHETS (Valeurs absolues en tonnes)	2020	2019	2018	2017	2016
Déchets enfouis	173	471	549	222	172
Déchets dangereux générés (Poids)	5,294	12,836	9,027	4,728	3,050
Déchets dangereux générés (Volume-litres)	23 630	41 134	15 805	29 354	42 277
Recyclage (Bois, papier, carton et métaux)	107,8	117,3	137,2	67,1	29,6 (Transat seulement)
Compostage	4,51	1,26 (AT seulement)	1,26 (AT seulement)	1,26 (AT seulement)	1,26 (AT seulement)
EAU (Valeurs absolues en m³)	2020	2019	2018 (Transat seulement)	2017 (Transat seulement)	2016 (Transat seulement)
Consommation d'eau	8 203	17 898	2 320	164	1 536