



# RAPPORT DE DIVULGATION LIÉ AU CLIMAT 2021



## TABLE DES MATIÈRES

<b>À PROPOS DE CE RAPPORT</b> .....	3
• <b>CADRE ET MÉTHODE DE DIVULGATION</b> .....	3
• <b>À PROPOS DE TRANSAT</b> .....	4
• <b>MESSAGE D'ANNICK GUÉRARD</b> .....	5
<b>1. GOUVERNANCE</b> .....	6
• <b>1.1 SURVEILLANCE EXERCÉE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION</b> .....	6
• <b>1.2 RÔLE DE LA DIRECTION</b> .....	8
<b>2. STRATÉGIE</b> .....	9
• <b>2.1 NOTRE STRATÉGIE POUR LE CLIMAT</b> .....	9
• <b>2.2 RISQUES ET OPPORTUNITÉS CLIMATIQUES</b> .....	10
• <b>2.3 PLAN ET INITIATIVES DE TRANSAT EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES</b> .....	14
<b>DANS LES AIRS</b> .....	14
<b>AU SOL AU CANADA ET À DESTINATION</b> .....	16
<b>3. GESTION DES RISQUES CLIMATIQUES</b> .....	17
• <b>3.1 DÉTERMINATION ET ÉVALUATION DES RISQUES CLIMATIQUES</b> .....	17
• <b>3.2 RISQUES CLIMATIQUES DE TRANSITION</b> .....	18
• <b>3.3 RISQUES CLIMATIQUES PHYSIQUES</b> .....	20
• <b>3.4 OPPORTUNITÉS CLIMATIQUES</b> .....	22
<b>4. INDICATEURS ET OBJECTIFS</b> .....	24
• <b>4.1 MESURE DE NOTRE EMPREINTE CARBONE</b> .....	24
• <b>4.2 INDICATEURS EXCLUS</b> .....	26
• <b>4.3 INDICATEURS INTERNES DE GESTION LIÉS AU CLIMAT</b> .....	26
• <b>4.4 MÉTHODE DE PRÉSENTATION DES RAPPORTS</b> .....	26
<b>5. RÉALISATION DES ENGAGEMENTS DANS LE CADRE DE L'ACCORD DE PARIS</b> .....	28
• <b>5.1 OBJECTIFS DU CANADA EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS</b> .....	28
• <b>5.2 OBJECTIFS DE L'INDUSTRIE EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS</b> .....	28
• <b>5.3 OBJECTIFS DE TRANSAT EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS</b> .....	30
<b>ANNEXE</b> .....	31
• <b>TABLEAU DE DONNÉES : INDICATEURS CLIMATIQUES</b> .....	31

## À PROPOS DE CE RAPPORT

### CADRE ET MÉTHODE DE DIVULGATION

Outre les dispositions de l'accord de prêt, Transat A.T. inc. (Transat) s'engage à présenter des rapports de manière périodique et transparent sur nos stratégies et performances sur les sujets de développement durable les plus importantes pour l'entreprise et ses parties prenantes. Nous accueillons favorablement l'occasion d'accroître la transparence et la qualité de sa divulgation en matière de développement durable.

Le deuxième rapport d'information sur le climat est conforme aux recommandations finales du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC) et au rapport final du Groupe d'experts sur la finance durable. Il comprend de l'information sur la gouvernance, la stratégie, la gestion des risques, les indicateurs et les objectifs, et la réalisation des engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris. Ce rapport s'appuie sur la version révisée du guide de mise en œuvre du GIFCC de 2021, qui remplace la version de 2017.

Ce rapport a été préparé au mieux des capacités de l'équipe de Transat, et les données ont été révisées à l'interne. À l'exception des émissions de l'aviation internationale visées par le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE) et le système d'échange de quotas d'émission du Royaume-Uni (SEQE-RU), les données présentées n'ont pas été vérifiées par un tiers accrédité. Nous examinerons comment intégrer des normes de divulgation avec vérification par des tiers afin de fournir une divulgation climatique la plus précise possible dans l'avenir. Les données figurant dans le présent rapport concernent l'année civile 2021 et, dans la mesure du possible, cinq années de données sont fournies pour l'analyse des tendances historiques.

## À PROPOS DE TRANSAT

Née à Montréal il y a 35 ans, Transat est devenue une référence mondialement reconnue du voyage loisirs, particulièrement comme transporteur aérien sous la marque Air Transat. Élue Meilleure compagnie aérienne de loisirs au monde par les passagers aux World Airline Awards de Skytrax, elle offre l'accès à des destinations internationales et canadiennes. Tout au long de leur voyage ou de leur séjour, elle s'emploie à servir ses clients avec passion et convivialité et à leur offrir une prestation parfaitement sécuritaire. Certifiée Travelife depuis 2018, renouvelant sa flotte aérienne avec des appareils les plus verts dans leur catégorie, elle s'engage au profit d'un environnement plus sain, qu'elle sait essentiel pour son activité et les magnifiques destinations qu'elle dessert. (TSX : TRZ).

## MESSAGE D'ANNICK GUÉRARD

### Présidente et cheffe de la direction de Transat

Transat estime que ses clients ne devraient pas avoir à choisir entre découvrir le monde et le préserver. Depuis un certain temps, nous prenons des mesures concrètes pour réduire notre empreinte carbone au moyen d'initiatives telles que notre programme d'efficacité énergétique, le renouvellement de notre flotte, l'efficacité énergétique de nos bâtiments et les investissements dans les carburants durables. À preuve, Air Transat a toujours été l'une des compagnies aériennes les mieux cotées dans l'Atmosfair Airline Index, un indice qui mesure l'efficacité énergétique des transporteurs et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Au cours des dernières années, Transat s'est bien classée sur la liste annuelle des 50 meilleures entreprises citoyennes au Canada de Corporate Knights, qui reconnaît les organisations ayant un dossier exceptionnel en matière d'engagement social, de gestion environnementale et de gouvernance.

Les deux dernières années ont été les plus difficiles de l'histoire de Transat. La pandémie de COVID-19 a dévasté l'industrie du voyage et a eu un impact sur nos clients, nos employés, les destinations de voyage et les autres parties prenantes. En outre, les préoccupations sociétales concernant le changement climatique ne cessent de croître, tout comme les attentes des parties prenantes, telles que les investisseurs et les clients. Le deuxième rapport d'information annuel sur le climat vise à faire le point sur les risques et les opportunités climatiques de Transat et à donner un aperçu de notre stratégie de décarbonisation.

De nombreux défis restent à relever pour l'avenir. La poursuite des progrès dans la réduction des émissions de l'aviation nécessitera des investissements importants et la collaboration de l'industrie, des gouvernements, des investisseurs, des clients et des fournisseurs. J'ai la conviction qu'ensemble, nous pouvons atteindre les objectifs climatiques du Canada.

Annick Guérard

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



# 1. GOUVERNANCE

## Recommandations du GIFCC :

- *Décrire le rôle de surveillance du conseil d'administration face aux risques et opportunités climatiques*
- *Décrire le rôle de la direction dans l'évaluation et la gestion des risques et des opportunités climatiques.*

La réduction de l'impact de nos activités sur l'environnement est une préoccupation de Transat depuis longtemps. Le changement climatique devenant un enjeu de plus en plus urgent, Transat a pris des mesures pour officialiser la façon dont elle gère les questions climatiques. Nous considérons le changement climatique comme un enjeu crucial pour notre industrie et notre entreprise, et nous révisons continuellement nos processus de gouvernance afin d'assurer que les enjeux relatifs au changement climatique sont bien gérés et communiqués aux parties prenantes. Notre objectif est de nous aligner sur les objectifs de l'industrie et de contribuer à la réalisation des engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris.

## 1.1 SURVEILLANCE EXERCÉE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nous reconnaissons que les questions environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) touchent tous les secteurs de notre entreprise et que la responsabilité d'entreprise, particulièrement l'environnement, qui sera au cœur de notre développement futur. Ceci est démontré par notre engagement à exploiter la flotte la plus économe en carburant, à soutenir la production québécoise d'électro-carburant durable et à mettre en œuvre d'autres initiatives de décarbonisation.

Chez Transat, la surveillance de la performance en matière ESG, ainsi que la réponse aux enjeux climatiques, est la responsabilité ultime du conseil d'administration. Pour garantir l'intégration des questions ESG dans notre plan stratégique, nous avons consolidé les mandats sur la gouvernance et sur la responsabilité d'entreprise de nos comités au sein du conseil d'administration, notamment pour faire face à l'enjeu climatique.

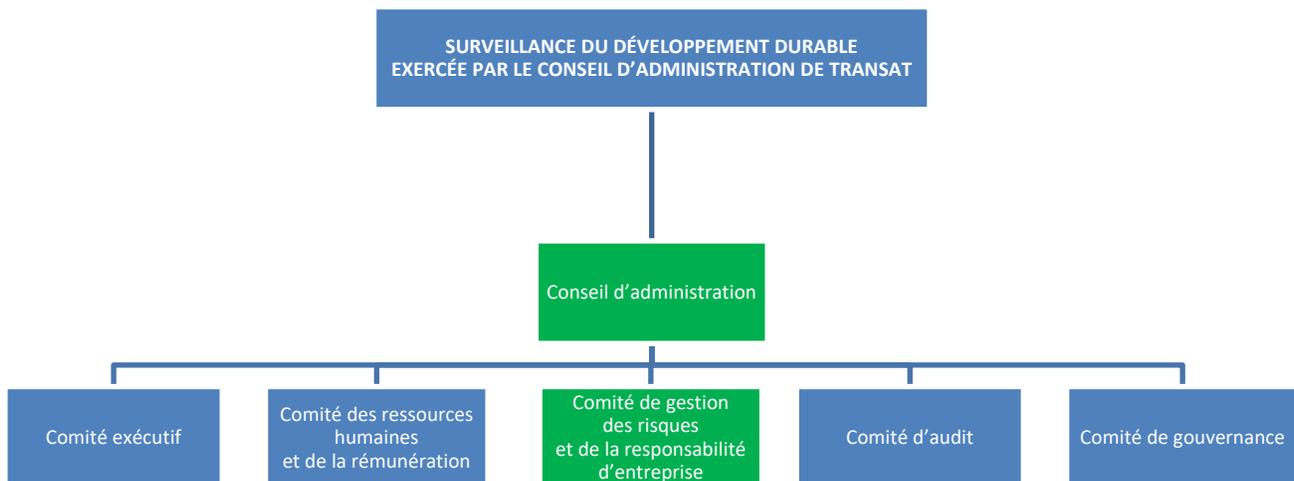
En novembre 2021, le Conseil a décidé de scinder le Comité de gestion des risques et de gouvernance d'entreprise (anciennement le Comité de gestion des risques) en deux comités distincts afin de mieux définir le mandat de chacun.

- Le premier comité est le Comité de gestion des risques et de la responsabilité d'entreprise (CGRRE), anciennement Comité de gestion des risques. Le conseil d'administration supervise désormais les questions climatiques par l'intermédiaire du CGRRE, qui surveille les principaux risques stratégiques, notamment le changement climatique et d'autres questions relatives au développement durable. Le CGRRE a pour fonction de veiller à ce que l'entreprise dispose

d'un plan en matière de responsabilité d'entreprise, de gestion des risques et de développement durable, d'examiner périodiquement les pratiques de l'entreprise dans ces domaines et de rendre des comptes au conseil d'administration. La charte du CGRRE peut être fournie sur demande et est accessible sur notre site Web.

- Le deuxième comité est le Comité de gouvernance d'entreprise et des nominations (CGEN), dont le mandat consiste à définir et à maintenir des normes élevées de gouvernance d'entreprise et à examiner les pratiques des sociétés en la matière. Le CGEN a également établi les principaux critères à prendre en compte pour le choix des candidats au conseil d'administration. La charte du CGEN peut être fournie sur demande et est accessible sur notre site Web.

En 2021, le conseil a également décidé d'apporter des changements à sa grille de compétences afin d'aligner celle-ci avec notre plan stratégique et de l'adapter à un environnement commercial en transformation mais surtout pour s'assurer que le conseil comprend des membres ayant l'expérience et l'expertise pertinentes afin que celui-ci puisse s'acquitter efficacement de son mandat. Compte tenu de l'importance de la responsabilité d'entreprise pour Transat, la composition du conseil d'administration évolue en conséquence. Le 27 avril 2022, nous avons accueilli Valérie Chort, vice-présidente, citoyenneté et développement durable chez RBC et directrice générale à la Fondation RBC, en tant que nouvelle membre du conseil d'administration.



## 1.2 RÔLE DE LA DIRECTION

Notre engagement en matière de responsabilité d'entreprise se reflète dans notre politique environnementale, notre code d'éthique et notre code de conduite des pratiques durables pour les fournisseurs touristiques et leurs partenaires, définissant les attentes envers les employés et les personnes avec qui l'entreprise fait affaire.

La gestion quotidienne des risques climatiques, y compris le suivi des tendances mondiales, le suivi du rendement, la divulgation annuelle et la gestion des projets environnementaux, relèvent de la responsabilité du directeur principal de l'environnement et du changement climatique. À compter de 2022, afin de mieux soutenir notre plan stratégique, nous rattacherons ce poste au nouveau poste de vice-président responsabilité d'entreprise. La vice-présidente responsabilité d'entreprise sera chargée d'élaborer et de déployer la nouvelle stratégie de responsabilité d'entreprise et de superviser les efforts ESG de l'entreprise. Relevant directement du chef, ressources humaines, responsabilité d'entreprise et communications, elle sera responsable de tenir l'équipe de direction informée des résultats ainsi que des risques et des opportunités climatiques de façon continue, par l'intermédiaire du Comité directeur sur la responsabilité d'entreprise. Ce comité veille à ce que les activités climatiques et ESG soient traitées et financées adéquatement, et lorsqu'applicable que les enjeux clés soient signalées au CGRRE.

## 2. STRATÉGIE

### Recommandation du GIFCC :

1. *Décrire les risques et les opportunités climatiques que l'organisation a déterminés à court, à moyen et à long termes.*
2. *Déterminer les impacts réels et potentiels des risques et des opportunités climatiques sur la stratégie et la planification financière de l'organisation.*
3. *Assurer la résilience de la stratégie de l'organisation, en tenant compte de différents scénarios de changement climatique, tel qu'un scénario de 2 °C ou moins.*
4. *Divulguer les impacts financiers réels sur l'organisation ainsi que les points clés des plans de l'organisation pour faire la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.*
5. *Divulguer les impacts financiers potentiels sur l'organisation.*

### 2.1 NOTRE STRATÉGIE POUR LE CLIMAT

Même si la pandémie de COVID-19 a posé de nombreux défis aux industries du voyage et du tourisme, Transat reste déterminée à réduire ses émissions de carbone et à contribuer aux engagements du Canada en matière de changement climatique. Notre plan stratégique met l'accent sur trois piliers ESG qui soutiennent une politique globale : le perfectionnement des employés, la diversité et l'inclusion, et l'environnement, plus particulièrement la décarbonisation de nos activités.

En 2021, notre objectif était d'effectuer une analyse des scénarios climatiques pour mieux quantifier les risques climatiques physiques et de transition et d'évaluer la résilience de notre stratégie de décarbonisation. Malheureusement, en 2021, nous avons été contraints de suspendre nos activités pendant près de six mois et avons concentré nos efforts sur la pérennité de Transat ainsi que la santé et la sécurité de nos employés et de nos clients pendant la pandémie. En raison de l'incertitude causée par la pandémie et d'autres questions géopolitiques, il était extrêmement difficile de prédire avec exactitude notre croissance à court et à moyen termes. Des associations sectorielles (p. ex. l'Organisation de l'aviation civile internationale [OACI] et l'Association internationale du transport aérien [IATA]) et des sociétés de conseil (p. ex. Bain et McKinsey) ont publié des scénarios de prévisions post-COVID-19, mais, en 2021, la guerre entre la Russie et l'Ukraine, l'augmentation de l'inflation et la hausse du coût du carburant d'aéronef ont freiné les prévisions de reprise et accru les incertitudes. Nous prévoyons effectuer des analyses de scénarios liés au changement climatique dans les années à venir, une fois que nous aurons une plus grande certitude quant aux scénarios de reprise du secteur aérien après la pandémie de COVID-19, notamment en ce qui concerne le volume du trafic.

Nous avons classé par ordre de priorité l'importance relative des risques et des opportunités climatiques déterminés, en fonction de leur probabilité et de leur incidence quantitative et qualitative

sur les activités de l'entreprise. Les horizons suivants sont utilisés pour évaluer les risques et les opportunités climatiques :

**Court terme (de 1 à 5 ans) :** Risques qui auront une incidence importante à court terme s'ils ne sont pas traités, comme de nouvelles exigences réglementaires.

**Moyen terme (de 5 à 10 ans) :** Risques qui nécessitent une planification à court terme pour s'assurer qu'ils seront traités. Il s'agit notamment de se préparer à l'adoption de nouveaux règlements, d'anticiper les changements dans les déplacements à la suite de la pandémie de COVID-19 et d'évaluer la disponibilité des carburants d'aviation durables.

**Long terme (10 ans et plus) :** Risques qui ne constituent pas une menace immédiate, mais qui doivent être surveillés pour garantir la mise en place de plans d'atténuation appropriés et pour mettre en œuvre des exigences d'investissement à long terme afin d'assurer la résilience de notre stratégie de décarbonisation.

## 2.2 RISQUES ET OPPORTUNITÉS CLIMATIQUES

Selon le GIFCC, les risques liés au climat se répartissent en deux catégories :

**Risques de transition :** Risques liés à la transition vers une économie à plus faibles émissions de carbone. Il s'agit de changements sur les plans des lois, des politiques, du marché et de la technologie qui peuvent engendrer des risques financiers et réputationnels 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. Ils sont divisés en deux sous-catégories, à savoir les risques aigus et les risques chroniques.

Outre les risques climatiques, nous distinguons des opportunités climatiques dans les domaines suivants : efficacité environnementale, sources d'énergie, produits et services, marchés et résilience.

À court et à moyen termes, nous prévoyons une pression croissante des parties prenantes en faveur de la décarbonisation, principalement en raison des risques politiques, réputationnels et technologiques. Une description détaillée des différents types de risques et d'opportunités auxquels fait face Transat figure ci-dessous. Un résumé des risques et des opportunités par type, par horizon et par incidence est présenté dans la section 3.

## Risques et opportunités de transition

### *Lois et politiques*

Les exigences et les règlements actuels et émergents visant à atténuer le changement climatique présentent des risques à court, à moyen et à long termes, et pourraient entraîner une augmentation des coûts d'exploitation et une diminution de la demande des clients. Compte tenu de la pression politique accrue résultant de la Conférence des Parties des Nations Unies sur les changements climatiques (COP26) à Glasgow et du dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), l'incidence des risques politiques et juridiques augmentera à moyen et à long termes, car les pays intensifient leurs efforts pour répondre à la pression des parties prenantes et à leurs obligations dans le cadre de l'Accord de Paris, du plan Ajustement à l'objectif 55 de l'UE, du Plan climatique canadien et d'autres cadres réglementaires.

Ces risques se manifesteront sous la forme d'une augmentation du coût du carburant en raison des taxes ou de la tarification du carbone sur les combustibles fossiles et des taxes sur le carbone spécifique à l'industrie du transport aérien, l'incorporation obligatoire de carburant d'aviation durable, ainsi que des coûts d'exploitation liés à l'augmentation des obligations de divulgation. Le défaut de se conformer aux réglementations pourrait également entraîner la perte de la licence d'exploitation. Voici des exemples spécifiques qui ont actuellement des répercussions sur Transat :

- Taxes sur les carburants et le carbone dans plusieurs pays, notamment au Canada, dans l'Union européenne et au Royaume-Uni.
- Exigences de surveillance, de déclaration et de vérification de nos émissions et d'achat de quotas ou de crédits pour compenser les émissions supérieures à un niveau de référence donné. Il s'agit notamment du CORSIA, du SEQE-UE et du SEQE-RU.
- Incorporation obligatoire de carburant d'aviation durable en Europe.

En outre, des pays et des villes mettent en œuvre ou envisagent la mise en œuvre de nouveaux règlements qui réduiraient directement ou indirectement la demande de transport aérien.

- Les gouvernements de l'Union européenne sont en train d'interdire les vols court-courriers; la nouvelle législation entrera en vigueur en 2022.
  - Depuis mars 2022, la France a interdit les vols court-courriers sur les itinéraires intérieurs où il existe des trajets en train de deux heures et demie ou moins. Cela devrait éliminer 12 % des vols intérieurs français.
  - D'autres pays européens, dont l'Espagne, l'Allemagne et des pays scandinaves, ont proposé une législation similaire. Dans de nombreux cas, les annulations des itinéraires court-courriers étaient une condition du soutien gouvernemental pendant la pandémie de COVID-19.

- Certains pays, comme le Royaume-Uni, envisagent d'imposer des restrictions aux grands voyageurs, telles que l'imposition de taxes, l'élimination des programmes pour grands voyageurs et l'interdiction des jets privés.
- Le Comité sur le changement climatique de la Chambre des communes du Royaume-Uni a recommandé de limiter le nombre de passagers et de ne pas augmenter la capacité nette des aéroports pour réduire les émissions de carbone du secteur.

### *Marché et réputation*

L'inquiétude croissante à l'égard du réchauffement climatique est susceptible de provoquer des changements dans la perception et le comportement des clients à moyen et à long termes. Ce phénomène est illustré par le mouvement anti-avion, qui pourrait entraîner une réduction de la demande de voyages. En outre, la publication récente du sixième rapport d'évaluation du GIEC indique que des mesures immédiates et importantes doivent être prises pour limiter le réchauffement futur à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels. L'industrie du transport aérien s'est vu accorder une attention accrue, avec certains passagers signalant leur intention de voyager moins. Le tourisme lent est une autre tendance émergente qui promeut une solution au tourisme de masse, en préconisant des voyages moins fréquents, mais plus longs et plus durables. Ces tendances pourraient entraîner un risque réputationnel si les clients ont l'impression que l'industrie ne déploie pas assez d'efforts pour atténuer les effets du changement climatique, ainsi qu'une diminution de la demande pour notre compagnie aérienne et notre réseau de distribution de voyages.

L'évolution de la perception des clients peut entraîner une réduction des revenus, de la demande de vols et d'autres formes de voyages à hautes émissions de carbone, comme les croisières et les forfaits tout compris qui sont distribués par notre réseau d'agences de voyages. D'un point de vue commercial, à moyen et à long termes, les risques réputationnels entraîneront une augmentation de la demande et, par conséquent, une hausse du coût des carburants d'aviation durables, des crédits de carbone et des technologies aéronautiques à faibles émissions.

**Opportunités** : La pandémie de COVID-19 a augmenté la demande de vacances plus longues, de forfaits travail-vacances et, surtout, d'options de voyage durables. Compte tenu du nombre croissant de voyageurs socialement responsables, nous avons l'occasion de renforcer notre stratégie de responsabilité d'entreprise afin de développer de nouveaux produits et services respectueux du climat.

## *Technologie*

**Risques** : Les facteurs technologiques rendent l'industrie du transport aérien intrinsèquement difficile à décarboniser à court et à moyen termes, en raison de la disponibilité limitée des technologies aéronautiques à faibles émissions de carbone et des carburants d'aviation durables.

Les nouvelles technologies aéronautiques (appareils hybrides, électriques et à hydrogène) ne seront pas disponibles avant 2035 et ne seront peut-être jamais possibles pour des vols long-courriers comme les nôtres. En effet, le développement de nouvelles technologies d'appareils et de moteurs est coûteux, complexe et long. De plus, les appareils sont extrêmement chers à l'achat ou à la location et ont une longue durée de vie. Enfin, les nouvelles technologies nécessiteront de nouvelles infrastructures coûteuses.

Le carburant d'aéronef possède des caractéristiques uniques qui le rendent particulièrement adapté à la propulsion, ne pouvant pas être facilement remplacé par les batteries, l'hydrogène ou d'autres sources d'énergie. À l'heure actuelle, le carburant d'aviation durable est beaucoup plus cher que le carburant d'aéronef traditionnel. Le carburant est une dépense importante pour les compagnies aériennes. Il n'est donc pas possible, d'un point de vue économique, de passer entièrement au carburant d'aviation durable. En outre, l'approvisionnement en carburant d'aviation durable demeure extrêmement limité et, pour des raisons techniques, la réglementation actuelle ne permet de mélanger le carburant d'aviation durable avec du carburant d'aéronef fossile qu'à hauteur de 50 %, bien que des travaux soient en cours pour certifier les vols entièrement propulsés par du carburant d'aviation durable dans l'avenir.

**Opportunités** : Le carburant d'aviation durable a le potentiel de réduire les émissions de carbone de l'aviation de plus de 80 %. À court terme, l'offre de carburant d'aviation durable est trop faible pour que nous puissions respecter les engagements en matière de réduction des émissions de carbone. Cependant, l'investissement dans la production de carburant d'aviation durable est une occasion importante à moyen et à long termes. En plus d'une réduction des émissions brutes de carbone, l'utilisation de carburant d'aviation durable réduira également l'exposition de Transat à la tarification du carbone et aux changements de politique. Consciente de l'importance des carburants d'aviation durables, Transat collabore à l'avancement de l'approvisionnement en carburant d'aviation durable au Canada, notamment en tant que membre fondateur du Conseil canadien des carburants d'aviation durables (C-SAF) et membre de l'Initiative sur les carburants de remplacement pour l'aviation commerciale (CAAFI). Transat est également un membre fondateur du Consortium SAF+ (SAF+) à Montréal. En novembre 2021, Transat a annoncé un accord de commercialisation de 90 % du carburant électrique durable produit par SAF+ dans sa première usine au cours de ses 15 premières années d'exploitation. La technologie de SAF+ consiste à produire un carburant liquide synthétique en captant le CO<sub>2</sub> de sources industrielles et en le combinant avec de l'hydrogène vert produit au Québec. Il existe plusieurs types de carburants durables, comme les biocarburants, et l'électro-

carburant est une voie particulièrement prometteuse, car il n'entre pas en concurrence avec d'autres utilisations de sa matière première.

Nous prévoyons que le carburant d'aviation durable deviendra plus facile d'accès à moyen terme et qu'il atteindra la parité de prix avec le carburant d'aéronef classique à long terme. Nous prévoyons également que les appareils seront autorisés à utiliser uniquement du carburant d'aviation durable sans exigence de mélange.

## Risques et opportunités physiques

**Risques :** Nos activités sont déjà exposées à des risques physiques aigus, et cette situation s'aggravera à moyen et à long termes. Plus précisément, le changement climatique entraîne une augmentation du nombre, de la fréquence et de la gravité des événements météorologiques extrêmes au fil du temps, ce qui entraînera une plus grande perturbation des vols et de l'ensemble de notre réseau de voyage à moyen et à long termes. Cela pourrait entraîner une baisse des revenus provenant des retards et des annulations, ainsi qu'une diminution de la demande de vols en raison d'une fiabilité réduite et de turbulences accrues. Les destinations et les infrastructures touristiques (p. ex. les hôtels) seront touchées par l'augmentation du nombre et de la gravité des événements météorologiques extrêmes, tels que les ouragans. Nos destinations du Sud et des Caraïbes sont particulièrement menacées.

À long terme, nos activités seront également touchées par des risques chroniques, notamment ceux liés à l'élévation du niveau de la mer et à l'augmentation des températures. Pour notre compagnie aérienne, cela pourrait entraîner des perturbations et une perte d'accès aux infrastructures aéroportuaires, ainsi qu'une baisse des revenus attribuable à la réduction des horaires de vol en raison de l'augmentation des températures et de la réduction de la densité de l'air. Les risques chroniques auront également une incidence sur notre réseau de distribution de voyages, déplaçant la demande de certaines régions. Par exemple, pour nos destinations plage, l'augmentation de la superficie des terres exposées à l'élévation du niveau de la mer et aux ondes de tempête entraînera une augmentation des dommages et des pertes de plages et d'infrastructures touristiques côtières.

## 2.3 PLAN ET INITIATIVES DE TRANSAT EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES

### DANS LES AIRS

Comme c'est le cas pour les autres exploitants, la combustion de carburant d'aéronef est de loin la principale source d'émissions de GES (ci-après les « émissions ») de Transat. Il est donc essentiel de brûler moins de carburant pour atteindre nos objectifs en matière de réduction des émissions. Nous avons une approche à plusieurs volets pour réduire les émissions des appareils :

- **Efficacité énergétique** : En 2003, Air Transat a mis en place un programme de gestion du carburant, et il s'agit de l'un des meilleurs de l'industrie. Des initiatives telles que l'utilisation de taxis monomoteurs et la réduction du poids, associées à une gestion et à 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 %. Nous recherchons et adoptons constamment de nouvelles techniques et technologies pour améliorer davantage l'efficacité énergétique. En collaboration avec l'aéroport de Montréal, nous étudions la possibilité d'utiliser le tracteur de poussée semi-robotique TaxiBot pour réduire la consommation de carburant des taxis et les émissions au sol.
- **Renouvellement de la flotte** : En 2020, Air Transat a mis au rancart le dernier exemplaire de son ancienne flotte d'Airbus A310, qui comptait autrefois 14 appareils. Ils sont remplacés par des appareils A321neoLR de dernière génération, qui sont les plus éco-énergétiques de leur catégorie. Ces derniers produisent 15 % moins d'émissions que les appareils équivalents de la génération précédente, ainsi que 50 % moins de NOx (oxydes d'azote) et 50 % moins de bruit.
- **Carburant d'aviation durable** : À court terme, notre capacité à utiliser des carburants d'aviation durables est fortement limitée par le coût et la disponibilité de ces derniers. Comme indiqué précédemment, nous déployons de nombreux efforts pour soutenir le développement de la technologie de production de carburants d'aviation durables, notamment en nous associant localement avec SAF+ et en cherchant activement à former des coalitions avec les gouvernements, les fournisseurs et les organisations de l'industrie pour promouvoir le développement d'un secteur des carburants d'aviation durables proprement canadien. L'augmentation de l'offre et la réduction des coûts sont essentielles pour réduire efficacement les émissions à moyen et à long termes.
- **Compensations de carbone** : En dehors des carburants d'aviation durables, les compensations de carbone sont l'une des seules mesures à court terme que l'industrie du voyage peut utiliser pour lutter contre le changement climatique. Transat évalue l'utilisation des compensations à la fois pour la conformité réglementaire (p. ex. CORSIA) et pour les réductions volontaires. Il s'agira de s'assurer que les compensations permettent d'atteindre les réductions de carbone anticipées. En 2019, Air Transat a compensé les émissions de deux livraisons d'A321neoLR à l'aide d'une combinaison de carburant d'aviation durable et de crédits de carbone. Il s'agissait des premiers vols de livraison carboneutres de nouveaux appareils dans l'histoire de l'aviation canadienne.
- **Train et avion** : Effectuer un voyage en train au lieu d'utiliser un vol court-courrier réduit considérablement les émissions. Transat a été un chef de file dans le développement de ces offres. En partenariat avec TGV INOUI, Air Transat propose des vols entre le Canada et Paris,

avec des liaisons ferroviaires vers 18 villes de France et de Belgique. Dans 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 travaillera en collaboration avec les principales parties prenantes afin de réduire les émissions. Les exemples incluent l'éducation et voire la possibilité pour les clients d'acheter des crédits de carbone ou du carburant d'aviation durable.

## AU SOL AU CANADA ET À DESTINATION

Transat utilise les stratégies suivantes pour réduire les émissions dans l'ensemble de sa chaîne de valeur, en mettant l'accent sur ses bâtiments et le transport de ses employés :

- **Bâtiments à haut rendement énergétique** : Transat a mis en place de nombreuses initiatives pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de son empreinte immobilière. Par exemple, nous avons installé un mur solaire, amélioré nos systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation, et rehaussé la surveillance dans notre hangar d'entretien de Montréal. Ces mesures nous ont permis de réduire la consommation de gaz naturel de 130 000 m<sup>3</sup> par an, soit de 30 %. Il s'agit d'une réduction équivalant à plus de 240 tonnes métriques de CO<sub>2</sub> par année. Notre immeuble à bureaux situé près de l'aéroport de Montréal a été le premier à recevoir la certification platine LEED BE au Canada.
- **Télétravail** : La pandémie de COVID-19 nous a incités à adopter le nouveau mode de travail hybride, ce qui s'est traduit par l'adoption d'une politique de télétravail proactive, qui donne aux employés admissibles la liberté et le choix de travailler à domicile presque à temps plein. Cette politique, qui a été essentielle au bien-être des employés, nous a également permis de réduire considérablement notre empreinte immobilière et nos émissions connexes.
- **Promotion d'autres moyens de transport chez les employés** : Transat a mis en place de nombreuses initiatives pour réduire les émissions des employés en encourageant le transport durable. Nous subventionnons le transport public pour nos employés, promovons le covoiturage, encourageons les employés à se rendre au travail à vélo, fournissons des bornes de recharge électrique gratuites et disposons de places de stationnement réservées aux véhicules à faibles émissions.
- **Émissions de portée 3** : Dans les années à venir, nous concentrerons nos efforts sur la détermination et la quantification des émissions de portée 3 dans l'ensemble de notre chaîne de valeur. Cette démarche nous permettra de mettre au point des mesures d'atténuation pour réduire les émissions provenant de ces sources, en mettant davantage l'accent sur notre chaîne d'approvisionnement et notre réseau de distribution de voyages.

## 3. GESTION DES RISQUES CLIMATIQUES

**Recommandation du GIFCC :** *Décrire les processus de détermination et d'évaluation des risques climatiques de l'organisation.*

### 3.1 DÉTERMINATION ET ÉVALUATION DES RISQUES CLIMATIQUES

La gestion des risques climatiques est partagée entre la vice-présidente responsabilité d'entreprise, le vice-président de l'audit interne et de la gestion des risques et les membres de la direction de la société. La surveillance des risques est assurée par le CGRRE et le Comité d'audit. À la suite de la pandémie de COVID-19, tous les risques auxquels l'entreprise est exposée ont été réévalués en détail par la direction. Dans le cadre de ce processus essentiel, les risques ont été repriorisés en fonction de leur probabilité et de leur incidence quantitative et qualitative sur les activités de l'entreprise. Le processus a permis de déterminer 49 risques en tout, et les risques climatiques ont été évalués comme des risques de haute priorité. À l'avenir, nous continuerons à parfaire notre processus de détermination des risques par l'entremise de nos processus internes de gestion des risques et de gouvernance.

Les risques et les opportunités climatiques ont été déterminés à l'aide de ressources de l'industrie et du GIFCC, de données internes ainsi que d'articles et de rapports accessibles au public. Le sixième rapport d'évaluation du GIEC et le *Rapport sur le climat changeant du Canada ont été consulté pour l'évaluation de nos risques de transition*. Dans le cadre de notre évaluation des risques physiques, nous nous sommes concentrés sur notre compagnie aérienne, les principaux aéroports, les infrastructures que nous utilisons et les répercussions sur les principales destinations de voyage. Nous avons utilisé des données, des analyses et des rapports internes et sectoriels pour déterminer les risques et les opportunités climatiques de Transat. Nous nous sommes aussi appuyés sur le document *Adapting Aviation to a Changing Climate* d'EUROCONTROL, le rapport *Climate Adaptation Synthesis* de l'OACI et le rapport spécial *Aviation and the Global Atmosphere* du GIEC. Nos activités commerciales et notre stratégie ont été utilisées pour évaluer l'incidence potentielle de chaque risque établi. Le niveau de l'impact financier est évalué selon le tableau 2.

**Tableau 2 : Impact financier – Définitions**

FAIBLE	MOYEN	ÉLEVÉ
Moins de 1 million de dollars par année	De 1 à 10 millions de dollars par année	Plus de 10 millions de dollars par année

Chaque risque déterminé est évalué en fonction de son horizon et de son impact financier potentiel. Le tableau ci-dessous présente un résumé des risques par type, par horizon et par impact ainsi que de l'information sur l'atténuation et la gestion des risques.

### 3.2 RISQUES CLIMATIQUES DE TRANSITION

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	HORIZON	IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT	GESTION ET ATTÉNUATION DU RISQUE
<b>LOIS ET POLITIQUES</b>	Règlements existants et émergents et exigences légales visant à lutter contre le changement climatique	À COURT ET À MOYEN TERMES	ÉLEVÉ	Augmentation du coût des carburants en raison des taxes ou de la tarification du carbone sur les combustibles fossiles. Augmentation des coûts d'exploitation en raison de l'imposition d'une taxe directe sur le carbone dans l'industrie du transport aérien.	Mise en œuvre de la stratégie d'efficacité énergétique de la compagnie aérienne afin de réduire les émissions brutes de carbone, dont l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et le renouvellement continu de la flotte. Participer à des consultations et investir pour accélérer la disponibilité et la viabilité commerciale des carburants d'aviation durables.
	Restriction de la licence d'exploitation	À COURT ET À MOYEN TERMES	MOYEN	Limiter notre capacité de croissance, et donc nos revenus.	Nous travaillons en étroite collaboration avec les organisations de l'industrie pour nous assurer que les politiques gouvernementales sont raisonnables sur les plans opérationnels et économiques, et qu'elles permettront d'obtenir les réductions d'émissions souhaitées.
	Interdiction des vols court-courriers	À COURT TERME	MOYEN	Incidence sur la stratégie de connexion et détournement de la demande vers d'autres modes de transport.	En partenariat avec TGV INOUI, nous avons développé le service Train + Air, qui permet aux voyageurs de combiner l'avion et le train pour visiter 18 villes de France et de Belgique.
	Renforcement des exigences en matière de divulgation	À COURT TERME	FAIBLE	Augmentation des coûts d'exploitation en raison des obligations de déclaration supplémentaires.	Nous avons investi dans des logiciels relatifs aux émissions et à l'efficacité énergétique, et avons développé une expertise interne en matière de divulgation sur les émissions et les carburants.
<b>MARCHÉ</b>	Évolution de l'offre et de la demande en raison de la transition vers une économie sobre en carbone	À MOYEN ET À LONG TERMES	MOYEN	Augmentation de la demande et du coût des carburants d'aviation durables, des crédits de carbone et des technologies aéronautiques à faibles émissions.	Nous surveillons la demande des consommateurs et les risques dans la chaîne d'approvisionnement afin d'anticiper les changements du marché et nous nous sommes engagés de manière proactive à ajouter des appareils de plus en plus économes en carburant à notre flotte. Nous avons pris des engagements importants en matière de carburant d'aviation durable.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	HORIZON	IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT	GESTION ET ATTÉNUATION DU RISQUE
<b>RÉPUTATION</b>	Atteinte à la marque en raison de l'inquiétude croissante du public à l'égard du changement climatique	À MOYEN TERME	ÉLEVÉ	Perte de revenus attribuable à la réduction de la demande des clients en raison de la réputation de l'industrie ou de la compagnie aérienne en matière d'émissions de carbone.	Nous élaborons une stratégie globale en matière de changement climatique et de développement durable, et nous nous engageons auprès des parties prenantes tout au long de la chaîne de valeur pour réduire les émissions.
	Exposition à des litiges	À LONG TERME	MOYEN	Les gouvernements et autres parties prenantes pourraient poursuivre les entreprises polluantes pour les effets du changement climatique.	Nous travaillons avec les décideurs politiques pour trouver des solutions de décarbonisation, et notre stratégie de réduction des émissions montre que nous prenons des mesures concrètes pour lutter contre le changement climatique.
<b>TECHNOLOGIE</b>	Technologies émergentes visant à soutenir la transition vers une économie à faibles émissions de carbone	À MOYEN TERME	ÉLEVÉ	Augmentation des coûts de transition des actifs existants, tels que la flotte aérienne, vers des modèles plus efficaces.	En 2019, Air Transat s'est lancée dans un vaste projet de renouvellement de sa flotte. D'ici 2024, nous prévoyons exploiter environ 17 appareils A321neoLR (10 ont déjà été livrés et sont en service), qui sont les appareils les plus économes en carburant de leur catégorie.

### 3.3 RISQUES CLIMATIQUES PHYSIQUES

Le changement climatique va intensifier les événements météorologiques perturbateurs, notamment la hausse des températures moyennes et extrêmes, la modification du régime des précipitations, la modification du régime des vents, l'élévation du niveau de la mer et les ondes de tempête. Ces événements météorologiques constituent un risque pour les activités et les infrastructures aériennes. La compagnie aérienne de Transat est déjà régulièrement confrontée à des perturbations météorologiques, mais ces événements risquent de devenir plus fréquents et de s'intensifier à mesure que le climat change. Nous continuerons à faire face à ces risques en renforçant notre capacité de résilience.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	HORIZON	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET ATTÉNUATION DU RISQUE
<b>AIGU</b>	Augmentation des précipitations	À COURT ET À MOYEN TERMES	MOYENNE	Augmentation des coûts d'exploitation et diminution de la demande des passagers en raison des dommages causés aux infrastructures, de la perturbation des activités d'exploitation et de la réduction du trafic des aéroports.	Aborder la question par l'entremise de 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.
	Changement des vents	À COURT ET À MOYEN TERMES	MOYENNE	Augmentation des coûts d'exploitation en raison de la perturbation des activités d'exploitation et des prolongements des itinéraires ainsi que de l'augmentation potentielle des turbulences aériennes.	Continuer à tenir compte du changement des vents dans le processus de planification des vols.
	Événements météorologiques extrêmes	À COURT ET À MOYEN TERMES	ÉLEVÉE	Diminution de la demande des clients et réduction des saisons d'exploitation, ainsi qu'augmentation des coûts d'exploitation et des frais d'assurance, en raison de la perturbation des activités d'exploitation, des changements d'itinéraires, des perturbations aux infrastructures terrestres (route d'accès, hôtels, aéroports, services publics, etc.).	Aborder la question par l'entremise de nos processus de gestion des urgences et de planification des mesures d'urgence et du soutien à la clientèle, en plus de tenir compte des événements météorologiques extrêmes dans la programmation saisonnière et dans l'évaluation des aéroports.

TYPE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	HORIZON	AMPLEUR DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET ATTÉNUATION DU RISQUE
<b>CHRONIQUE</b>	Changement de température	À LONG TERME	<b>ÉLEVÉE</b>	Augmentation des coûts et réduction des revenus en raison d'une baisse du nombre de passagers, de bagages et de frets due à une diminution des performances des avions, notamment une autonomie plus faible, un impact sonore plus important dû aux changements de performances des avions et des besoins accrus en matière de chauffage et de refroidissement.	Tenir compte des changements de température lors de l'évaluation de nouveaux appareils et moteurs, ainsi que lors de la programmation et de la planification des vols.
	Élévation du niveau de la mer	À LONG TERME	<b>MOYENNE</b>	Augmentation des redevances aéroportuaires et perte de revenus attribuable à la réduction de l'activité aérienne en raison de la perte de capacité aéroportuaire, de la diminution de la capacité aérienne en raison du manque de capacité au sol et des dommages causés aux infrastructures aéroportuaires.	Aborder la question par l'entremise de nos processus de gestion des urgences et de planification des mesures d'urgence, du soutien à la clientèle et de la prise en compte des risques chroniques lors de la planification des itinéraires.

### 3.4 OPPORTUNITÉS CLIMATIQUES

TYPE	DESCRIPTION DE L'OPPORTUNITÉ	HORIZON	IMPACT FINANCIER POTENTIEL	DESCRIPTION DE L'IMPACT FINANCIER POTENTIEL	GESTION ET ATTÉNUATION DU RISQUE
<b>EFFICACITÉ ENVIRONNEMENTALE</b>	Investissement dans une flotte plus efficace	À COURT, À MOYEN OU À LONG TERME	FAIBLE	Réduction des coûts de carburant, augmentation de l'efficacité et amélioration du produit offert aux clients.	Nous maintiendrons notre stratégie de renouvellement de la flotte afin de remplacer les appareils de l'ancienne génération par des appareils modernes à haut rendement énergétique. Nous continuerons à améliorer et à parfaire notre programme d'efficacité énergétique en adoptant de nouvelles technologies et techniques.
<b>SOURCE D'ÉNERGIE</b>	Investissement dans les carburants d'aviation durables	À MOYEN OU À LONG TERME	ÉLEVÉ	Diminue la volatilité du prix du carburant d'aéronef et réduit l'exposition aux coûts associés aux émissions.	Nous avons conclu un accord de commercialisation de 90 % d'électrocarburant durable produit par SAF+ dans sa nouvelle usine au cours de ses 15 premières années d'exploitation. Nous collaborons avec les parties prenantes pour encourager le développement d'une industrie canadienne des carburants d'aviation durables.
	Réduction des coûts grâce aux énergies renouvelables ou de remplacement pour les opérations terrestres	À COURT TERME	MOYEN	Réduction des coûts d'exploitation à long terme.	Nous avons installé un mur solaire dans notre hangar d'entretien de Montréal.

<b>MARCHÉ</b>	Investissement dans les compensations de carbone, les carburants d'aviation durables et les technologies aéronautiques à faibles émissions	À COURT, À MOYEN OU À LONG TERME	MOYEN	Rechercher de manière proactive des occasions de nous tailler une place dans l'économie à faibles émissions de carbone et d'améliorer notre image de marque.	Nous avons compensé plusieurs vols de livraison d'avions neutres en carbone en utilisant une combinaison de crédits de carbone et de carburant d'aviation durable. Nous étudions la manière dont nous pouvons utiliser les compensations de carbone dans d'autres secteurs de notre entreprise.
<b>PRODUITS ET SERVICES</b>	Développer et promouvoir des services à faibles émissions	À COURT, À MOYEN OU À LONG TERME	FAIBLE	Augmentation des recettes provenant des clients qui recherchent des voyages plus durables.	Nous continuerons de mobiliser nos clients et nos partenaires afin de démontrer notre engagement en matière de responsabilité d'entreprise et de décarbonisation.
<b>RÉSILIENCE</b>	Diversification des ressources en investissant dans le carburant d'avion durable	MOYEN ET LONG TERME	ÉLEVÉ	Réduction du coût des émissions et augmentation de la résilience et de la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement.	Nous continuerons à contribuer à l'augmentation de la production de carburant d'aviation durable afin de rendre son prix plus compétitif par rapport au carburant d'aéronef classique.

## 4. INDICATEURS ET OBJECTIFS

### Recommandation du GIFCC :

- *Divulguer les indicateurs et les objectifs utilisés pour évaluer et gérer les risques et les opportunités climatiques lorsque cette information est importante.*
- *Traiter explicitement de la divulgation des indicateurs conformément aux catégories d'indicateurs intersectoriels liés au climat pour les périodes actuelles, historiques et futures, le cas échéant.*
- *La divulgation des émissions de portée 1 et 2 doit être indépendante de l'évaluation de l'importance relative.*
- *La divulgation des émissions de portée 3 est encouragée.*
- *La divulgation des objectifs doit être conforme aux catégories d'indicateurs intersectoriels liées au climat, le cas échéant.*
- *Divulguer les objectifs intermédiaires à moyen ou à long terme, si possible.*

Transat s'engage à faire preuve de leadership en matière de tourisme durable. La divulgation ciblée, quantifiée et transparente, font partie intégrante de l'amélioration continue de notre performance environnementale dans les airs et au sol. Les indicateurs et les objectifs de ce rapport reflètent les risques et les opportunités climatiques importants, comme énoncé dans la section 3.

### 4.1 MESURE DE NOTRE EMPREINTE CARBONE

L'accès aux indicateurs et aux objectifs utilisés par une organisation permet aux investisseurs et aux autres parties prenantes de mieux évaluer le rendement potentiel ajusté au risque de l'organisation, la capacité de celle-ci à respecter ses obligations financières, son exposition générale aux problèmes climatiques et les progrès réalisés dans la gestion de ces problèmes ou l'adaptation à ceux-ci. Les indicateurs inclus dans ce rapport sont évalués chaque année pour en déterminer l'importance.

Jugés importants et pertinents, les indicateurs suivants sont inclus dans le présent rapport :

- **Émissions de portée 1 associées au réseau (en tonnes métriques d'équivalents CO<sub>2</sub>) :**  
Il s'agit des émissions liées à la consommation de carburant d'aéronef de notre flotte. Cet indicateur est essentiel, car environ 99 % de nos émissions directes proviennent de la combustion de carburant d'aéronef.
- **Autres émissions de portée 1 (en tonnes métriques d'équivalents CO<sub>2</sub>) :** Il s'agit d'autres émissions de portée 1 provenant de sources détenues ou contrôlées par Transat, plus précisément les émissions provenant des véhicules de l'entreprise et du chauffage des hangars d'entretien.

- **Émissions de portée 2 (en tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>)** : Il s'agit des émissions associées à l'achat d'électricité pour les bâtiments que nous possédons ou exploitons. Les émissions de portée 2 sont rapportées en chiffres absolus. Dans notre rapport d'information sur le climat 2020, les émissions générées par l'utilisation de gaz naturel pour chauffer nos hangars d'entretien ont été incluses dans les émissions de portée 2 afin de les distinguer de celles des appareils. Dans le présent rapport, elles ont été dûment incluses dans les autres émissions de portée 1. Pour l'instant, seules les émissions liées aux activités au Québec sont incluses. Nous nous efforcerons de déterminer les facteurs d'émission appropriés pour la consommation d'électricité dans les bâtiments exploités dans d'autres provinces et d'autres pays dans l'avenir.
- **Consommation d'énergie** : Nous surveillons la consommation d'énergie, notamment la quantité de carburant d'aéronef brûlée en litres, l'intensité du carburant d'aéronef en mégajoules, notre consommation de gaz naturel en mètres cubes et notre consommation électrique en kilowattheure.
- **Efficacité énergétique** : Les données relatives à l'intensité carbonique sont une mesure importante pour évaluer l'efficacité énergétique et des activités d'exploitation. L'objectif est de transporter de façon sécuritaire le plus grand nombre de passagers et de marchandises possibles en utilisant le moins de carburant possible. Aux fins du rapport, nous l'exprimons en kilogramme de CO<sub>2</sub> par passager-kilomètre payant, un indicateur courant dans l'industrie du transport aérien.
  - Le nombre de *passagers-kilomètres payants (PKP)* est le nombre de passagers payants multiplié par la distance totale parcourue. Comme il mesure la demande réelle du transport aérien, il est souvent désigné par le terme « trafic aérien ».
- **Autres émissions d'aéronefs** : Comprend les autres gaz qui résultent de la combustion du carburant d'aéronef : les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et le méthane (CH<sub>4</sub>). Ils sont produits en quantités beaucoup plus faibles que le CO<sub>2</sub>, mais ils peuvent présenter des risques climatiques, tels que le réchauffement climatique et la détérioration de la qualité de l'air. Ces émissions sont exprimées en chiffres absolus, en tonnes métriques.

## 4.2 INDICATEURS EXCLUS

Les émissions de portée 3 comprennent les émissions provenant de sources que nous ne contrôlons pas directement, telles que les émissions liées à l'achat de biens et de services, au transport des passagers à destination et en provenance de l'aéroport, aux équipements de soutien au sol et de manutention des bagages fournis par des sous-traitants, aux déplacements quotidiens des employés et aux voyages d'affaires. Le transport aérien reste la source la plus importante d'émissions liées à l'industrie du voyage. Bien que nous ayons mis en œuvre des initiatives visant à réduire les émissions de portée 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. Les émissions liées au transport des membres de l'équipage à bord des appareils, aux autres modes de transport non exploités par Transat et à notre chaîne d'approvisionnement seraient des émissions pertinentes. Nous nous pencherons sur le calcul et l'évaluation de l'importance relative de ces émissions et d'autres émissions pertinentes de portée 3 dans l'avenir.

Les circonstances exceptionnelles de la pandémie de COVID-19 ont entravé nos processus de collecte de données au cours de la dernière année. La disponibilité réduite du personnel a eu un impact sur la qualité des données de nos indicateurs liés à l'eau et aux déchets. Ces indicateurs ont été exclus du présent rapport en raison du manque de données, mais aussi parce qu'ils ne sont pas jugés d'importance relative et ne sont pas utilisés pour évaluer les risques et les occasions climatiques. Nous continuerons à renforcer et à optimiser nos processus de collecte de données non financières à l'avenir.

## 4.3 INDICATEURS INTERNES DE GESTION LIÉS AU CLIMAT

Un prix interne du carbone est utilisé au cas par cas pour certaines analyses de rentabilisation. Dans l'avenir, nous allons considérer l'adoption d'un prix interne du carbone pour les analyses et les décisions commerciales à l'échelle de l'entreprise. La planification des itinéraires et des destinations en est un exemple. Pour l'instant, nous n'avons pas de revenus liés aux opportunités de produits et services à faibles émissions de carbone, mais nous continuerons à surveiller les économies de coûts liées aux initiatives d'efficacité énergétique.

Actuellement, les indicateurs de rendement liés aux risques et aux opportunités climatiques ne sont pas liés à la rémunération. Toutefois, l'équipe de direction a des objectifs de rémunération à long terme liés à l'établissement d'une nouvelle stratégie de responsabilité d'entreprise axée sur la décarbonisation.

## 4.4 MÉTHODE DE PRÉSENTATION DES RAPPORTS

Les données du présent rapport proviennent de nos systèmes internes et s'appuient sur les recommandations du GIFCC. Dans cette édition, nous avons utilisé la version révisée du guide de mise en œuvre du GIFCC de 2021, qui remplace la version de 2017. Nous continuons de suivre les

progrès de l'International Sustainability Standards Board (ISSB) et adopterons de nouvelles normes de présentation de rapports le cas échéant.

Les émissions liées à nos vols internationaux sont auditées par Verifavia, un organisme indépendant de vérification, de certification et d'audit accrédité pour le CORSIA de l'OACI, le SEQE-UE et le SEQE-RU. Verifavia est le principal organisme indépendant de vérification des émissions de gaz à effet de serre dans l'aviation. Les émissions des vols intérieurs sont calculées selon les mêmes procédures et systèmes que les vols internationaux, mais elles ne sont pas auditées, puisqu'elles ne sont pas soumises au CORSIA ou à d'autres exigences réglementaires. Les autres données présentées dans ce rapport n'ont pas fait l'objet d'un audit.

## 5. RÉALISATION DES ENGAGEMENTS DANS LE CADRE 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.*

### 5.1 OBJECTIFS DU CANADA EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Le **Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques** de 2016 a servi de base à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris de 2015. Au titre de ce cadre, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de 30 % par rapport à 2005.

En 2020, le Canada a annoncé un plan climatique renforcé, intitulé **Un environnement sain et une économie saine**. Dans le cadre de ce plan, le Canada s'est engagé à dépasser son objectif actuel pour 2030, en réduisant les émissions d'au moins 85 millions de tonnes au-delà des réductions qui seront induites par le Cadre pancanadien, ce qui se traduira par une réduction des émissions de 32 % à 40 % par rapport aux niveaux de 2005 en 2030.

En mars 2022, le gouvernement du Canada a présenté le **Plan de réduction des émissions pour 2030**, qui fournit une feuille de route pour l'économie canadienne afin de réduire les émissions de 40 % à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030, en s'appuyant sur les actions décrites dans les plans climatiques précédents du Canada. La **Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité** a établi l'engagement du gouvernement du Canada à atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et à réduire ses émissions de l'ordre de 40 % à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030 (en vertu de l'Accord de Paris), et elle exige que le gouvernement produise des plans et des rapports d'étape à l'appui de l'atteinte de ces objectifs.

### 5.2 OBJECTIFS DE L'INDUSTRIE EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Bien que l'aviation soit actuellement responsable d'un faible pourcentage (environ 2 %) des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>, la demande de voyages en avion devrait continuer à augmenter. L'industrie du transport aérien 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 CO<sub>2</sub>.

Air Transat et d'autres importantes compagnies aériennes canadiennes ont conclu le premier accord volontaire au monde visant à réduire les émissions de l'aviation. Cet accord a été conclu en 2005 par Transports Canada et l'industrie du transport aérien. Le plan fixait un objectif ambitieux consistant à améliorer l'efficacité énergétique d'un taux annuel moyen d'au moins 2 % par an de 2005 à 2020, par rapport à l'année de référence 2005. Air Transat et le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) travaillent avec le gouvernement canadien pour établir un objectif ambitieux à long terme conforme aux objectifs climatiques canadiens et internationaux.

En outre, l'IATA reconnaît la nécessité de relever le défi mondial du changement climatique et a adopté trois objectifs pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien :

- Augmentation moyenne de l'efficacité énergétique de 1,5 % par année de 2009 à 2020. Cet objectif à court terme a été atteint, l'industrie affichant une augmentation de plus de 2 % selon une moyenne mobile.
- Croissance carboneutre à partir de 2019. La croissance carboneutre sur les liaisons internationales vers les pays participant sera assurée par des compensations dans le cadre du CORSIA de l'OACI. La croissance des émissions sur les itinéraires non visés par le CORSIA doit être adressés par d'autres mesures d'atténuation, telles que les carburants d'aviation durables, les crédits volontaires de carbone, les améliorations de l'efficacité et des infrastructures, et les technologies.
- Lors de la 77<sup>e</sup> assemblée générale annuelle de l'IATA en 2021, une résolution de carboneutralité (*Fly Net Zero*) a été adoptée par les compagnies aériennes membres de l'IATA, dont Air Transat, les engageant à atteindre des émissions nettes de carbone provenant de leurs activités d'ici 2050. Cet engagement aligne le transport aérien sur les objectifs de l'Accord de Paris visant à limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C. Lors de la COP26, 23 pays, dont le Canada, ont signé la déclaration de l'Aviation Climate Ambition Coalition. La déclaration reconnaît la nécessité pour l'aviation de « se développer de manière durable » et réaffirme le rôle de l'OACI dans la mise en œuvre d'objectifs climatiques à court, à moyen et à long termes pour l'industrie. La déclaration s'engage à assurer l'efficacité maximale du CORSIA, ainsi que le développement et le déploiement des carburants d'aviation durables.

## 5.3 OBJECTIFS DE TRANSAT EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Transat s'engage à atteindre les objectifs d'émissions du Canada et de l'industrie. Comme indiqué précédemment, les émissions de l'aviation sont intrinsèquement difficiles à décarboniser à court terme et, en raison de la pandémie de COVID-19, il est difficile de prévoir le volume du trafic aérien à l'avenir. Par conséquent, nous travaillons actuellement sur un plan d'action à moyen et à long terme pour 2050 et nous incluons des objectifs à moyen terme dans les prochains rapports de divulgation liés au climat.

### VERT DANS LES AIRS

- Croissance carboneutre depuis 2019
- Établissement d'un objectif intermédiaire de réduction des GES (2030 ou 2035)
- Carboneutralité d'ici 2050

### VERT AU SOL

- Réduction de 30 % des émissions de GES de nos bâtiments d'ici 2030 (année de référence : 2019)
- Réduction de 30 % des émissions de GES de notre parc de véhicules (année de référence : 2019)

## CONTRIBUTION DE TRANSAT AUX ENGAGEMENTS DU CANADA EN MATIÈRE DE CLIMAT

L'intégration du changement climatique dans la structure de gouvernance globale de Transat nous permettra de bien évaluer les risques et les opportunités climatiques, de prendre des décisions stratégiques appropriées quant à la manière de gérer ces risques et ces opportunités, de fixer des objectifs et de rendre compte des progrès accomplis pour les atteindre. Nous alignerons nos objectifs sur ceux du Canada et de l'industrie afin d'atteindre et de dépasser les engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris. Voir la section **GOVERNANCE** du présent rapport pour plus de détails.

Grâce à la stratégie de gestion des risques et des opportunités à court, à moyen et à long termes de Transat, nous trouverons des moyens de contribuer à la réalisation des engagements du Canada dans le cadre de l'Accord de Paris. Voir la section **STRATÉGIE** du présent rapport pour plus de détails.

Transat s'efforcera d'atteindre les objectifs de réduction des émissions du Canada en vertu de l'Accord de Paris en mettant en œuvre des politiques, des pratiques et des initiatives de réduction des émissions. Voir la section **STRATÉGIE** du présent rapport pour plus de détails.

## ANNEXE

### TABLEAU DE DONNÉES : INDICATEURS CLIMATIQUES

ÉMISSIONS DE GES (en tonnes de CO <sub>2</sub> )	2021	2020	2019	2018	2017
Portée 1 – Vols internationaux	107 671	-	-	-	-
Portée 1 – Vols intérieurs	15 689	-	-	-	-
Total des émissions de portée 1 associées aux vols	123 360	407 441	1 586 538	1 581 461	1 462 488
Portée 1 – Autres : véhicules d'entreprise	Non disponible actuellement	681	1 045	1 093	331
Portée 1 – Autres : hangars de la compagnie aérienne	473	1 099	1 523	1 588	750
Total des émissions de portée 1	123 833	409 221	1 589 106	1 584 142	1 463 569
Portée 2 – Électricité achetée au Québec	19,42	26,97	28,86	26,07	28,83
<b>Total des émissions</b>	<b>123 834</b>	<b>409 236</b>	<b>1 589 128</b>	<b>1 584 163</b>	<b>1 463 589</b>
<b>EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE</b>					
Consommation unitaire (Litres par passager par 100 km)	3,15	3,18	2,89	2,95	2,98
<b>FACTEUR D'ÉMISSION</b>					
Émissions unitaires (KG de CO <sub>2</sub> par passager par 100 km)	7,97	8,05	7,31	7,46	7,54
<b>AUTRES ÉMISSIONS DE GES DE L'AVIATION (Quantité totale d'émissions en tonnes de CO<sub>2</sub>)</b>					
SO <sub>x</sub>	822	2 716	10 577	10 543	9 750
NO <sub>x</sub>	11	37	145	144	133
CH <sub>4</sub>	107	354	1 379	1 374	1 271
<b>ÉNERGIE</b>					
Carburant d'aéronef consommé (Litres)	48 952 381	161 683 066	629 578 591	627 563 750	580 352 500
Énergie du carburant d'aéronef (Mégajoules)	3 033	5 704	22 211	22 140	20 475
Consommation de gaz naturel (m <sup>3</sup> )	254 614	591 123	818 847	853 848	403 461
Consommation d'électricité (kWh)	7 994 996	11 015 356	11 751 852	10 742 327	11 785 011