



Supplément 2024

Rapport de divulgation lié au climat

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

Juin 2025

Message de la présidente et cheffe de la direction

En 2024, différents éléments hors de notre contrôle ont limité les retombées de nos efforts visant à réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Nous avons d'abord dû composer avec des retards dans la livraison de nouveaux avions plus écoénergétiques, destinés à moderniser et renouveler notre flotte. L'ajout de ces nouveaux appareils offrant une meilleure efficacité énergétique représente un pilier phare de notre plan de décarbonation.

De plus, nous avons dû clouer au sol temporairement plusieurs de ces Airbus 321LR, en raison de défis d'entretien préventif avec leurs moteurs GTF de Pratt & Whitney. Ce faisant, nous avons été contraints de louer temporairement des avions de remplacement, moins efficaces et plus énergivores, pour maintenir notre offre à la clientèle. Cette situation a impacté les réductions d'émissions liées au renouvellement de notre flotte.

Par ailleurs, l'accès au carburant d'aviation durable (SAF), un autre de nos quatre piliers clés, demeure largement insuffisant pour nos besoins et inaccessible financièrement. Des données récentes de l'IATA montrent que la production mondiale de carburants durables pour l'aviation a atteint un million de tonnes en 2024. Bien qu'il s'agisse du double de l'année précédente, cette production ne représente que 0,3 % de l'offre totale en carburant d'aviation.¹ La production augmente donc lentement, mais elle est loin de suivre le rythme de la demande, surtout ici au Canada, là où nous opérons nos deux principales plateformes aéroportuaires (YUL et YYZ). Aucune avancée notable n'a été réalisée pour soutenir la production de SAF au Canada, ni concernant des incitatifs à l'abordabilité. Nous espérons donc que le travail du Canadian Council for Sustainable Aviation Fuels (C-SAF) pour catalyser un écosystème SAF et mobiliser les efforts pour accélérer la production commerciale de SAF au Canada portera ses fruits et incitera les gouvernements et les producteurs à investir dans ce domaine essentiel pour la décarbonation.

Dans un tel contexte, où les incertitudes et les impondérables font partie de notre quotidien, nous nous concentrons donc sur le pilier clé de notre parcours de décarbonation que nous pouvons directement contrôler, soit notre efficacité opérationnelle et énergétique. Ainsi, nous misons sur de nouvelles initiatives et solutions visant à optimiser notre gestion de carburant, dont certaines sont en cours de déploiement. Cela inclut, entre autres, de nouvelles façons d'optimiser l'utilisation de carburant au décollage et en zone aéroportuaire. De plus, nous révisons actuellement notre plan d'action climatique afin de refléter l'impact des facteurs externes hors de notre contrôle qui sont susceptibles d'affecter notre parcours de décarbonation.

Enfin, nous continuons d'approfondir notre compréhension des risques liés au climat afin d'optimiser notre démarche d'adaptation aux changements climatiques et de réfléchir à notre planification réseau en conséquence.



Annick Guérard
Présidente et cheffe de la direction

¹ [IATA, décembre 2024.](#)

À propos du supplément 2024

Ce nouveau supplément, qui respecte les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative au changement climatique (GIFCC)², est une mise à jour sommaire de l'année 2024, en référence à notre [Rapport de divulgation lié au climat en 2022](#). Ce faisant, il doit être lu en parallèle avec ce dernier. Ainsi, l'ensemble de notre structure de gouvernance pour les questions environnementales, sociales et de gouvernance, de même que les leviers de décarbonation et autres mesures de notre stratégie climatique, demeurent inchangés. Il en va de même pour les risques liés à la transition vers une économie sobre en carbone et les occasions découlant de celle-ci.

Le présent supplément pour l'année 2024 présente une mise à jour sur les risques découlant des effets des changements climatiques, suivant une analyse des scénarios climatiques initiée en 2023. Il contient également, en guise de rappel, notre parcours de décarbonation préalablement publié dans notre [Rapport de responsabilité d'entreprise 2022-2023](#), dans lequel nous expliquons notre stratégie en matière de développement durable et de responsabilité d'entreprise.

Toutes les données quantitatives de ce supplément couvrent la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2024, à l'exception de la section relative à l'intensité carbone, qui est basée sur les données de l'exercice financier 2024 (du 1^{er} novembre 2023 au 31 octobre 2024).

² Malgré la dissolution du GIFCC le 15 décembre 2023, les recommandations formulées par ce groupe demeurent pertinentes. Elles constituent un élément central du travail effectué par le Conseil canadien des normes d'information sur la durabilité.

Indicateurs liés au climat

Émissions de gaz à effet de serre (GES)

Émissions de GES (T CO ₂)	2024	2023	2022	2019 ^{1,2}
ÉMISSIONS DE PORTÉE 1				
Vols internationaux (CORSIA) ³	1 572 685	1 428 740	1 006 369	ND
Autres vols	11 223	46 796	51 646	ND
Total portée 1 – Carburant d’aviation	1 583 908	1 475 535	1 058 015	1 586 538
Autres et hangars	1 591	1 591	1 589	2 056
Véhicules terrestres	1 302	1 302	1 083	1 031
Total portée 1 – Autres ⁴	2 893	2 893	2 671	3 088
ÉMISSIONS DE PORTÉE 2				
Total portée 2 – Consommation d’électricité ⁴	152	152	194	332
TOTAL DES ÉMISSIONS DE PORTÉES 1 ET 2	1 586 953	1 478 581	1 060 880	1 589 958

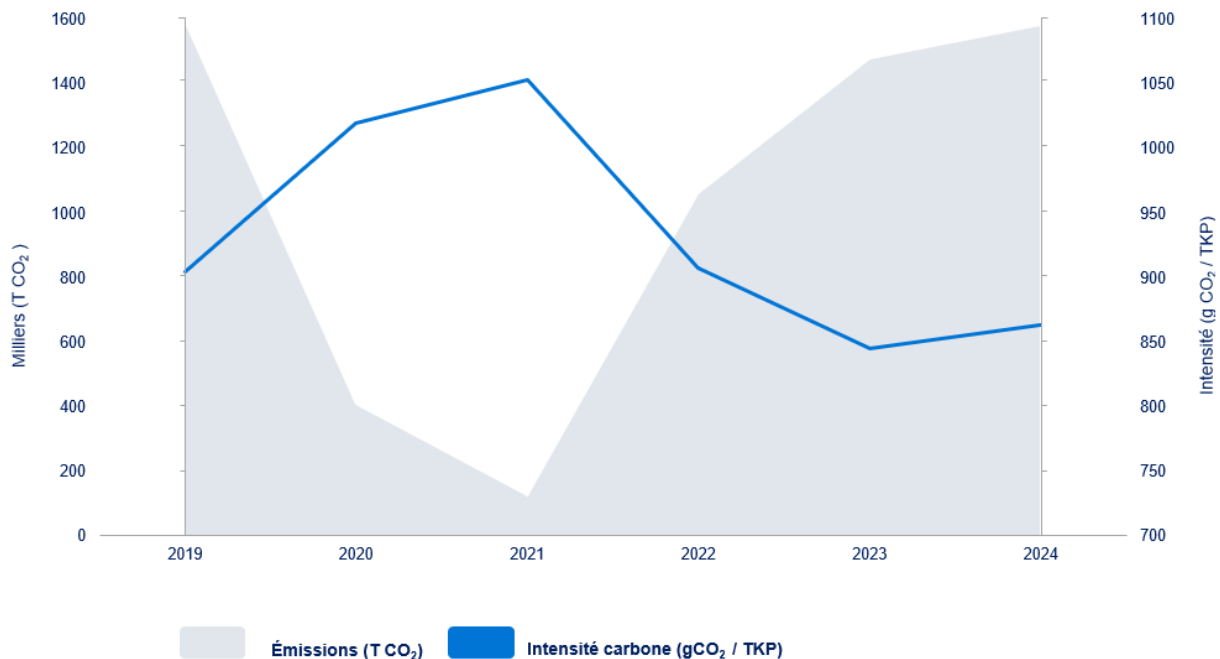
¹ Année de référence.

² Les années 2020 et 2021 ne figurent pas au bilan étant donné les arrêts forcés de nos activités pendant la pandémie de Covid-19.

³ Les émissions des vols internationaux CORSIA ont été vérifiées par un tiers indépendant (Normec-Verifavia).

⁴ Les données de 2024 étant partielles, nous avons retenu les résultats de 2023 pour ces catégories compte tenu de la constance observée dans notre consommation énergétique pour ces sources. Nous renforçons nos capacités de gestion des données sur les émissions pour une granularité de calcul accrue. Bien que ces catégories représentent 0,2% de nos émissions, cette démarche est importante pour la mise à jour de nos bilans futurs et pour notre compréhension des risques et opportunités climatiques.

Intensité carbone



Nos engagements

Pour guider nos actions, nous avons développé en 2022 un plan de gestion de notre impact carbone. Celui-ci est aligné sur les objectifs de l'Association du transport aérien international (IATA) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour réduire les émissions et contribuer aux efforts internationaux visant à agir à la hauteur de nos moyens face aux changements climatiques.

Transat s'est d'une part engagée à soutenir le développement de SAF et à viser la neutralité carbone sur l'horizon 2050.

Le carburant d'aviation durable (SAF)

Une ressource essentielle, mais encore peu disponible et très dispendieuse

L'atteinte des cibles de réduction des émissions de l'industrie aérienne dépend en grande partie d'un élément sur lequel nous avons peu de contrôle : l'accessibilité du SAF. En effet, à l'heure actuelle, la production de SAF est nettement insuffisante pour répondre à la demande croissante, ce qui freine la décarbonation de l'industrie de façon importante. D'ailleurs, en avril 2025, l'IATA a exprimé des réserves quant à la faisabilité de l'atteinte des cibles à long terme de l'industrie, car elle ne bénéficie pas du soutien nécessaire des gouvernements et du secteur de la production, qui tardent à accroître l'offre de SAF, alors qu'ils s'y étaient engagés il y a quelques années.³

Pour Transat, la production commerciale de SAF au Canada s'avère également nécessaire, puisque 50 % du ravitaillement de nos appareils en carburant d'aviation s'effectue en sol canadien. Une collaboration importante et coordonnée est donc requise entre toutes les parties prenantes de l'industrie et les gouvernements, puisqu'il en va de la capacité à décarboner le secteur de l'aviation commerciale.

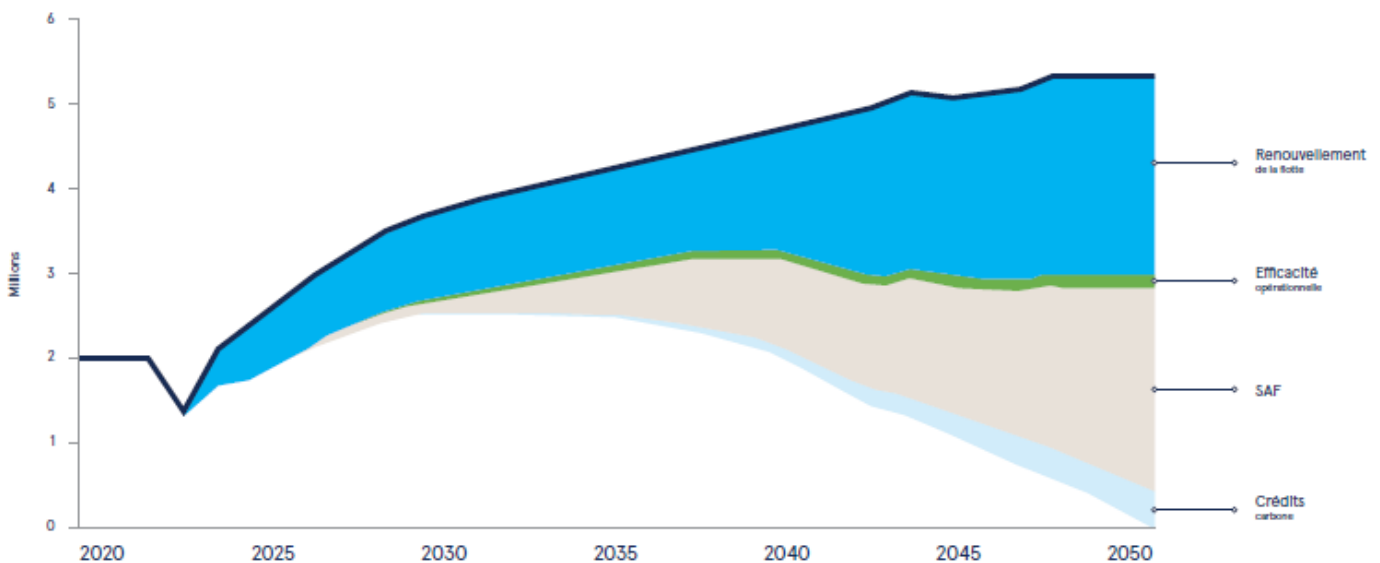
Nous espérons que la création, en 2022, du [Conseil canadien pour les carburants d'aviation durables \(C-SAF\)](#) – un organisme sans but lucratif qui rassemble tous les acteurs clés de l'écosystème de l'aviation canadienne dont Transat ainsi que compris les fournisseurs, les fabricants aéronautiques, les aéroports, les institutions financières et la communauté universitaire – permettra d'accélérer la production de SAF au Canada et d'augmenter notre approvisionnement.

³ [Rapport de Willie Walsh, Directeur général de l'IATA à la 81^e assemblée générale de l'IATA.](#)

Notre parcours de décarbonation

Notre parcours de décarbonation comprend quatre leviers qui visent à répondre aux objectifs d'action climatique de l'industrie aérienne.

Leviers	Renouvellement de la flotte	Efficacité opérationnelle	Carburant d'aviation durable (SAF)	Crédits carbone
Description	Remplacement des avions en fin de vie par les appareils les plus écoénergétiques de leur catégorie.	Optimisation de l'efficacité carbone par les opérations aériennes et terrestres.	Approvisionnement en SAF ayant un potentiel de réduction de carbone.	Achat de crédits carbone.
Potentiel de décarbonation 2050	45 %	2,6 %	45 %	7,4 %
Initiatives clés	Transition vers les A321LR, des appareils de nouvelle génération qui consomment moins de carburant.	Programme de gestion du carburant. Initiatives structurantes optimisant la consommation de carburant pendant certaines phases de vol clé.	Contribution à la feuille de route de C-SAF et élaboration de notre plan d'approvisionnement en SAF.	La quantité de crédits carbone nécessaire va évoluer selon la disponibilité de SAF.



Notre performance en 2024

De manière générale, nos émissions ont augmenté au cours de l'année, de même que l'intensité carbone de nos opérations. Cette situation s'explique par trois grands facteurs. D'abord, nous avons en 2024 accru la capacité offerte dans l'ensemble de nos marchés de 10,1 % par rapport à 2023, pour répondre à la forte demande anticipée. Cela s'est traduit par une hausse de 7,6 % du trafic exprimé en passagers-milles payants, toujours en comparaison avec l'exercice précédent.

Bien que nous ayons reçu les derniers appareils A321LR que nous attendions, nous avons été particulièrement affectés par les inefficiences découlant des enjeux de durabilité des moteurs GTF de Pratt & Whitney. Ce faisant, variablement entre 4 et 6 de ces appareils reconnus comme étant les plus écoénergétiques de leur catégorie et les plus performants sur notre flotte ont été cloués au sol pendant plusieurs mois en 2024. Ceci nous a contraints à louer temporairement des avions de remplacement moins adaptés à nos besoins et plus énergivores.

Enfin, la production et l'offre de SAF tardent à atteindre les niveaux requis pour nos besoins et prix acceptables pour nos moyens, si bien que nous avons un accès très limité à ce carburant qui nous permettrait de réduire nos émissions. En 2024, le seul SAF consommé par nos appareils fut en France, où la réglementation exige que les distributeurs fournissent 1,5% de SAF. Toutefois, la documentation de traçabilité n'étant pas disponible aux transporteurs aériens, nous ne sommes pas en mesure de comptabiliser les réductions liées à cette utilisation de SAF dans notre inventaire.

À l'heure actuelle, nous nous concentrons donc sur l'efficacité opérationnelle, soit le levier sur lequel nous avons le plus de contrôle. Au cours de l'année, nous avons ainsi annoncé la mise en place d'un nouvel outil d'optimisation de la phase de montée des aéronefs, OptiClimb®, qui permet d'améliorer l'efficacité de la consommation de carburant et de réduire les émissions de CO₂ lors de cette phase énergivore d'un vol.

Opticlimb® :

Une solution innovante pour réduire notre consommation de carburant

En 2024, nous avons annoncé la mise en place d'un nouvel outil à bord de nos appareils. OptiClimb®, une technologie de SITA, qui utilise différentes données (vols précédents, prévisions météorologiques, plans de vol, etc.) pour calculer les vitesses et niveaux optimaux permettant de réduire la consommation de carburant pendant la phase de montée d'un vol, sans compromettre la durée de celui-ci. Nous estimons qu'il pourra nous permettre d'économiser jusqu'à 70 kg de carburant pour un A320 et 150 kg pour un A330. Après une phase d'essai avec un groupe de pilotes instructeurs, le lancement officiel a eu lieu en février 2025.

L'outil, toujours en amélioration continue depuis son déploiement, nous aidera à améliorer notre efficacité en vol, tout en réduisant notre consommation de carburant et notre impact environnemental.

Gestion des risques liés au climat

En 2022, dans notre rapport de divulgation lié au climat, nous avons ciblé l'analyse de scénarios climatiques comme une mesure d'atténuation potentielle des risques physiques chroniques liés aux activités de Transat. Dans cette foulée, nos équipes, en étroite collaboration avec une société spécialisée, ont mené une analyse prévisionnelle et prospective de risques découlant des effets physiques des changements climatiques. Toujours pertinente puisque notre modèle opérationnel est demeuré similaire depuis 2022, celle-ci alimente notre stratégie d'affaires. Nous l'utilisons également au besoin, pour ajuster les processus de gouvernance et de gestion des risques de Transat.

Même si les risques physiques liés au climat ne soulèvent pas d'enjeux immédiats pour nos activités, ils nous permettent de nous doter d'un cadre pour les années à venir et nous incitent à approfondir notre compréhension des implications financières des risques climatiques.

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

Risques physiques : constats de l'analyse de scénarios climatiques

Pour comprendre les répercussions potentielles des risques physiques liés au climat sur la stratégie de l'entreprise, notre analyse de scénarios climatiques s'est concentrée sur les risques physiques auxquels Transat est exposée. Pour ce faire, nous avons travaillé avec la firme spécialisée en gestion des risques liés au climat Clearsum, qui a utilisé les modèles climatiques mondiaux (MCM) de la phase 6 du projet d'intercomparaison de modèles couplés (CMIP6). L'exposition à six types d'événements climatiques a été évaluée sur des horizons à moyen terme (2030) et à long terme (2050).

Un résumé des principaux risques et de leurs répercussions potentielles est présenté dans le [Supplément 2023](#) pour chacun des deux scénarios. Comme le réseau de Transat se concentre sur les destinations Sud et Europe, les résultats sont présentés pour ces deux grandes régions.