



Supplément 2025

# Rapport de divulgation lié au climat

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

Juin 2026

## Message de la présidente et cheffe de la direction

En 2025, l'évolution de notre performance climatique s'est inscrite dans un contexte marqué par des contraintes persistantes entre les impératifs de compétitivité du transport aérien et l'inaccessibilité des principaux leviers de décarbonation. Les enjeux liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney ont continué de contraindre la performance de nos opérations en immobilisant en moyenne cinq de nos appareils les plus écoénergétiques en 2025. À ce défi s'ajoute l'absence de progrès structurants en matière d'accès au carburant d'aviation durable au Canada. Ces éléments ont continué de restreindre la portée de notre plan de décarbonation au cours des derniers mois.

Néanmoins, Transat poursuit résolument sa démarche en concentrant ses efforts sur le levier que nous pouvons maîtriser le plus directement : l'efficacité énergétique. La gestion du carburant est centrale, puisqu'elle influe directement sur nos émissions et nos résultats opérationnels. C'est pourquoi nos équipes mobilisent leur expertise sur une base quotidienne pour optimiser son utilisation à toutes les étapes de nos opérations.

Cet engagement témoigne de notre volonté de soutenir les efforts de transition de l'industrie de manière pragmatique et opérationnelle, malgré un contexte économique et politique exigeant.



**Annick Guérard**

Présidente et cheffe  
de la direction

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

## TABLE DES MATIÈRES

---

À propos du supplément 2025 .....	4
Déclarations prospectives .....	4
<b>1. NOTRE PARCOURS DE DÉCARBONATION</b> .....	<b>5</b>
<b>2. NOTRE PERFORMANCE EN 2025</b> .....	<b>6</b>
Gestion et impacts des risques et des opportunités liés au climat .....	6
Risques physiques .....	6
Risques de transition liés à l'évolution réglementaire et technologique .....	7
Le carburant d'aviation durable : Une opportunité au bénéfice de la décarbonation et de la résilience énergétique .....	8
L'efficacité énergétique : un impératif quotidien .....	9
<b>3. INDICATEURS LIÉS AU CLIMAT</b> .....	<b>10</b>
Émissions de gaz à effet de serre (GES) .....	10
Intensité carbone .....	10
<b>4. ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS À L'EXERCICE DE RÉFÉRENCE</b> .....	<b>11</b>

## À propos du supplément 2025

Les divulgations de Transat relatives aux risques et aux opportunités liés au climat demeurent fondées sur les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC)<sup>1</sup> jusqu'à l'adoption par les Autorités canadiennes en valeurs mobilières (ACVM) des Normes canadiennes d'information sur la durabilité (NCID) et leur entrée en vigueur. Nous assurons une veille active de l'évolution des cadres de divulgation en matière de durabilité au Canada comme à l'international et entendons maintenir nos divulgations climatiques alignées sur les pratiques de l'industrie.

Le présent supplément présente une mise à jour<sup>2</sup> sur les facteurs ayant influencé notre plan de décarbonation en 2025, les impacts des risques physiques et de transition liés au climat, ainsi qu'une mise au point sur les opportunités en efficacité et en approvisionnement énergétique.

Toutes les données de ce supplément couvrent la période du 1er janvier au 31 décembre 2025, à l'exception des données relatives à l'intensité carbone, qui sont basées sur les données de l'exercice financier 2025, soit du 1<sup>er</sup> novembre 2024 au 31 octobre 2025.

### Déclarations prospectives

Le présent supplément contient des déclarations prospectives au sens des lois sur les valeurs mobilières applicables. Ces déclarations comprennent notamment des énoncés sur la stratégie de décarbonation de Transat, ses objectifs climatiques, ses cibles de réduction des émissions de GES et ses plans relatifs aux carburants d'aviation durables. Ces déclarations sont assujetties à des risques et à des incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de ceux envisagés, notamment la disponibilité et le coût du carburant durable d'aviation (SAF – sustainable aviation fuel), les conditions du marché, les événements climatiques extrêmes, les perturbations géopolitiques, l'évolution des réglementations environnementales et la disponibilité de nouveaux aéronefs. Transat ne s'engage pas à mettre à jour ces déclarations prospectives pour tenir compte d'événements ou de circonstances ultérieurs.

<sup>1</sup> Malgré la dissolution du GIFCC le 15 décembre 2023, les recommandations issues de ses travaux demeurent pleinement pertinentes et continuent d'alimenter les travaux du Conseil canadien des normes d'information sur la durabilité.

<sup>2</sup> Le supplément 2025 doit être lu en complémentarité du [rapport de divulgation lié au climat 2022](#) et des suppléments [2023](#) et [2024](#). L'ensemble des structures de gouvernance, nos leviers de décarbonation et la stratégie climatique qui y sont rapportées demeurent inchangées.

## 1. NOTRE PARCOURS DE DÉCARBONATION

Pour guider nos actions, nous avons développé en 2022 un plan de gestion de notre impact carbone, aligné sur les aspirations à long terme de l'Association du transport aérien international (IATA) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

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

Leviers	Renouvellement de la flotte	Carburant d'aviation durable	Crédits carbone	Efficacité opérationnelle
Description	Remplacement des aéronefs en fin de vie des appareils parmi les plus éco-énergétiques de leur catégorie.	Approvisionnement en SAF ayant un potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre.	Achat de crédits carbone.	Optimisation de l'efficacité carbone par les opérations aériennes et terrestres.
Potentiel de décarbonation 2050	45 %	45 %	7,4 %	2,6 %
Initiatives clés	Transition vers les A321LR, des appareils de nouvelle génération qui consomment moins de carburant.	Contribution à la feuille de route de C-SAF et aux forums de discussion sectoriels.	La quantité de crédits carbone nécessaire va évoluer selon la disponibilité de SAF.	Programme de gestion du carburant et déploiement de l'outil Opticlimb®

Plusieurs acteurs du secteur de l'aviation, dont l'IATA<sup>3,4</sup>, ont indiqué en 2025 que la trajectoire de décarbonation à moyen terme de l'industrie présente un degré d'incertitude élevé en raison des contraintes affectant le déploiement des solutions. La pleine réalisation du potentiel de nos leviers de décarbonation demeure ainsi conditionnelle à une accélération marquée du financement et du développement technologique, notamment pour la production de carburant d'aviation durable.

<sup>3</sup> IATA, Rapport annuel 2025, juin 2025

<sup>4</sup> IATA, Communiqué No. 57, décembre 2025

## 2. NOTRE PERFORMANCE EN 2025

---

De manière générale, le bilan de nos émissions pour l'année 2025, de même que l'intensité carbone de nos opérations, sont demeurés stables par rapport à celui de 2024. Cette situation s'explique par trois principaux facteurs.

D'abord, les problèmes inhérents aux moteurs GTF de Pratt & Whitney ont continué d'affecter notre flotte pour une troisième année consécutive. Au 31 octobre 2025, cinq de nos A321LR – nos appareils les plus écoénergétiques, consommant environ 20 % moins de carburant que les appareils de génération précédente – étaient encore immobilisés. Cette situation a limité les gains d'efficacité attendus du renouvellement de notre flotte, pilier phare de notre parcours de décarbonation.

Des perturbations opérationnelles soulignant l'impact des événements climatiques sur nos activités ont également marqué l'exercice. En Jamaïque notamment, le passage de l'ouragan Melissa a nécessité l'activation de nos protocoles de crise et la suspension temporaire de vols.

Dans ce contexte, nous avons maintenu notre priorité sur la gestion du carburant et l'intégration de l'efficacité énergétique à l'ensemble de nos opérations, soit le levier de décarbonation sur lequel nous avons le plus de contrôle.

### Gestion et impacts des risques et des opportunités liés au climat

Notre compréhension des risques et opportunités liés au climat repose sur l'analyse réalisée en 2022, qui demeure le socle de l'approche de Transat. En 2023, cette analyse a été approfondie afin de mieux évaluer les risques physiques susceptibles d'affecter nos opérations, notamment au moyen d'analyses de scénarios climatiques et de leur incidence sur nos activités. Les événements survenus au cours de l'année 2025 confirment la pertinence des constats de ces analyses.

De façon générale, les horizons de matérialisation des risques climatiques établis en 2022 se sont confirmés au cours de l'exercice 2025. Les événements climatiques majeurs, ainsi que l'évolution du cadre réglementaire et des technologies, ont continué d'exercer des pressions sur nos opérations compromettant ainsi l'atteinte du potentiel de décarbonation à moyen terme de nos leviers d'action.

### Risques physiques

Les événements de l'exercice 2025 ont illustré concrètement la matérialité des risques que nous avons anticipés dans notre analyse de scénarios climatiques.

L'impact de l'ouragan Melissa, qui a frappé la Jamaïque en octobre 2025, met en lumière la matérialité des risques physiques aigus que nous avons identifiés dans notre analyse pour la région des Caraïbes. Cet événement a occasionné l'activation de notre politique ouragan, déclenchant des opérations de rapatriement, la suspension temporaire de vols, le remboursement de forfaits hôteliers et des ajustements de notre planification réseau, occasionnant un impact financier important.

Malgré la forte résilience de notre modèle opérationnel, l'impact financier de même que le risque de multiplication d'événements de magnitude similaire dans les Caraïbes nous incitent à continuer d'approfondir notre compréhension des implications financières des risques physiques liés aux changements climatiques.

## Risques de transition liés à l'évolution réglementaire et technologique

Le cadre réglementaire encadrant les émissions du transport aérien est en constante évolution. En 2025, la Société était assujettie à plusieurs régimes de tarification et de compensation du carbone applicables aux vols internationaux, notamment :

- 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 (EU-ETS);
- Le Mécanisme d'échange de quotas d'émission du Royaume-Uni (UK-ETS).

Au cours du dernier exercice, des mandats d'incorporation de carburant d'aviation durable (SAF) sont également entrés en vigueur dans l'Union européenne (2 % en vertu du programme *ReFuelEU Aviation*) et au Royaume-Uni (2 % dans le cadre du *UK SAF Mandate*). Toutefois, à ce stade, les volumes de SAF consommés par Air Transat au titre de ces obligations ne peuvent pas être intégrés dans nos bilans d'émissions en raison de règles de double certification entre le régime CORSIA et la directive européenne sur les énergies renouvelables (RED) qui demeurent en cours de définition.

De plus, l'entrée en vigueur de la phase 1 du régime CORSIA en 2024 a mené à une première matérialisation des coûts de conformité en décembre 2025. À ce titre, l'année 2025 a principalement consisté à mesurer, déclarer et vérifier les émissions de nos vols internationaux par rapport au niveau de référence de 2019, afin d'établir les besoins de conformité pour la première phase du régime.

En raison notamment d'un accès rédhibitoire au SAF, combiné aux défis liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney, l'exercice 2025 ne s'est pas traduit par une réduction matérielle de nos émissions absolues. Dans ce contexte, la publication par l'OACI du facteur de croissance sectoriel (SGF) 2024, qui s'est avéré plus élevé qu'anticipé par l'industrie, a entraîné une mise à jour à la hausse des projections 2025 et 2026 pour ce même facteur par l'IATA. Ceci a entraîné des coûts de conformité au régime CORSIA plus élevés que ce qui avait été initialement anticipé.

L'impact financier rapporté en 2025, s'explique également par une forte exposition au régime, liée à la prédominance des vols internationaux au sein de notre réseau.

Dans ces conditions et en l'absence de leviers d'atténuation suffisants à court terme, Transat sera appelée à recourir davantage à l'achat de crédits de compensation carbone éligibles au régime CORSIA (EEUs, ou *Eligible Emission Units*), afin de satisfaire à ses obligations réglementaires. Ce recours constitue une obligation de conformité et ne représente pas, à lui seul, une solution structurelle à la décarbonation du transport aérien. La capacité de réduire durablement nos émissions demeure tributaire de facteurs externes, notamment la disponibilité à grande échelle de SAF à des coûts compétitifs, les avancées technologiques et l'évolution des cadres réglementaires.

Ces exigences réglementaires, particulièrement sur les marchés transatlantiques qui représentent une part importante de notre réseau, génèrent des coûts additionnels dans un contexte où l'approvisionnement en SAF, malgré certaines avancées, demeure limité et hors de prix.

Transat suit de près l'évolution de ces enjeux et participe, par l'entremise du Conseil canadien pour les carburants d'aviation durables (C-SAF) et des associations sectorielles, aux dialogues entourant l'élaboration des politiques canadiennes en matière de SAF.

## **Le carburant d'aviation durable : Une opportunité au bénéfice de la décarbonation et de la résilience énergétique**

L'atteinte des cibles de réduction des émissions de l'industrie aérienne dépend en grande partie d'un facteur sur lequel nous disposons de peu de leviers directs : l'accessibilité au carburant d'aviation durable. À l'heure actuelle, la production mondiale de SAF demeure nettement insuffisante pour répondre à la demande. Selon l'IATA, la production de SAF a atteint 1,9 million de tonnes en 2025, soit environ 0,6 % de la consommation totale du secteur aérien mondial<sup>5</sup>. Bien que ce volume représente une progression par rapport aux 1,0 million de tonnes produites en 2024, le rythme de croissance demeure très en deçà des besoins anticipés.

À titre de comparaison, la demande mondiale de SAF pourrait atteindre entre 15 et 17 millions de tonnes d'ici 2030, selon les scénarios liés aux mandats réglementaires<sup>6</sup>.

Au-delà de la faiblesse de l'offre, le coût actuel du SAF constitue un frein majeur à son adoption à grande échelle. Les écarts de prix persistants par rapport au carburant d'aviation conventionnel rendent cette ressource difficilement accessible d'un point de vue commercial et compétitif, en particulier dans un contexte de pressions accrues sur les coûts d'exploitation.

<sup>5</sup> IATA, Communiqué No. 57, décembre 2025

<sup>6</sup> Forum économique mondial (WEF), Financement des carburants d'aviation durables : études de cas et implications pour l'investissement, février 2025

Pour Transat, le développement d'une production commerciale de SAF au Canada revêt une importance particulière, puisque près de 50 % du ravitaillement de nos appareils en carburant d'aviation est effectué sur le territoire canadien. En 2025, l'offre de SAF disponible au Canada demeurerait toutefois insuffisante pour répondre à la demande à des prix compétitifs. Plusieurs projets ont néanmoins été annoncés, représentant une capacité potentielle combinée d'au moins 500 millions de litres d'ici 2030<sup>7</sup>.

À plus long terme, le développement d'une offre suffisante et diversifiée de SAF contribuerait non seulement à la décarbonation du secteur aérien, mais renforcerait également la résilience de l'industrie face aux chocs et aux crises énergétiques, comme celles observées au cours des derniers mois, en réduisant la dépendance aux carburants fossiles traditionnels.

Dans ce contexte, Transat continue d'appuyer les travaux du C-SAF ainsi que ceux des associations sectorielles dont elle est membre, afin de favoriser le développement d'une production commerciale de SAF au Canada et de mobiliser les gouvernements et les producteurs autour de cet enjeu structurant pour l'avenir du secteur aérien.

## L'efficacité énergétique : un impératif quotidien

Dans un contexte marqué par une accessibilité limitée au carburant d'aviation durable, nous concentrons nos efforts sur les leviers de réduction des émissions qui relèvent directement de notre contrôle. L'amélioration de l'efficacité énergétique de nos opérations aériennes constitue, à ce titre, un axe d'intervention quotidien.

Cette approche revêt une importance accrue dans un environnement caractérisé par une volatilité des marchés de l'énergie et des tensions récentes sur l'approvisionnement en carburant. Dans un contexte de rareté relative de la ressource, toute initiative permettant d'optimiser la consommation de carburant contribue non seulement à la réduction des émissions, mais également à la résilience opérationnelle et financière de l'organisation.

C'est dans cette perspective qu'OptiClimb®, un outil développé par SITA, a été officiellement lancé en février 2025, à la suite d'une phase d'essai menée avec des pilotes instructeurs. En s'appuyant sur l'analyse des données de vols antérieurs, les prévisions météorologiques et les plans de vol, OptiClimb® permet d'optimiser les vitesses et les niveaux de montée, sans incidence sur la durée des vols ni sur la sécurité des opérations. L'outil est désormais intégré aux pratiques courantes de vol et est l'instrument phare des efforts quotidiens déployés par nos équipes pour l'intégration de l'efficacité énergétique à notre culture opérationnelle.

<sup>7</sup> [BC Chamber of Commerce, Sustainable Aviation Fuel Takes Flights, 2025](#)

### 3. INDICATEURS LIÉS AU CLIMAT

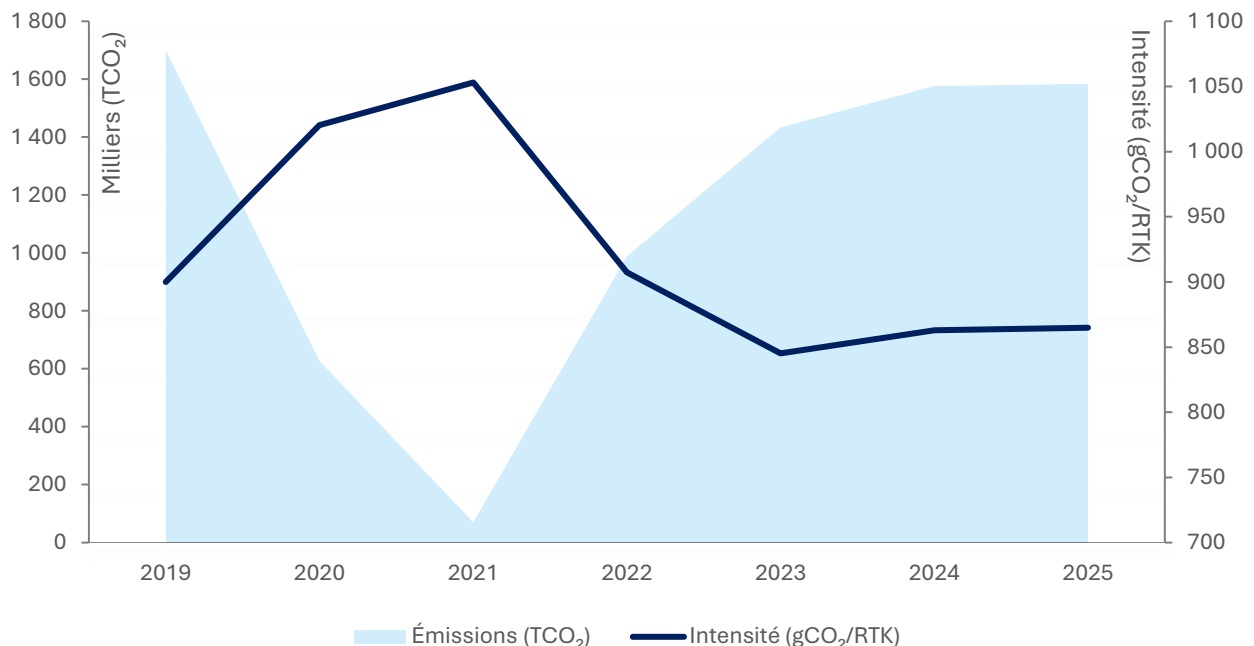
#### Émissions de gaz à effet de serre (GES)

Émissions de GES (T CO <sub>2</sub> )	2025	2024	2023	2019 <sup>1</sup>
<b>ÉMISSIONS DE PORTÉE 1</b>				
Vols internationaux (CORSIA) <sup>2</sup>	1 569 943	1 572 685	1 428 740	ND
Autres vols	12 061	11 223	46 796	ND
<b>Total portée 1 – Carburant d’aviation</b>	<b>1 582 004</b>	<b>1 583 908</b>	<b>1 475 535</b>	<b>1 586 538</b>
Autres et hangars	1 557	1 591	1 591	2 056
Véhicules terrestres	2 446	1 302	1 302	1 031
<b>Total portée 1 – Autres</b>	<b>4 003</b>	<b>2 893</b>	<b>2 893</b>	<b>3 088</b>
<b>ÉMISSIONS DE PORTÉE 2</b>				
<b>Total portée 2 – Consommation d’électricité</b>	<b>77</b>	<b>152</b>	<b>152</b>	<b>332</b>
<b>TOTAL DES ÉMISSIONS DE PORTÉES 1 ET 2</b>	<b>1 586 084</b>	<b>1 586 953</b>	<b>1 478 581</b>	<b>1 589 958</b>

<sup>1</sup> Année de référence

<sup>2</sup> Les émissions des vols internationaux CORSIA ont été vérifiées par un tiers indépendant (Normec-Verifavia)

#### Intensité carbone



---

## 4. ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS À L'EXERCICE DE RÉFÉRENCE

---

Certains événements survenus après le 31 décembre 2025 feront l'objet d'un suivi dans notre prochain rapport annuel de divulgation lié au climat.

Les perturbations survenues au cours de la première moitié de 2026, liées au contexte géopolitique mondial et à l'impact sur l'approvisionnement en carburant, ont conduit à une réduction d'environ 6 % du volume de vols estivaux d'Air Transat à destination des États-Unis, de l'Europe et des Caraïbes. Les ajustements apportés à nos opérations sont susceptibles d'entraîner une certaine variabilité dans notre trajectoire de décarbonation.

Cette situation met également en lumière l'opportunité de résilience accrue que pourrait représenter, à terme, le développement accéléré du carburant d'aviation durable, permettant par le fait même une décarbonation de l'industrie.