



Les Principes Poséidon ou la vertu des navires plus propres

Alain Gautron

associé

& Hortense Atthenont-Duret

senior collaboratrice cabinet Stephenson Harwood

On estime aujourd'hui que le transport maritime représente près de 2,2% des émissions globales de gaz à effet de serre au niveau mondial, et que si rien ne change ces émissions croîtront de 50 à 250% d'ici 2050. Il n'est donc pas surprenant que la décarbonisation du transport maritime soit l'un des sujets les plus discutés du moment par le secteur.

S'inscrivant dans un contexte plus global d'interrogations sur l'impact environnemental de nos modes de vie et des industries, notamment de transport, qui les sous-tendent, articles, webinars, podcasts et colloques fourmillent sur cette question – avec en ligne de mire l'interrogation principale : comment atteindre les objectifs fixés en 2018 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de réduction de 50% des émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime par rapport aux niveaux de 2008 d'ici à 2050 ?

Carburants alternatifs, « design » repensé des navires, propulsion vélique, réduction de la vitesse, sont autant de pistes qui sont explorées et discutées à l'heure actuelle par les armateurs afin d'arriver au navire zéro carbone le plus rapidement possible. Cependant, de l'accord de tous, une mobilisation de l'ensemble de la filière, armateurs donc, mais aussi constructeurs et

Les Principes Poséidon ou la vertu des navires plus propres

« designers » fournisseurs d'énergie, installations portuaires, clients finaux et financeurs, sera nécessaire pour atteindre ces objectifs.

C'est dans ce contexte que onze institutions financières particulièrement actives dans le secteur du financement maritime ont lancé le 18 juin 2019, après plusieurs années de travaux, et avec l'appui du *Global Maritime Forum* et la *Getting to Zero Coalition* (un partenariat entre notamment le *Global Maritime Forum* et le Forum Economique Mondial, dont l'objectif est l'arrivée sur le marché des premiers navires neutres en carbone d'ici 2030), les Principes Poséidon.

L'objectif principal de ces Principes est de créer un cadre commun pour les institutions financières, permettant de mesurer et de publier « l'alignement climatique » des portefeuilles de financement maritime des établissements signataires - c'est-à-dire l'alignement des navires qu'elles financent par rapport aux trajectoires de décarbonisation nécessaires pour atteindre les objectifs de l'OMI. L'idée étant *in fine* d'intégrer des critères environnementaux dans les décisions de financement des banques, et donc dans les décisions d'investissement de leurs clients.

Les Principes Poséidon comptent aujourd'hui dix-huit établissements signataires : Citibank, Société Générale, Den Norske Bank, qui ont été à l'initiative du projet et ont mené les travaux préparatoires, puis Crédit Agricole CIB, BNP Paribas et Crédit Industriel et Commercial en France, ou encore ABN Amro, Crédit Suisse, Danske Bank, Danish Ship Finance, DVB Bank SE, ING, Nordea Bank, Sparebanken Vest et Sumitomo Mitsui Trust Bank, et enfin deux agences de crédit export, Bpifrance Assurance Export et Export Credit Norway.

En pratique, ces établissements signataires sont devenus membres d'une association, la *Poseidon Principles Association*, basée au Danemark, et administrée au quotidien par un secrétariat lui-même assuré par le *Global Maritime Forum* par un contrat de service.

Précisons d'abord le champ d'application des Principes Poséidon : aujourd'hui, seules des institutions financières peuvent être signataires. Les financements concernés, qui peuvent être sous forme de prêts ou de crédit-baux, sont ceux dans le cadre desquels ces institutions signataires agissent comme prêteurs, bailleurs ou garants, pour autant qu'ils soient garantis par une hypothèque ou la propriété d'un navire, et que ledit navire rentre dans le système de collecte des données de l'OMI (*Data Collection System*, ou DCS – qui vise les navires dont la jauge brute est de plus de 5 000 tonnes et qui naviguent à l'international).

Les Principes Poséidon s'articulent autour de quatre principes : mesure (*assessment*), fiabilité (*accountability*), mise en œuvre (*enforcement*) et transparence (*transparency*).



1. Mesure

Les institutions signataires des Principes Poséidon s'engagent à déterminer annuellement l'alignement de leur portefeuille par rapport aux trajectoires de décarbonisation nécessaires pour atteindre l'objectif fixé par l'OMI de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime de 50% d'ici 2050.

Pour cela, les Principes Poséidon prévoient qu'il faut commencer par mesurer l'intensité carbone des navires financés, c'est-à-dire le nombre de grammes de CO₂ émis par un navire pour déplacer une tonne de marchandises sur un mille nautique.

À partir des données relatives à la consommation annuelle, la distance parcourue et le DWT (*deadweight tonnage* – tonnage de port en lourd) du navire, on peut déterminer son « AER » (*Annual Efficiency Ratio*), qui s'exprime en gramme de CO₂ par tonne-mille, selon la formule suivante :

$$AER = \sum_i C_i / \sum_i dwtD_i$$

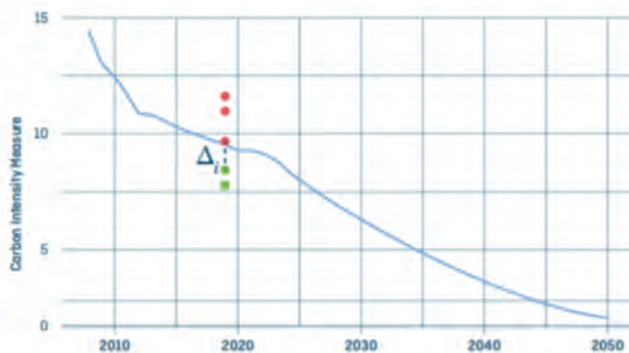
Où C_i représente les émissions de CO₂ pour un trajet i calculées en appliquant la consommation de carburant pour ce voyage au facteur carbone du carburant utilisé, dwt est le tonnage de port en lourd du navire et D_i est la distance parcourue lors du voyage i .

On obtient l'AER en appliquant la formule ci-dessus à l'ensemble des trajets réalisés par le navire sur une année.

La trajectoire de décarbonisation quant à elle correspond aux émissions de CO₂ par un navire afin de déplacer une tonne de marchandises sur un mille qui devraient être respectées pour atteindre les objectifs de l'OMI quant à la réduction de 50% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Ces trajectoires sont déterminées pour chaque type et taille de navire par le secrétariat de la *Poseidon Principles Association* – l'idée étant d'avoir des bases de calcul identiques entre signataires afin d'arriver à des résultats comparables.

L'alignement climatique d'un navire est déterminé en confrontant la trajectoire de décarbonisation applicable avec l'intensité carbone du navire durant l'année passée, ce qui se traduit en un pourcentage, positif si l'alignement n'est pas respecté, négatif si l'alignement est respecté.

Dans l'exemple ci-contre, repris des règles techniques (*technical guidance*) des Principes Poséidon, les points représentent l'AER de différents navires, et le



Les Principes Poséidon ou la vertu des navires plus propres

Le trait bleu représente la trajectoire de décarbonisation pour ce type et cette taille de navires. Les navires représentés par un point rouge ne sont pas alignés, ceux représentés par un point vert le sont.

Une fois l'alignement climatique de chaque navire figurant dans le portefeuille de financement de l'institution signataire calculé, on peut déterminer l'alignement climatique du portefeuille dans son ensemble.

Pour cela il faudra d'abord déterminer la part que représente chaque navire dans le portefeuille total de financement maritime de la banque au 31 décembre de l'année précédente (sur la base de la dette en principal restant due à la banque au 31 décembre de l'année concernée au titre du financement de ce navire). Puis on lui applique le pourcentage d'alignement pour le navire concerné tel que déterminé ci-dessus. Enfin on additionne le tout.

On peut reprendre un exemple figurant là encore dans les règles techniques des Principes Poséidon afin de rendre ces explications plus concrètes :

Financial Product	Year	IMO	Actual Value (CO ₂ Intensity)	Required Value (CO ₂ Intensity)	Alignment Delta	Debt Outstanding (million \$)	Debt Outstanding (Share of Portfolio)
1	2019	9511349	7	8.3	-16%	150	19%
1	2019	9340635	10.4	9.8	6%	150	19%
2	2019	9293739	10.1	8.3	21%	100	13%
2	2019	9331517	9.5	7.5	26%	400	50%

Financial Product	Capital Exposure (million \$)	Alignment Delta
Portfolio	800	14%

Dans l'exemple ci-dessus, le premier navire, dont le financement représente 19% du portefeuille de

la banque, est aligné. Les autres navires, dont les financements représentent respectivement 19, 13 et 50% du portefeuille de la banque, ne le sont pas. Au total, le portefeuille n'est pas aligné, avec un delta de 14%.

Ce qui compte, ce n'est donc pas quel type de navire le signataire a financé, mais bien l'alignement de chaque navire par rapport aux objectifs de l'OMI.

1. Poseidon Principles, Technical guidance, *figure 5, page 18*.

2. Poseidon Principles, Technical guidance, *table 1 and table 2, page 21*.



2. Fiabilité

Nous avons vu que la première étape pour les banques signataires était de déterminer l'AER des navires figurant dans leur portefeuille. Ils ont pour cela besoin de données fiables et accessibles.

Ces données existent déjà : conformément à un avenant à l'Annexe MARPOL VI entré en vigueur en mars 2018, les armateurs ont en effet l'obligation depuis le 1er janvier 2019 de transmettre annuellement au pavillon ou à une "RO" (*Recognized Organisation*) les données suivantes, pour leurs navires de plus de 5.000 tonneaux bruts et qui naviguent à l'international :

- type de carburant utilisé et consommation ;
- distance parcourue ;
- nombre d'heures en mer ;
- caractéristiques techniques du navire, y compris le tonnage de port en lourd.

Notons que les "ROs" (*Recognized Organisations*) sont des sociétés autorisées par les pavillons à accomplir certaines vérifications pour leur compte s'agissant des navires. Il peut s'agir de sociétés de classification mais aussi de sociétés indépendantes, en fonction du pavillon.

Une fois ces données transmises et vérifiées comme respectant les réglementations applicables par le pavillon ou la "RO", l'armateur se voit remettre une *Statement of Compliance* (SoC) pour le navire, puis les données sont transmises à l'OMI.

Les données de l'OMI sont anonymes et confidentielles, et ne sont donc pas directement accessibles par les signataires des Principes Poséidon.

Pour pouvoir se baser sur ces données, ils devront donc soit les demander directement à l'armateur (ce qui n'augmentera a priori pas sa charge de travail puisqu'il doit déjà les transmettre à l'OMI), soit, avec l'autorisation de l'armateur, les demander à la "RO" à qui l'armateur les a par ailleurs transmises – la méthode privilégiée par les Principes Poséidon étant le passage par la "RO" (« *preferred pathway* » vs « *allowed pathway* »).

À partir de ces données, le signataire Poséidon pourra calculer l'AER du navire concerné, puis, en le confrontant à la trajectoire de décarbonisation applicable déterminée et fournie par le secrétariat de l'association des Principes Poséidon, l'alignement climatique du navire en question. Ces calculs peuvent être faits en interne, ou sous-traités à une "RO" ou à un tiers. Là encore, le passage par une "RO" est privilégié (« *preferred pathway* » vs « *allowed pathway* »).

Enfin, à partir de l'alignement climatique de chaque navire en portefeuille, et des données relatives au portefeuille de financements du signataire, on pourra déterminer l'alignement climatique du portefeuille dans son ensemble. Là encore, le signataire peut faire les calculs en interne ou les sous-traiter à une "RO" ou à un tiers.

Les Principes Poséidon ou la vertu des navires plus propres

Terminons par le fait que le signataire, avant de transmettre au secrétariat de l'association le résultat de ses calculs et l'alignement climatique de son portefeuille pour l'année passée, devra également déterminer et communiquer au secrétariat (i) le pourcentage de son portefeuille pour lequel il n'a pas pu calculer l'alignement climatique faute de données, (ii) la partie de son portefeuille pour laquelle il a eu recours au « *preferred pathway* » ou au « *allowed pathway* » et (iii) le cas échéant, le nom des "ROs" et/ou des sous-traitants auxquels il aura eu recours pour ses calculs.

3. Mise en œuvre

L'information nécessaire à la mise en place des Principes Poséidon existe donc, mais encore faut-il que les signataires puissent y avoir accès. En effet, rien en pratique ne contraint aujourd'hui les armateurs à communiquer ces données à leurs prêteurs.

Pour les financements futurs, les signataires devront prévoir dans leur documentation des clauses permettant la mise en œuvre des Principes Poséidon. À cet effet, le secrétariat tient à la disposition des signataires un modèle de clause prévoyant l'engagement de l'armateur de fournir aux signataires les informations nécessaires afin de leur permettre de remplir leurs obligations au titre des Principes Poséidon.

Pour les prêts existants, en fonction de la manière dont la documentation est rédigée, il devrait dans de nombreux cas être possible pour les signataires d'obtenir ces informations de l'armateur, sur demande. Le secrétariat met à la disposition des signataires un modèle de lettre pour demander les informations nécessaires.

L'association a par ailleurs le projet de créer un portail commun d'informations qui serait alimenté navire par navire par les sociétés de classification. L'idée serait de permettre à chaque signataire d'aller récupérer directement les informations relatives aux navires figurant dans son portefeuille afin de faire ses calculs.

4. Transparence

C'est l'un des principes fondamentaux des Principes Poséidon – puisqu'ils ont été créés sur la base du volontariat et reposent sur l'engagement des signataires à rendre public l'alignement climatique de leurs portefeuilles. Ce principe de transparence se déroule en trois temps.

Dès qu'une institution devient signataire des Principes Poséidon, elle doit faire connaître publiquement son adhésion « de la manière la plus adaptée ». Cette publicité a pour objet d'assurer la sensibilisation aux Principes Poséidon et d'en faire connaître les membres.

Puis, chaque année, l'institution signataire doit remettre toutes les



informations requises au secrétariat : alignement climatique du portefeuille pour l'année passée donc, mais aussi, comme nous l'avons vu, informations sur la méthode utilisée pour les différents calculs et pourcentage du portefeuille pour lequel les calculs n'ont pu être effectués faute de données. Les données pour l'année passée « n » doivent être communiquées au plus tard le 30 novembre de l'année suivante - « n+1 ». Puis le secrétariat publie les scores de l'ensemble des signataires avant le 31 décembre.

Le troisième point du principe de transparence concerne la publication annuelle du pourcentage d'alignement du portefeuille du signataire. Cette publication doit être effectuée dans une communication institutionnelle, selon des modalités au choix du signataire (sur le type de communication, sur le délai de publication, etc.) – le principe conducteur étant de ne pas imposer aux signataires des contraintes trop lourdes en la matière.

Quel avenir pour les Principes Poséidon ?

Précisons d'abord que les Principes Poséidon ne sont pas figés dans le marbre. L'association pourrait ainsi prendre en compte d'autres facteurs pour la détermination des alignements climatiques (par exemple si les données relatives au poids des cargaisons à chaque trajet des navires devenaient facilement accessibles, ce qui permettrait de calculer de façon plus précise les émissions réelles de gaz à effet de serre) ou faire évoluer les trajectoires de décarbonisation, et réfléchir à étendre son champ d'application et à permettre à d'autres acteurs d'intégrer l'association.

Il s'agit finalement d'un point de départ pour permettre l'intégration du critère environnemental dans les financements maritimes.

Pendant de nombreuses questions restent en suspens.

Tout d'abord le développement de ces principes dans le marché bancaire. A l'heure actuelle, la majorité des acteurs membres de l'association sont des établissements nord-européens. Il convient donc de s'interroger sur le développement de ces principes sur les autres continents. En effet, les banques asiatiques, qui sont des acteurs très importants du financement de l'industrie maritime, n'ont pour l'instant pas adopté les Principes Poséidon. La volonté européenne grandissante de réglementer les émissions de CO2 dans le secteur naval et d'intégrer le secteur dans le système européen d'échange de quotas d'émissions devrait accélérer les évolutions en Europe, mais cela ne créera-t-il pas un déséquilibre encore plus fort avec le reste du monde, notamment avec l'Asie ?

La crise économique provoquée par la Covid-19 en cette année 2020 soulève également des interrogations. Les enjeux environnementaux seront-ils oubliés lors de la relance économique ? Ils semblent que les pays occidentaux, en particulier européens, souhaitent mettre à profit cette crise pour changer de paradigme et promouvoir le développement d'un modèle plus vertueux vis-à-vis

Les Principes Poséidon ou la vertu des navires plus propres

de l'environnement. Sera-ce vraiment le cas ? La reprise passera-t-elle par un « verdissement » du secteur maritime comme certains l'appellent de leurs vœux, avec des investissements dans des navires moins énergivores – et au fonctionnement peut-être moins coûteux ? Cela deviendra-t-il vraiment un critère de décision financière pour les banques, ou est-ce un vœu pieux ?

D'autres voix s'élèvent par ailleurs déjà pour aller plus loin que les Principes Poséidon, avec des normes plus strictes. Pour certains, les objectifs de l'OMI de réduction des émissions de 50% d'ici 2050 manquent de mordant. L'organisation non lucrative "*Climate Bonds Initiative*" (CBI), qui a attribué un label vert à plus de 100 milliards d'obligations et qui souhaite désormais étendre son analyse au transport maritime, estime quant à elle que les navires qui transportent des énergies fossiles ne devraient pas pouvoir bénéficier des conditions propres au financement vert, notamment les pétroliers ou méthaniers. De plus, le CBI souhaite exclure les navires fonctionnant au GNL alors même que les armateurs promeuvent leur développement pour diminuer les émissions – en témoignent les dernières livraisons de CMA CGM ! L'organisation considère que leur développement, bien que positif, est insuffisant pour atteindre les objectifs de limitation du réchauffement climatique à 2 degrés. Un groupe de travail a été créé pour mettre en œuvre ses principes et on retrouve parmi ses membres des établissements déjà adhérents aux Principes Poséidon. Les Principes Poséidon ne vont-ils pas se retrouver noyés parmi des initiatives similaires ? Quel sera leur réel impact économique et financier ?

Conclusion

L'initiative des Principes Poséidon part du principe louable que le monde maritime et leurs financiers souhaitent s'autoréguler concernant la réduction des émissions de carbone. Il est aussi à espérer que l'exemple démontré par les participants à cette autorégulation encouragera même les plus récalcitrants, montrés du doigt, à se rallier de façon volontaire à cette initiative.

Si le mouvement semble avoir pris pied parmi les européens, il n'est pas certain que les institutions financières asiatiques voient cette initiative d'un bon œil, car elle affecterait l'industrie de la construction navale asiatique si celle-ci n'arrivait pas à construire dans un délai relativement court des navires « propres ». Il ne faudrait donc pas que, en raison de leur vertueuse décision prise au nom des Principes Poséidon, les institutions financières qui soutiennent les industries maritimes européennes s'affaiblissent au profit des pays de l'Orient.

Espérons que la vertu prévaudra car « *elle est douce, la terre, aux vœux des naufragés dont Poséidon en mer, sous l'assaut de la vague et du vent, a brisé le solide navire* »³.

3. L'Illiade de Homère.