

ÉCONOMIE

UN ACTEUR MONDIAL AUDACIEUX : «EURONAV»

Une seule acquisition bien ciblée a permis à la société d'armateurs anversoise *Euronav* de se propulser au niveau du top mondial des compagnies maritimes: elle a racheté au groupe de navigation danois *Mærsk* quinze superpétroliers qui servent au transport de pétrole brut. Coût: un milliard de dollars, soit 720 millions d'euros. Ainsi le nombre de navires-citernes d'une capacité de 200 000 à 320 000 tonneaux dont dispose *Euronav* est porté d'un seul coup de dix à vingt-cinq. Selon les observateurs, il s'agit là d'un coup de maître qui témoigne d'une belle intelligence stratégique et d'une très grande audace.

Euronav est une entreprise de pétroliers dirigée par Marc Saverys, l'un des tout grands hommes d'affaires discrets et richissimes que compte la Flandre. Descendant d'une famille active dans le secteur de la navigation depuis longtemps déjà, il est aussi le PDG de la société de transport de vrac sec CMB. Son frère, Nicolas Saverys, est à la tête du groupe maritime *Exmar* spécialisé dans le transport de gaz liquéfié. Avant la crise de 2008 déjà, Marc Saverys avait déclaré qu'il était à la recherche d'opportunités pour étendre sa flotte. La crise financière et économique a eu pour effet que le projet s'est retrouvé au frigidaire.

Le monde des superpétroliers a connu des difficultés pendant plusieurs années. Maintenant que s'annonce petit à petit un redressement économique, *Euronav* a ressorti ses projets de reprise. Une occasion attrayante s'est présentée: cherchant à se concentrer davantage sur le transport d'autres marchandises, *Mærsk* a mis en vente ses supertankers pour le pétrole brut. *Euronav* a enlevé le marché. Que l'entreprise fût disposée à allonger un milliard de dollars pour quinze superpétroliers signifie aussi qu'aux yeux de Marc Saverys la relance de l'économie est durable et que la demande de pétrole et, partant, de supertankers pour le transporter sur les mers du monde, ne fera que s'accroître.



Pour *Euronav* cette acquisition constitue un très grand pas en avant. La société devient aussi importante que *Frontline*, la société norvégienne de transport de pétrole par voie maritime qui occupe la place de leader sur le marché mondial. Il convient toutefois de nuancer. Il existe aujourd'hui quelque 620 superpétroliers. *Euronav* ne représente donc que 4% du marché. Celui-ci est dès lors très éparpillé et les compagnies maritimes indépendantes ne sont pas les seules à y jouer un rôle. Près de la moitié du marché des pétroliers est en effet contrôlée par de toutes grandes sociétés pétrolières telles que *Total*, *Shell* et *Exxon*, qui prennent donc à leur compte non seulement le pompage mais également le transport.

Pour la reprise des quinze supertankers, *Euronav* a dû racler les fonds de tiroir. L'entreprise était déjà cotée en bourse à Bruxelles. Marc Saverys et sa soeur Virginie, propriétaire du vignoble italien *Avignonesi*, possédaient quelque 28 % des actions et leur partenaire, l'armateur grec Peter Livanos, en détenait encore autant. Pour financer l'acquisition, *Euronav* est allée chercher des investisseurs institutionnels à *Wall Street*. Les intérêts des petits investisseurs dans *Euronav* ainsi que ceux de Livanos et de la famille Saverys diminueront. Marc et Virginie Saverys

posséderont encore environ 20% dans *Euronav*, mais avec Livanos ils demeureront l'actionnaire principal.

Saverys considère l'acquisition des superpétroliers de *Maersk* comme une première étape et caresse visiblement d'autres projets encore. Le marché était à peine conclu qu'*Euronav* lança une offre pour cinq navires de l'*Ocean Shipholding Group*. L'armateur américain décida finalement de ne pas les vendre, de sorte qu'*Euronav* n'a pas réussi à renforcer davantage sa position. Cette tentative témoigne néanmoins de l'ambition de l'entreprise dirigée depuis Anvers.

Dans une interview accordée au quotidien économique flamand *De Tijd* à l'occasion de la transaction portant sur les supertankers de *Mærsk*, Marc Saverys expliquait ce qui le motive: «Je sais ce que c'est que de gagner de l'argent, mais aussi d'en perdre. Ce secteur est fluctuant. Au cours des dernières années nous avons connu bien des déboires. J'ai vu s'envoler les billets de banque par les fenêtres. Posséder une belle maison est certes agréable. Mais on ne peut boire qu'un verre de vin ou d'eau à la fois. Créer de la valeur ajoutée me donne beaucoup plus de satisfactions que transmettre de la richesse».

Marc Saverys a en outre une réputation d'entrepreneur socialement engagé. Avec la CMB

il a contribué à la construction de la station Princesse-Élisabeth, station polaire belge à zéro émission de CO² en Antarctique. Il a également investi dans *Durabilis*, un fonds qui finance des projets agricoles dans des pays en voie de développement. Et il a mis 2,5 millions d'euros dans le *Red Star Line Museum* à Anvers, qui entend perpétuer le souvenir de la migration de l'Europe vers les États-Unis¹.

En 2014 Marc Saverys a encore investi au Pérou 70 millions de dollars dans la construction d'une usine d'extraction de stévia, une alternative au sucre, ce qui fait de lui l'un des producteurs de stévia les plus importants du monde. Son fils Sebastiaan a dit un jour que son père évoque parfois en plaisantant ce que l'on dira de lui dans cinquante ans: «Marc Saverys, producteur mondial de stévia... qui, précédemment, s'est aussi occupé un peu de navigation de temps à autre».

EWALD PIRONET

(TR. W. DEVOS)

1 Voir *Septentrion*, XLII, n° 4, 2013, pp. 73-75.