

GTT se propulse en tête de la flotte au GNL; Leader des navires méthaniers, l'ETI convertit le transport maritime au gaz naturel. Une pépite qui vaut 3 milliards, dont Engie cède les 40% qu'elle possède.

Nicolas Stiel

666 mots

7 janvier 2021

Challenges

Copyright 2021. Challenges All Rights Reserved.

En octobre dernier, Engie vendait à Veolia 29,9% de sa participation dans Suez. L'énergéticien espère céder une autre de ses participations, les 40% qu'il détient dans GTT. GTT ? Inconnue du grand public, cette entreprise est une pépite. Spécialisée dans les systèmes de confinement pour le transport maritime et le stockage de gaz naturel liquéfié (GNL), Gaztransport & Technigaz vaut 3 milliards d'euros en Bourse (+ 66 % depuis son introduction en 2014). Sa marge a atteint 50 % l'an dernier. Même 56 % au cours des six premiers mois de 2020.

Le secret de GTT réside dans sa technologie. L'ETI, qui emploie 450 personnes, a développé un système d'isolation unique à travers une membrane cryogénique qui offre aux cuves des bateaux une étanchéité quasi parfaite. « Le taux d'évaporation de nos membranes est de 0,07 %, contre 0,14 % pour celui de notre principal concurrent (technologie Moss) », note le PDG, Philippe Berterottière. La société qui consacre 15% de son chiffre d'affaires à la recherche et développement a séduit près des trois quarts des 500 méthaniers en circulation. Et 100% de ceux lancés depuis 2016. Avec un carnet de commandes de 108 méthaniers, GTT a fait le vide autour de lui. « Samsung a essayé d'élaborer une technologie concurrente à la nôtre, mais ils n'ont pas réussi », note Philippe Berterottière.

Installée à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, la filiale d'Engie, créée en 1965, a surfé sur le boom naissant du GNL. Un marché qui est parfois en surcapacité, mais qui, en raison de la mondialisation et des besoins croissants en énergie, ne cesse de progresser. Cette année, le volume d'affaires de GTT devrait dépasser les 400 millions d'euros. Ce n'est peut-être qu'un début. Le verdissement du transport maritime offre des perspectives à la société.

Depuis le 1er janvier 2020, les réglementations en matière de soufre obligent les flottes à réduire leurs émissions d'un facteur sept. Les bateaux fonctionnant au fioul lourd, un carburant très polluant, ont plusieurs solutions. L'une vise à capturer le CO2 et à absorber en même temps le soufre. L'autre est celle de GTT, qui propose aux armateurs d'utiliser le GNL - qui n'émet pas de soufre - comme

carburant pour propulser leurs navires.

Porte-conteneurs pionniers Un premier porte-conteneurs au GNL doté de la solution GTT vient d'être lancé : le Jacques Saadé, du groupe CMA CGM. Huit autres modèles de CMA CGM vont suivre. La compagnie du Ponant, qui effectue des allers-retours aux pôles Nord et Sud, a aussi commandé un bateau. Quant à l'armateur allemand Hapag-Lloyd, il a décidé de recycler les cuves de l'un de ses porte-conteneurs en optant pour le GNL. « Pour GTT, le GNL utilisé comme carburant constitue une opportunité de diversification mais pas un game changer, dit Kévin Roger, analyste chez Kepler Cheuvreux. Les possibilités de s'avitailer dans les ports en GNL sont encore limitées. Autre problème, la chaîne de valeur gazière laisse souvent s'échapper du méthane, un gaz vingt fois plus nocif que le CO2. » Les fuites de GNL n'inquiètent pas Philippe Berterottière. « On trouvera une solution à ce problème, assure-t-il. En 2030, notre chiffre d'affaires devrait se partager à parts égales entre les méthaniers et les autres types de navires. » En attendant, GTT va changer d'actionnaire. De la vente de sa participation de 40 %, Engie aimerait récupérer un montant proportionnel à la capitalisation de GTT, soit 1,2 milliard d'euros. Une somme sans doute excessive pour Kévin Roger. « Trouver un acheteur unique pour l'intégralité des 40% est quasi impossible. Le vendeur devra accepter une décote, surtout si les titres sont placés sur le marché. »

Nicolas Stiel