

3

QUESTIONS

À...

ERIC DEHOUCK**Directeur général adjoint Gaztransport & Technigaz (GTT)****« La R&D, c'est un monde de challenges, de défis où le facteur humain est prédominant, c'est ce qui nous passionne chez GTT »**

Eric Dehouck, directeur général adjoint Gaztransport & Technigaz (GTT), expert des systèmes de confinement à membranes en mer ou sur terre revient pour *Gaz d'aujourd'hui* sur la place centrale qu'occupe la R&D dans son entreprise et sur les technologies innovantes sur lesquelles GTT travaille pour accompagner la transition énergétique du monde maritime.

Quelle place pour la R&D dans la stratégie globale du groupe ?

Elle occupe une place majeure. GTT licencie toute sa technologie avec une politique forte axée sur le dépôt de brevets. L'année dernière, nous avons

déposé 58 brevets, ce qui nous a permis d'entrer dans le palmarès des principaux déposants de brevets à l'Inpi à la 31^e place et de se classer numéro 1 dans la catégorie « entreprises de taille intermédiaire » (ETI). Nous avons actuellement plus de 1 700 brevets délivrés ou en cours d'examen dans 60 pays. Notre politique d'innovation vise à maintenir un haut niveau de performance technique à des coûts compétitifs, corrélé à haut niveau de sécurité, à même de répondre aux multiples attentes de l'industrie du GNL et des professionnels du transport maritime. Elle nous permet également de créer de nouvelles applications pour contribuer à l'essor des nouveaux marchés. Chaque année, nous consacrons en moyenne 20 millions d'euros à notre programme de R&D, soit une part significative du budget de l'entreprise. Un secteur où le facteur humain est central puisqu'un quart de nos effectifs [110 ingénieurs] s'y consacre à plein temps. Nous accordons une attention particulière à la gestion des compétences, à l'acquisition de nouvelles et à fidéliser nos collaborateurs dans un écosystème très technique en interaction avec les instituts de recherche où le challenge est permanent et la passion constante.

La politique d'innovation de GTT vient-elle répondre aux multiples attentes de l'industrie du GNL et des professionnels du transport maritime ?

L'amélioration de notre technologie de confinement du GNL pour les méthaniers en termes de performance et d'efficacité est centrale pour nous. Nos efforts de recherche portent notamment sur la réduction des coûts d'exploitation des navires et la réduction du taux d'évaporation du GNL.

À cela s'ajoute la nécessité de faire évoluer les technologies existantes pour l'adapter à de nouveaux segments de marchés, comme le développement du GNL carburant ou le *bunkering*. Sur ce marché qui démarre lentement mais dont nous sommes convaincus du potentiel, nous avons adapté notre technologie cargo pour la partie réservoir des navires. Aujourd'hui, sur ce segment, nous avons 19 unités en commande. Autres débouchés à fort potentiel mais avec des degrés de maturité inférieurs au GNL : l'hydrogène vert et l'ammoniaque vert. Ce sont des solutions efficaces pour un transport décarboné mais ne bénéficiant pas aujourd'hui d'un écosystème industriel prompt à un développement à court terme. Pour l'ammoniaque, si les premiers essais par des motoristes ont commencé, il faudra compter en moyenne 10 ans pour voir naviguer les premiers bateaux. Pour ce qui est de l'hydrogène vert, hautement plébiscité, les barrières technologiques sont encore trop importantes pour suivre l'engouement qu'il suscite. Une donne particulièrement vraie pour une activité comme la nôtre qui nécessite de gros volumes. Chez GTT, la provenance de l'hydrogène est un sujet important et la question de son transport par bateau sous forme liquide vers son lieu de distribution est un marché sur lequel nous souhaitons nous positionner. Enfin, le stockage est un axe majeur. Notre technologie vise à s'adapter pour accueillir demain d'autres énergies comme l'hydrogène vert ou l'ammoniaque vert afin d'être en mesure de pallier à leurs intermittences et de répondre aux besoins de flexibilité de nos clients.

Comment GTT contribue à la transition énergétique du monde maritime ?

GTT, par ses travaux de R&D, contribue pleinement à accompagner les acteurs du monde maritime dans cette transition. Aujourd'hui, avec des réglementations maritimes internationales de plus en plus strictes en termes d'émissions [OMI 2020, NDLR], le GNL carburant apparaît comme une solution économiquement et écologiquement viable pour améliorer l'empreinte carbone des armateurs. Nous sommes persuadés que le gaz doit et va jouer un rôle majeur dans cette transition. Certes, il n'est pas décarboné, mais c'est une solution mature et disponible pour accélérer la transition écologique et énergétique de notre secteur. Le GNL et le bio GNL aujourd'hui, l'hydrogène vert et l'ammoniaque vert demain : nous avons besoin de toutes ces solutions pour avancer. ●

Propos recueillis par L.I.