

FOCUS SUR

le GNL et le transport maritime

Depuis de nombreuses années, GTT développe des solutions et des technologies innovantes dédiées au secteur du transport maritime et du GNL. **Philippe Berterottière, PDG de GTT**, nous en dit plus sur les évolutions connues par sa société et son positionnement sur ce marché en plein développement.



© Dahmane

Philippe Berterottière

Bio express

Philippe Berterottière a une expérience de plus de 35 ans dans différents secteurs de haute technologie. Il a occupé diverses responsabilités dans le domaine de l'aéronautique et de l'aérospatiale. Il a été négociateur de contrats puis directeur du développement des affaires chez Airbus, avant de rejoindre Matra, en tant que directeur des ventes au sein de la division défense. Il intègre ensuite ArianeSpace où il a occupé différentes fonctions commerciales avant de devenir directeur commercial et membre du comité exécutif. En 2009, il rejoint GTT et devient le PDG de la société.

Sur le marché du transport du GNL, quel est votre positionnement ?

Dans le domaine du transport du GNL, GTT propose ses services aux :

- Chantiers navals qui construisent les navires ;
- Armateurs qui possèdent ces navires ;
- Affréteurs (sociétés qui vendent et/ou achètent du GNL et doivent le transporter) qui opèrent ces navires ;
- Sociétés qui vendent et/ou achètent du GNL et doivent le faire transporter.

C'est un positionnement assez original. D'une part, nous développons des technologies propriétaires innovantes, et d'autre part, nous sommes aussi une société d'ingénierie de détail qui va accompagner le chantier naval dans la phase de construction à travers le suivi des plans détaillés que nous leur fournissons. Enfin, nous sommes aussi une société de services qui va apporter son aide au niveau de l'exploitation opérationnelle des systèmes sophistiqués que nous proposons aux armateurs.

Ce triptyque nous permet de garantir notre positionnement sur ce marché, où nous bénéficions d'une reconnaissance internationale. D'ailleurs, nous sommes régulièrement sollicités par les différentes parties prenantes quand un sujet nouveau émerge sur le GNL.

Quelles sont les principales évolutions qui ont marqué votre activité sur ce marché au cours des dernières années ?

Nous avons énormément travaillé sur l'optimisation de la performance de nos systèmes et en particulier de nos cuves destinées aux méthaniers. Le GNL est, en effet, un produit

liquide qui est stocké à -163 degrés et qui est exposé au phénomène d'évaporation. Nos innovations nous ont permis de diviser par 2 le taux d'évaporation de nos systèmes dans les 7 dernières années.

Si nous proposons des solutions pour transporter le GNL, nous développons aussi des solutions de stockage pour les navires qui vont utiliser le GNL pour leur propulsion. Ces cuves sont ainsi destinées à des vraquiers, des pétroliers, des paquebots, des transporteurs de voitures ou encore des porte-conteneurs... Avec cette solution, nous leur donnons la possibilité d'utiliser un carburant qui émet nettement moins de gaz polluant.

Alors qu'un nombre important de méthaniers à travers le monde utilise vos solutions, quelle place accordez-vous à l'innovation et la R&D ?

Depuis de nombreuses années, nous consacrons plus de 30 % de notre chiffre d'affaires à la R&D. L'innovation est indispensable pour conserver notre avance sur ce marché. Il y a une réelle nécessité de maintenir ce niveau d'investissement d'année en année pour pouvoir développer des solutions innovantes et de nouvelles applications, et ainsi rester la référence.

Nous poursuivons nos travaux sur l'optimisation de nos systèmes notamment pour réduire encore plus le phénomène d'évaporation. Sur cet axe qui est essentiel pour notre activité, nous nous inscrivons, en effet, dans une démarche d'amélioration continue. Nous sommes également concentrés sur le développement de notre activité de propulsion des navires au

GNL à travers l'optimisation et l'adaptation de nos systèmes. Enfin, nous réfléchissons aussi à comment nous pourrions capitaliser sur le digital pour le fonctionnement de nos systèmes, un axe qui peut avoir un véritable potentiel disruptif dans notre secteur.

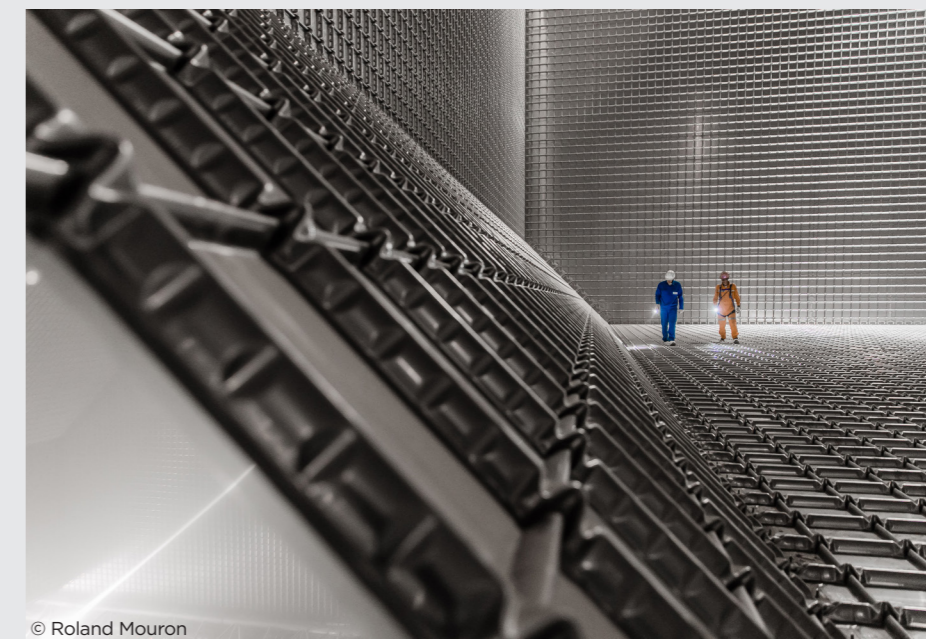
Aujourd'hui, nous entendons de plus en plus parler de l'innovation. Il est important de ne pas perdre de vue qu'il s'agit d'un sujet difficile qui nécessite des efforts, des compétences et des personnes de qualité capables de travailler ensemble, ainsi que le développement de nouvelles méthodologies de travail adaptées... Mettre en place et promouvoir une organisation innovante n'est pas facile et prend du temps.

Quels sont les sujets qui vous mobilisent actuellement ?

Dans toute entreprise, la question de la qualité de vie au travail est fondamentale. Il est important que nos collaborateurs prennent du plaisir à travailler au sein de GTT. Elle permet l'innovation, facilite l'émergence de bonnes idées et dynamise les équipes et leur implication au travail au quotidien. Elle permet aussi un droit d'alerte et un droit à l'erreur qu'il est très important d'avoir. Au sein de GTT, nous sommes aussi sensibles à la question de la mixité et de la diversité qui



© SCF Group



© Roland Mouron

sont, aujourd'hui, des facteurs d'ouverture indispensables au développement de toute entreprise innovante.

En parallèle, nous sommes aussi attentifs aux questions ayant trait à la transition énergétique, au développement durable et à l'environnement, dans le domaine du transport maritime en particulier. Si le GNL est une énergie fossile, elle peut néanmoins être considérée comme une énergie fossile vertueuse, plus propre que les autres. Elle permet, d'ailleurs, de réduire significativement les émissions polluantes. Dans des pays qui utilisent encore des énergies très polluantes, comme le charbon, pour leur production d'électricité, le GNL offre une solution bien plus propre, simple et économique. Au niveau de GTT, nous avons, d'ailleurs, travaillé sur l'amélioration de nos systèmes afin qu'ils s'adaptent aux performances des moteurs (réduction des consommations). Je pense que le GNL et le gaz de manière générale sont au cœur du processus de transition énergétique. Combiné aux énergies renouvelables, le gaz permet aussi d'apporter une solution pertinente à l'intermittence de celle-ci.

Quels sont vos principaux défis ?

Nous continuons à travailler sur l'optimisation de la performance de nos cuves et le développement de solutions toujours plus

adaptées à la propulsion des navires avec pour ambition de convertir le plus grand nombre d'acteurs possibles au GNL.

Un mot à nos lecteurs ?

Au cours de ma carrière, j'ai eu l'occasion de travailler dans différents pays et d'apprécier la qualité et la compétence des ingénieurs français. Si la France ne favorise pas particulièrement l'industrie, elle est une terre fertile pour les entreprises d'ingénierie et les entreprises innovantes. GTT est principalement composée d'ingénieurs et nous sommes constamment à la recherche de nouveaux talents pour nous rejoindre. X

EN BREF

- Environ 330 collaborateurs
- Un chiffre d'affaires de 232 millions d'euros en 2017
- 30 % du budget alloué à la recherche et à l'innovation
- 75 % des méthaniers en opération utilisent des technologies GTT
- 100 % des navires regazificateurs utilisent des technologies GTT
- Un taux de marge nette de 50 %
- 50 % de femmes au comex (hors PDG)