



GTT est une entreprise technologique hors norme dans le stockage et le transport du gaz naturel liquéfié

A l'occasion du rendez-vous annuel d' Investir - l'Investir Day -, nos journalistes présentent en détail les 40 actions favorites du journal, celles qui composent nos quatre sélections Investir 10. GTT est une des entreprises les plus singulières de la cote, avec une part de marché de 90 % dans sa technologie, un taux de marge nette de plus de 50 % et un taux de distribution du dividende de 80 %.

Le métier et la stratégie

A observer le parcours de GTT , entré en Bourse à 46 € en février 2014, le groupe Engie doit regretter de s'être séparé de sa filiale. La société est spécialisée dans les systèmes de confinement à membrane cryogénique équipant les cuves des unités de transport et de stockage du gaz naturel liquéfié (GNL). Le gaz est refroidi à - 160 °C, ce qui le rend liquide. Il peut alors traverser les océans et être stocké. Lorsqu'il arrive au port d'importation, il est regazéifié dans des unités spécifiques.

Depuis l'invasion de l'Ukraine par la Russie, il est devenu indispensable pour l'Europe de diversifier ses sources d'approvisionnement en gaz naturel, qui est désormais importé des Etats-Unis ou d'Australie, et de nombreux terminaux ont été construits. Le GNL est donc transporté par des méthaniens, équipés par la technologie de GTT, qui est l'incontestable numéro un mondial de son marché, avec une part de 80 % du segment des navires en circulation et de 100 % des nouvelles commandes depuis 2015. En outre, comme le parc mondial comporte de plus en plus de « vieux » bateaux aux équipements obsolètes et polluants, le potentiel de renouvellement de la flotte est important.

GTT est, bien sûr, présent également sur le marché du GNL carburant (un tiers seulement de la flotte mondiale est équipée), par exemple pour CMA CGM (porte-conteneurs) ou Ponant Explorations Group (navires de croisière). Tout récemment, un accord a été conclu avec Bloom Energy et Ponant Explorations Group, en vue de déployer des navires plus verts. En effet, l'entreprise va concevoir et développer un nouveau système énergétique intégré. Cette solution équipera les futurs navires de croisière de Ponant Explorations Group, permettant de fournir l'électricité à bord (éclairage, eau chaude, etc.) et capable de capter le CO issu des gaz d'échappement.

Au cours des dernières décennies, GTT n'a cessé d'améliorer sa technologie, notamment pour une meilleure isolation thermique des cuves. Les équipes Innovation de la société travaillent sur le futur transport et stockage des carburants de demain, comme l'ammoniac et l'hydrogène liquide.

Pourquoi elle figure dans notre sélection

Parmi les principales qualités du groupe, figurent sa position dominante et incontestée sur son marché, une rentabilité incroyable avec une marge nette de 52 % grâce à une structure de coûts flexibles maîtrisée, un objectif de distribuer aux actionnaires au moins 80 % du bénéfice net chaque



année et une position financière extrêmement solide, avec une trésorerie nette de 300 millions d'euros.

Ce bilan très sain a permis une récente acquisition, la société danoise Danelec, positionnée sur les solutions d'analyse et d'exploitation des données sur le navire (vitesse, consommation d'énergie, émissions de CO₂, etc.) pour le rendre plus performant. A l'issue des neuf premiers mois de 2025, le chiffre d'affaires s'est accru de 29 %, à 599,6 millions d'euros, et depuis le 1er janvier, le groupe a livré 58 méthaniers, 1 éthanier, 5 réservoirs terrestres et il a obtenu la commande de 19 méthaniers (dont 6 de très grande capacité), 7 éthaniers de grande capacité et une unité flottante de GNL d'une capacité de 238.700 mètres cubes. La direction a relevé ses prévisions pour cette année. Elle attend des facturations comprises entre 790 et 820 millions (au lieu de 750-800 millions précédemment) et un excédent brut d'exploitation (Ebitda) entre 530 et 550 millions, contre 490-540 millions.

Les facteurs de risque

Certains reprochent à GTT de trop dépendre de ses clients sud-coréens (75 % des méthaniers en circulation ont été construits en Corée du Sud). La société répond que la construction navale se tient aujourd'hui essentiellement dans ce pays et en Chine. Parmi ses chantiers licenciés, le groupe compte cinq chinois. Pour l'heure, la technologie de l'entreprise est si performante que GTT n'a pu être copié avec efficacité et reste indispensable. L'autre question concernant GTT touche bien sûr au marché du GNL lui-même. Des économistes prédisent un ralentissement de la croissance à partir de 2027.