

Jan De Nul construit un nouveau navire conçu pour la protection des infrastructures sous-marines importantes



La demande mondiale de protection des infrastructures sous-marines pour l'énergie et les données ne cesse de croître. Pour répondre à cette demande, Jan De Nul investit dans un nouveau navire, spécialement conçu pour protéger les câbles posés sur le fond marin ainsi que les fondations des éoliennes.

Des milliers de kilomètres de câbles reposent sur les fonds marins à travers le monde. Ils transportent l'électricité entre les pays et les continents, et relient les parcs éoliens offshore au continent. La majeure partie du trafic international de données passe désormais par des câbles sous-marins. Mais ceux-ci sont vulnérables aux dommages et constituent des cibles potentielles de sabotage, en raison de leur importance stratégique. Avec un nouveau navire d'installation de roches à la pointe de la technologie, Jan De Nul renforce sa capacité à protéger ces infrastructures menacées.

Capacité de 37 000 tonnes

Le nouveau navire, nommé George W. Goethals, travaillera principalement sur des projets liés à l'énergie en mer du Nord et en Asie du Sud-Est, où plusieurs projets sont en cours de développement.

Le George W. Goethals est spécialisé dans l'installation de roches autour des fondations des éoliennes et des câbles sous-marins. Le navire a une capacité de 37 000 tonnes et sera équipé d'un tuyau de chute vertical et latéral, capable d'installer de gros blocs de roche jusqu'à 400 mètres de profondeur.

Philippe Hutse, Directeur Offshore Energy chez Jan De Nul : « *Ce navire ultramoderne représente un investissement important et une décision mûrement réfléchie. Nous contribuons à la mise en place de systèmes énergétiques fiables à l'échelle mondiale. La protection des infrastructures énergétiques en mer est essentielle pour garantir la fiabilité du système énergétique. Avec ce nouveau navire, nous passons à la vitesse supérieure pour relever ce défi.* »

Entièrement conçu en interne

Le George W. Goethals est le troisième navire d'installation de roches de la flotte de Jan De Nul capable de transporter plus de 30 000 tonnes. Le navire a été entièrement élaboré en interne et reflète les nombreuses années d'expérience de l'entreprise dans la protection des infrastructures en mer.

Philippe Hutse : « *Nous avons acquis des décennies d'expérience pratique et d'expertise dans l'installation de roches. Nous avons intégré toutes ces connaissances dans la conception de ce nouveau navire. La capacité de chargement totale de notre flotte de navires d'installation de roches dépasse ainsi les 100 000 tonnes. Cet investissement renforcera notre position de leader dans le secteur.* »

Connecter les réseaux électriques

Outre le George W. Goethals, Jan De Nul construit également deux navires câbliers extra-larges, le Fleeming Jenkin et le William Thomson. Les deux navires pourront transporter jusqu'à 28 000 tonnes de câble, bien plus que tout autre navire disponible sur le marché. Ils ont été créés pour la pose de câbles sur de longues distances tout en réduisant le nombre de connexions sous-marines. Cette configuration les rend particulièrement adaptés aux câbles d'interconnexion qui relient les réseaux électriques à l'échelle mondiale. Ces câbles permettent à l'électricité de circuler rapidement des zones excédentaires vers les régions à forte demande, renforçant ainsi la fiabilité des énergies renouvelables.

Un actif durable et pérenne pour l'entreprise

- Nous équipons le navire George W. Goethals de notre technologie ULEv, abréviation de « Ultra-Low Emission vessel » (navire à très faibles émissions). Un système très avancé, de double filtration supprime jusqu'à 99% des nanoparticules contenues dans les émissions grâce à un filtre à particules diesel et à un dispositif réducteur des émissions d'oxydes d'azote (NO_x). Ce système réduit aussi drastiquement les polluants des gaz d'échappement. Grâce à cette technologie, le navire répond aux normes strictes d'émissions européennes Stage V pour les navires de navigation intérieure. De plus, le taux de réduction des émissions NO_x est tel qu'il respecte également les limites draconiennes du règlement EURO VI.
 - Les moteurs du navire sont alimentés par du biocarburant et du méthanol vert, réduisant ainsi de manière significative les émissions en CO₂. La centrale électrique hybride embarquée contribue également à cette diminution et optimise la consommation du carburant. Elle associe les générateurs à une technologie de batterie et de propulsion conçue pour l'effacement de pointes, le lissage de la charge, la réserve tournante et l'optimisation de la charge moteur.
- Le navire sera muni de quatre pelles électriques. Entre autres usages, elles serviront au chargement des roches, assurant ainsi l'efficacité des opérations sans recourir à une bande transporteuse ou à une grue de quai.

Qui est George W. Goethals ?

George Washington Goethals (1858–1921) était un militaire américain, ingénieur civil et fils d'immigrants belges de Stekene. Il s'est surtout fait connaître comme l'homme qui a supervisé la construction et l'ouverture du canal de Panama. Ce canal relie l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, ce qui en fait l'une des voies commerciales les plus importantes au monde. Entre 2009 et 2016, Jan De Nul a contribué à la construction du troisième complexe d'écluses du canal de Panama.

“La protection des infrastructures d'énergie en mer est primordiale pour un système d'énergie fiable. Avec ce nouveau navire, nous passons à la vitesse supérieure pour relever ce défi.”

Philippe Hutse, Directeur Offshore Energy chez Jan De Nul