

Australia/Asia
6 12 9432 7500
info-australia@cslships.com

Europe/Africa
44 20 8948 4274
info-europe@cslships.com

Americas
1 978 922 1300
info-americas@cslships.com

Canada
1 514 982 3800
info-canada@cslships.com



SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DES LAQUIERS DE CLASSE TRILLIUM

Moteur principal	Moteur certifié IMO Tier II – MAN B&W 6S50ME-B9
Type de moteur	Moteur diesel à bas régime à commande électronique
Propulsion	Hélice à pas orientable simple
Puissance totale	8 750 KW
Tonnage brut	24 430 GT
Tonnage net	8 101 NT
Longueur HT	225,50 m
Creux sur quille	14,75 m
Largeur hors membre	23,76 m
Tirant d'eau et voie maritime	8,077 m

POURQUOI TRILLIUM ?

S'inspirant des trois pétales de sa fleur éponyme (le trille), la classe Trillium illustre les trois principes de la philosophie de durabilité de CSL et les trois domaines dans lesquels les nouveaux navires excellent : le rendement du combustible, le rendement opérationnel et la durabilité environnementale.

Canada Steamship Lines est une division du Groupe CSL, le plus important propriétaire et exploitant de navires autodéchargeurs au monde et un chef de file mondial des services de manutention et de livraison de vrac solide.

TRILLIUM CLASS

PLUS PROPRES. PLUS VERTS.

PLUS SÉCURITAIRES. PLUS INTELLIGENTS.

Le laquier autodéchargeur de classe Trillium de CSL, qui a été couronné d'un prix, établi de nouvelles normes en matière d'efficacité opérationnelle et énergétique, de fiabilité, de sécurité et d'environnement.



CSL
CSLSHIPS.COM

LAQUIER TRILLIUM La nouvelle génération d'autodéchargeurs de CSL.



UNE CLASSE NOUVELLE. UNE PERFORMANCE OPTIMALE.



TRILLIUM CLASS

LAQUIER TRILLIUM

Couronné « Meilleur vraquier de l'année » par l'International Bulk Journal, le premier de quatre laquiers de classe Trillium de CSL, le *Baie St. Paul*, est le navire autodéchargeur le plus perfectionné à sillonner les eaux de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Équipés en vue de répondre à l'évolution des besoins des entreprises et aux normes environnementales élevées de sa clientèle, les navires de classe Trillium sont dotés des technologies de transport et de manutention de fret les plus avancées sur le marché aujourd'hui.

L'AVANTAGE « AUTODÉCHARGEMENT » DE CSL

Comme tous les autodéchargeurs de CSL, les navires de classe Trillium se distinguent par leur valeur exceptionnelle, leur vitesse, leur souplesse et leur efficacité. La rapidité de déchargement et les faibles

exigences en infrastructure et en main-d'œuvre qu'offre cette option de manutention de vrac en font une solution efficace et concurrentielle qui contribue à limiter les coûts et les impacts environnementaux.

PLUS PROPRES.

- Les moteurs principaux certifiés IMO Tier II offrent un rendement du combustible plus élevé, une performance environnementale supérieure et d'importantes réductions d'émissions, notamment au chapitre des NOx et des particules.
- Les systèmes de surveillance en temps réel et du combustible assurent une autonomie optimale et un contrôle des émissions.
- Le moteur principal et les génératrices à commande électronique assurent un rendement du combustible et une réduction des NOx supérieurs.

Tout simplement
le mode de transport
de vrac le plus efficace



Comparaison - Économies de combustible
Kilomètre par tonne de fret avec 1 litre de combustible

TRAIN	CAMION	CLASSE TRILLIUM
226	49	558

PLUS VERTS.

- Les entraînements à fréquence variable des propulseurs d'étrave, pompes et ventilateurs rehaussent l'efficacité opérationnelle et le rendement du combustible.
- La production d'énergie sur prise de force à partir du moteur principal accroît le rendement et réduit la consommation de mazout.
- La lubrification à l'eau des paliers des tubes d'étambot et le propulseur d'étrave à pas constant éliminent le recours à de l'huile pour lubrifier l'équipement immergé.
- Des portes de déchargement et une flèche fermées permettent de réduire la poussière et le bruit.
- De l'espace a été prévu pour des épurateurs pour les gaz d'échappement dans la conception du Trillium, en prévision de remises à niveau futures.
- Revêtements de coque antisalissure sans TBT, éclairage à DEL, et un système de traitement de cale intégré réduisent l'empreinte environnementale.
- Un système novateur de résidus de marchandises solides recueille et traite l'eau de lavage et peut assurer le vidage à terre.

PLUS SÉCURITAIRES.

- Les propulseurs d'étrave et d'étambot rehaussent la manœuvrabilité, réduisent la pression sur les équipages et permettent d'économiser du temps.
- Huit treuils de manœuvre comprenant un poste d'amarrage simple dans la partie centrale et un cabestan supplémentaire contribuent à améliorer la sécurité de l'équipage au moment de l'entrée à l'écluse ou au quai.
- Un système de télévision en circuit fermé dépassant les exigences du code ISPS facilite le déchargement des marchandises et veille à la sécurité dans les zones critiques.
- La configuration ergonomique des passerelles et de la salle des machines maximise la vigilance de l'équipage.
- Des hiloires de panneau de cale d'un mètre de hauteur aident à prévenir les incidents et à protéger les équipages.
- Les poulies sont munies de grilles de protection, procurant ainsi un environnement sécuritaire aux équipages lorsqu'ils font fonctionner les machines.
- Un meilleur éclairage de pont améliore la sécurité générale.

PLUS INTELLIGENTS.

- La conception optimisée de la coque accroît le chargement du fret.
- La commande par manette assure une manœuvrabilité exceptionnelle.
- Le système d'autodéchargement commandé à distance rehausse l'efficacité.
- Des instruments de surveillance du rendement à la fine pointe de la technologie fournissent de l'information en temps réel pour assurer une efficacité de propulsion optimale.
- L'aménagement supérieur aux exigences du code ISPS de l'accès centralisé au navire améliore l'efficacité opérationnelle