TITOTH SOIL



ACTUALITÉS

l'événement du mois... l'événement du mois... l'événement du mois... l'événement du mois...



EDITION SPECIALE

Extrait du numéro 107 de *Transat Actualités* (Septembre-Octobre 1972)

De même que nous avons présenté le Terminal provisoire du quai de l'Atlantique dans le numéro de Novembre 1969 de Transat Actualités, nous présentons dans ce numéro, le nouveau Terminal du quai de l'Europe.

Pour tout extrait mentionné Compognie Générale Transatlantique

Ci-contre, l' « Atlantic Champagne » transitant par la nouvelle écluse François les au Havre vers le quai de l'Europe où il chargera containers et fret « roro ».

LE QUAI DE

L'EUROPE

NOUVEAU TERMINAL CONTAINERS ET ROLL-ON/ROLL-OFF AU HAVRE



Une rencontre exceptionnelle : « Atlantic Champagne » et « Atlantic Cognac » côte à cête, le 4 ectobre 1972, au nouveau Terminal containers et « rero » du quai de l'Europe



Le quai de l'Europe, nouveau Terminal Containers et roll-on/roll-off est situé sur la face Nord-Ouest du bassin Sud-Est du Port Autonome du Havre. Les navires de haute mer y accèdent par la nouvelle écluse maritime qui permet le transit de navire calant 20 mètres en moins de 1 heure.

L'actuel Terminal containers et Roll-on/Roll-off du quai de l'Atlantique, dans le bassin de marée, est opérationnel depuis le 27 décembre 1968 pour les containers et depuis le 15 novembre 1969 pour le rollon/roll-off.

Il était donc prêt à temps pour le service ACL qui a commencé au Havre le 5 décembre 1969 avec l'escale de l' « Atlantic Causeway ».

Depuis, l'activité ACL n'a pratiquement pas cessé et les terre-pleins du Poste 1 attribués à l'ACL ont été rapidement saturés aussi bien par les containers (que l'on peut gerber sur deux, voire trois plans), que par le Roro lourd et les voitures (que l'on ne peut gerber!).

En dehors de l'ACL, six autres compagnies exploitent des navires porte-containers ou des feeders au quai de l'Atlantique : American Export Lines, Dart, Hapag-Lloyd, Sealand, Seatrain et USL. C'est dire si la concurrence est âpre, c'est dire aussi que les trois postes du quai de l'Atlantique sont tous saturés.

Les résultats sont éloquents : le nombre de containers passés au Havre ont été respectivement

en 1966: 1620 unités en 1967: 6560 soit environ 4 fois plus

en 1968: 17600 soit environ 3 fois plus en 1969 : 31 170 2 fois plus en 1970 : 68 070 2 fois plus

en 1971 : 66 960 chute due à 2 mois de grève aux U.S.A.

en 1972 : 94 000 sont prévus s'il n'y a pas d'accidents de parcours (sociaux, économiques ou techniques).

Pressentant cette évolution, la Direction du Port Autonome du

Havre commençait, dès 1969, les travaux de l'écluse géante qui devait donner accès au Bassin Sud-Est dont la face Nord-Ouest est devenue le quai de l'Europe entrepris en octobre 1970, qui a été mis en service le 28 septembre 1972 avec le s/s « Atlantic Cognac ».

Nous allons successivement vous

- les accès au quai de l'Europe par

mer, canal, Route et Fer; le Terminal : quai principal, quai secondaire, plateforme Roro, aire de stockage, équipements annexes:

- les Portiques portuaires;

- les Hangars;

et containers.

le Bâtiment administratif; — la manutention GAMAC;

les facilités de réparation navires

1970, il permet l'accès du port au navire de 250 000 t de jour comme de nuit. A noter que l'amplitude de la marée dépasse 8 m au moins 6 fois par an.

L'écluse d'accès au Bassin Sud-Est à **niveau constant**, est à ce jour la plus grande du monde, ayant hors tout 469 m de long (400 mètres utiles entre les portes extrêmes), 67 m de large entre les bajoyers, et la cote du radier est à - 14,50 m.

En service depuis décembre 1971, elle permet le transit de navire calant 20 mètres et notamment le sassage simultané de deux navires ACL type « Atlantic

— Temps de passage : 30 à 60 minutes ;



Arrivée de chez Michelin Clermont-Ferrand par route : d'un container 40' Fruehauf, chargé de pneus sur châssis Trailor 40' destiné à ACL New York et de deux containers 20' open-top SNAV pour Montréal (Care Line).

. ACCES AU QUAI DE L'EUROPE

1.1. Par Mer : le chenal d'accès à l'Avant-Port est long de 13 km, large de 300 m, creusé à la cote - 15 m depuis juillet

- Du Bateau-Pilote au quai de l'Europe, il faut compter 3 h.

1.2. Par Voie Fluviale : le canal de jonction et le canal de Tancarville permettent la liaison du bassin Sud-Est avec la Seine. Cet immense plan d'eau, étranalé à chaque extrémité par des écluses, permet de maintenir le niveau sensiblement constant au quai de l'Europe, malgré les pertes et les gains dus aux sassages.

Les barges au gabarit européen peuvent circuler sur ces canaux, elles assurent le transport de 90 % des voitures.

Entre Paris/Gennevilliers et Le Havre, les pousseurs équipés de radar, mettent 32 à 34 heures, c'est ce qui explique le peu de succès de la batellerie jusqu'à maintenant, dans le transport des containers.

1.3. Par Routes: En attendant que l'autoroute A 13 Paris-Nor-

mandie atteigne enfin Le Havre (1973), trois routes nationales relient le port à l'arrière-pays.

la N 182, via le pont de Tancarville pour Paris et l'Ouest de la France,

la N 13 bis, et la N 40 pour le Nord et l'Est.

Ces routes passent à 2 km de la plateforme Roll-on/Roll-off, ce qui facilite grandement la circulation du fret Ro-Ro, et des containers, assurée à 45 % par châssis routiers.

1.4. Par Fer : « Le Havre est le terminus maritime de la plus courte des grandes lignes de la S.N.C.F. ».

L'important réseau ferré élec-trifié assure l'écoulement des marchandises immédiatement à la limite Nord du Terminal. Ce faisceau de voies reçoit des rames entières de wagons portecontainers; il est raccordé à l'importante gare de triage de Soquence toute proche, et il continue sur Rouen et Paris.

Bien qu'il n'y ait pas à pro-prement parler de "trains-blocs" entre Paris et Le Havre, on peut dire que la rapidité de la des-serte (4 à 5 heures hors tout) la fréquence des trains (5 par 24 heures), la qualité du ma-tériel utilisé (wagons spéciaux porte-containers), donnent un service type Containers-Express, mais les usages n'ont pas le bénéfice de sa taxation!

La voie ferrée assure le transn 33 % du tranc en containers.

Deux portiques ferroviaires d'une capacité de 40 tonnes sous spreader, construits dès juin 1971, assurent sur le chantier C.N.C. les transbordements de containers de wagons à châssis. Ils sont semblables à la quarantaine de portiques qui équipent les principales gares fret en France.

Une voie ferrée longe le quai en arrière des portiques pour enlèvement direct éventuelle-

Si l'on peut définir un Terminal comme étant un lieu de transbordement « multimodal », grâce à la rencontre des voies maritimes, fluviales, routières et ferroviaires, on conviendra par ce qui précède que le terre-plein du quai de l'Europe mérite amplement cette appellation. On peut même ajouter la voie aérienne, puisqu'elle est proche avec l'aéroport d'Octeville.

Ce qui fait que l'ensemble est, à l'échelle de notre pays, ce qu'est le Terminal de Port Elizabeth à New York à l'échelle des U.S.A. qui, lui aussi, bénéficie de la desserte par les cinq voies de transport.

2. DESCRIPTION DU TERMINAL DU QUAI DE L'EUROPE

Situé comme nous l'avons dit, sur la face Nord-Ouest du Bassin Sud-Est, l'ensemble accostable mesure 1 145 m, divisé en quai principal et quai secondaire, séparés par la plateforme Roll-on/ Roll-off située à l'angle fait par les deux quais.

2.1. Quai Principal : Longueur : 900 m pour 3 postes à quai.

Par rapport au zéro des cartes le dragage est réalisé à la cote - 8,00 m, la hauteur d'eau du bassin est de + 7,30 m, la profondeur maximum offerte est donc de 15,30 m (un navire type « Atlantic » dépasse rarement une calaison arrière de 9.50 m).

2.2. Quai Secondaire : Longueur 245 m pour 1 poste à

quai de navire long-courrier, ou plusieurs postes pour caboteursfeeders ou barges, ce pour quoi ce quai a été initialement conçu. La cote est — 3 m, ce qui, avec la hauteur d'eau de 7,30 m, donne une profondeur de 10,30 m, effectivement praticable par des porte-containers.

2.3. Plateforme Roll-on/Rolloff :

Longueur: 50 m.

Largeur: 25 m.

Hauteur au-dessus du niveau d'eau : 1,70 m.

Cette plateforme est la plus importante de toutes celles exis-tant à ce jour dans les 12 Terminals ACL.

Ces dimensions permettent de travailler simultanément, de part et d'autre, deux navires Ro-Ro dont les rampes reposent directement sur la plateforme, grâce au niveau constant.

Par rapport à ce qui existait au quai de l'Atlantique dans le Bassin de marée, où il fallait utiliser une passerelle de plus de 70 m en raison du marnage, les opérations Roll-on/Roll-off se-

— plus rapides (circuit plus court)

— plus sûres (pas de pente).



Inspection d'un tank-container par la COGER



Train de containers ACL arrivant en gare de Soquence/Havre.

 plus aisées, (car il n'y aura plus les contraintes dues à la passerelle, qui limitait la hauteur, la largeur, la longueur et le poids du fret Roro).

Les seules limites sont désormais celles de la porte des navires ACL, soit : hauteur : 6 m largeur : 8 m

2.4. **Aire de stockage :** La superficie totale du Terminal est de 45 hectares.

La profondeur du terre-plein réservé au stockage des unités de charge (containers, Roro lourd et Roro léger) est de 300 m ce qui correspond à une surface supérieure à 30 hectares. Pour éviter les chassés-croisés d'engins, la partie containers est située par le travers du pont des navires, et la partie Roro par le travers de la plateforme Roro, Roro lourd d'un côté de la voie d'accès à la plateforme, Roro léger (voitures) de l'autre côté.

Pour faciliter le repérage des unités de charge, les aires sont quadrillées et les cases baptisées comme les carreaux d'un jeu de mots croisés.

Les containers sont arrimés en double rangées espacées de 5 m, parallèles au quai.

2.5. Equipements annexes:
2.5.1. Clôture: Indispen-



« Atlantic Cognac » au nouveau Terminal. Les dimensions de la plateforme ro-ro permettent l'accès de pièces inarticulées limitées seulement par la longueur de l'entrepont du navire (100 mètres utiles).

Le revêtement du sol est en béton bitumineux, qui supporte facilement 5 tonnes au mètre carré. Une légère pente du sol assure un bon écoulement des eaux vers le bassin.

Les béquilles des châssis et semi-remorques reposent sur des bandes bétonnées évitant ainsi tout poinçonnement du sol.

Des trottoirs de butée évitent la détérioration de la clôture par l'arrière des châssis.

L'ensemble des terre-pleins desservis par les 4 postes à quai est public et banal. Cependant, en raison des besoins Roro, les navires long-courriers et feeders porte-containers / porte-véhicules doivent accoster d'un bord ou de l'autre de la plateforme Roro, ce qui fait que le quai secondaire et le 1er poste du quai principal seront toujours utilisés par les navires de notre Compagnie.

Les terre-pleins attenant à ce que l'on peut appeler le Terminal CGT/ACL représentent environ 8,5 hectares sur un total de 45.

Cette surface est ainsi distribuée :

voies de circulation 15 000 m² 1 180 containers EQ 20′ sur

EQ 20' sur un plan . . 40 000 m² 240 Roro EQ 20' 15 000 m²

1 000 voitures

2 420 unités de charge ... 85 000 m²

15 000 m²

sable en raison du régime douanier des containers, de la valeur du fret qu'ils contiennent, des risques que représente la circulation d'énormes engins à grande vitesse pour des visiteurs non attentifs s'ils étaient admis librement sur le Terminal.

2.5.2. **Pont-bascule**: Longueur 26 m, largeur 3 m.

Capacité 60 tonnes. Situé près de l'entrée principale et des passerelles d'inspection des containers.

2.5.3. **Eclairage**: L'ensemble du Terminal est généreusement éclairé par 220 projecteurs de 700 W, équipant 20 pylônes en béton de 25 m de hauteur, alimentés par câbles souterrains et judicieusement placés. Innovation: l'entretien des projecteurs est possible grâce à des nacelles qui peuvent passer d'un pylône à l'autre.

2.5.4. Prises pour containers réfrigérés : Pour alimenter les containers réfrigérés. Il existe 24 prises de 380 Volts, 50 cycles, 11 kW, qui répondent aux caractéristiques de nos équipements.

2.5.5. Parking extérieur:
Pour les besoins de tous ceux qui ont à faire sur le Terminal (y compris les visiteurs autorisés), un parking a été aménagé à proximité extérieure de l'entrée principale pour recevoir 150 voitures. Seuls les véhicules utilitaires sont admis à l'intérieur de l'enceinte.

3. LES PORTIQUES PORTUAIRES

4 portiques de 40 t sont prévus pour la manutention des containers.

Le 1° portique fonctionne depuis juillet 1972, le 2° depuis août, le 3° sera opérationnel en octobre et le 4° en janvier 1973.

Un système de boggies pivotantes équipera les deux derniers portiques opérant au N-E, leur permettant ainsi d'emprunter la courbe pour passer du quai principal au quai secondaire, les deux quais n'étant pas dans le même alignement.

Caractéristiques principales des portiques :

 Force maximale de levage sous spreader : 40 t.

Au premier plan, la rampe de l' « Atlantic Cognac » repose directement sur la platéforme ro-ro. Les extrémités de cette rampe sont parfaitement raccordées avec le sol. Dans l'angle droit supérieur, le quai secondaire destiné aux feeders et barges peut recevoir également les longs courriers.





Embarquement du prototype Citroën-Maserati sur l' « Atlantic Cognac » pour les U.S.A.

- Hauteur maximale du spreader au-dessus du quai : 30 m.
- Course du spreader au-dessous de l'arête du quai : 17 m.
- Portée maximale, à partir du rail Avant: 40 m. à partir du quai : 37,70 m. sur l'arrière du rail Arrière : 15 m.
- Course totale du chariot portant le spreader : 70 m.
- Vitesse de levage à vide : 1,30 m/s.
- Vitesse de levage en charge : 0,80 m/s.
- Vitesse de chariotage : 2,00 m/s.
- Vitesse de translation du portique : 40 m/minute.
 Durée du cycle complet :

2,5 minutes.

Les spreaders sont télescopiques sur les 4 portiques pour
passer en quelques minutes de

Les spreaders sont orientables sur les deux derniers portiques destinés à l'ACL, ce qui permet :

20' à 30', 35' ou 40'.

- de travailler les containers arrimés en travers sur le pont des navires semi-porte/ containers, sur les caboteurs, ou les barges;
- d'orienter les containers ordinaires (portes face au château) différemment des containers réfrigérés (groupe froid face au château) sans changer la rotation des châssis;
- de bien présenter le spreader sur la toiture du container même si le châssis porteur ou la cellule du navire n'est pas parallèle au quai.

Nous rappelons que le P.A.H. dispose de 3 grues flottantes respectivement de 30 t, 90 t, et 200 t et d'une grue sur pneus portant 25 t à 25 m.

4. LES HANGARS

L'exiguité du quai de l'Atlantique, qui n'est profond que de 140 m, n'a pas permis de construire un hangar pour le dégroupage/groupage du fret container et remorques. Le hangar 81, éloigné de près de 2,5 km, a été utilisé en attendant que soit monté au Terminal définitif un premier hangar baptisé 101; ce hangar, achevé en juin 1970, offre 10 000 m² (250 m×40 m). Un deuxième hangar, baptisé 102, a été terminé en juin 1971, il offre 6 800 m² (170 m×40 m).

L'un et l'autre sont à 800 m environ de la plateforme Roro, alors qu'ils étaient à 2 km du quai de l'Atlantique, ce qui diminue le coût du brouettage compris dans les coûts globaux de dégroupage/groupage.

L'ossature de ces deux hangars est constituée de fermes en bois lamellé, collé, ignifugé, d'une seule portée. L'absence d'épontilles permet donc une évolution aisée des engins porteurs de containers, opérant à l'intérieur.

Une des longueurs de chaque hangar est équipée d'un quai surélevé pour travailler à niveau les wagons et châssis.

Des portes d'accès d'une dizaine de mètres sont aménagées sur tout le périmètre des hangars ainsi qu'une rampe pour véhicules lourds sur l'une des largeurs.

Des emplacements correspondant à la surface d'un container de 40 pieds sont dessinés sur le sol, ce qui permet de préfigurer le chargement tel qu'il sera à l'intérieur du container de groupage.

5. BATIMENT ADMINISTRATIF

Situé près de l'entrée principale, cet immeuble très moderne de ligne et de confort, a été terminé en juillet 1972.

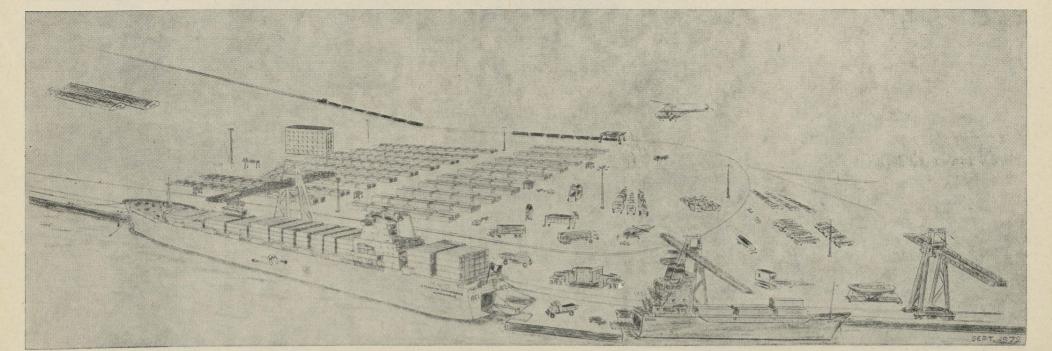
Sur 4 niveaux de chacun 360 m², il groupe :

- les bureaux des différentes Compagnies;
- les bureaux de la Douane;
- les bureaux de la S.N.C.F./ C.N.C.;
- les bureaux du GAMAC;
- les bureaux du P.A.H.

 Tous les services travaillant dans notre Compagnie pour ACL

dans notre Compagnie pour ACL, Care Line, Rolo Line, Iropa, sont rassemblés au 2° étage (avec

Vue artistique du Quai de l'Europe, par M. Marchand de notre Direction Technique, montrant l' « Atlantic Champagne » en opérations Roro et Lolo, simultanément avec le feeder « Ardan » de la Rolo Line.



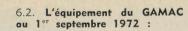
ascenseur), qu'il s'agisse du trafic, du contrôle de l'équipement, du transport intérieur, de la manutention, des télécommunications, des réparations du matériel.

Cette concentration de nos propres services près des services douaniers, ferroviaires et portuaires, est très appréciée des clients, car elle réduit leurs déplacements.

Ces nouveaux locaux permettront donc une plus grande efficacité dans la conduite des opérations, donc un service meilleur pour la clientèle et une amélioration des conditions de travail de tout le personnel.

6. MANUTENTION GAMAC

Le Groupement havrais de Manutention des Containers



Tracteur à sellette élévatrice Douglas-Mafi (shipcharger ou tugmaster) : 16 dont 3 de 240 CV

Col de cygne (Gooseneck) : 1×55 t - 2×40 t

Tracteur routier 35 t Saviem : 2 Chariot portique Fenwick sur pneus (Travelift): 4

Chariot latéral Lancer Boss de 27 t utiles (Side loader) : 1 Chariot frontal Clark de 27 t : 1 (Front loader ou forklift)

de 25 t: 1 de 10 t: 1 de 4 t : 2 de 2 t : 4

Pousseur de wagons : 1

Châssis portuaires pour containers 40' ou $2\times20'$ (Yard chassis) : 240.



Travelift Fenwick gerbant, en 3º plan, un container de 40'.

(GAMAC) est un Groupement d'Intérêts Economiques (G.I.E.) créé en 1969 à l'initiative du Service Manutention de la Compagnie Générale Transatlantique, de la Société de Travaux et Industries Maritimes (S.T.I.M.) et des Ets Roussel, qui sont parmi les plus importantes entreprises de manutention du Havre.

6.1. L'activité du GAMAC intéresse la manutention des contaidu roll-on/roll-off lourd (engins auto-propulsés, remorqués, ou machinerie sur remorques esclaves) et du roll-on/ roll-off léger (voitures).

Les opérations consistent en : - dessaisissage et déchargement

ou chargement et saisissage; - ouverture et fermeture des cellules;

livraison/réception des marchandises, domicile ou quai;

— déchargement/chargement de/sur moyens de réception/ livraison et transport de/vers le parc;

pointage, pesage, étiquetage, scellement des containers locaux, inspection extérieure des unités de charge;

- rédaction des Equipment Interchange Receipt (E.I.R.) pour les containers sortant ou rentrant sur le Terminal par wagon ou châssis et de tous les documents relatifs aux opérations de manutention;

dégroupage ou groupage du fret en containers ou remorques esclaves;

- entrepôt et surveillance des containers réfrigérés dans une station alimentée par le courant du Terminal.

Ce puissant matériel permet de travailler simultanément 3 navires porte-containers.

Le GAMAC loue les portiques containers au P.A.H.

6.3. Constitution des Equipes, inclus saisisseurs et pointeurs

Actuellement les effectifs sont, par équipe :

Lift-on/Lift-off ou Lolo (containers): 22 hommes

Roll-on/Roll-off ou Roro (véhi-cules) : 1 chauffeur et 8 hommes par tracteur Voitures: 17 chauffeurs et 7

saisisseurs pour 200 voitures Dégroupage/Groupage: 10 hommes par équipe.

Ces effectifs sont évidemment supérieurs aux besoins réels.

6.4. Rendements moyens:

Lolo (portique) : 22 mouvements/heure

Roro (tracteur) : 14 mouvements/heure Voitures: 63/heure

Dégroupage : 9 à 10 t/heure Groupage: 5 à 6 t/heure.

6.5. Conditions de travail :

Depuis le 14 juin 1971, tous les jours (Samedi et Dimanche compris):

de 7 h à 15 h de 15 h à 23 h de 23 h à 7 h

Possibilité d'heures supplémentaires le matin de 5 h à 7 h.

7. REPARATIONS

7.1. des Navires :

La plus grande cale sèche est actuellement la Forme VII

Un container de 40' sur châssis portuaire tracté par un tugmaster.





longueur 313 m, largeur 38 m, profondeur 18 m, qui permet le carènage des navires de 90000 t.

Il est projeté un Centre de réparations navales, en amont de l'écluse qui comprendrait deux nouvelles formes :

— l'une de 380 m \times 65 m pour navire de 350 000 t franchissant lège l'écluse;

— l'autre de 230 m \times 35 m pour navire de 40 000 t.

Dix postes de réparation à flot sont prévus, ce qui donnera un essor considérable à la réparation navale qui souffrait au Havre du peu de postes de réparation disponibles. La plus grande entreprise de réparation navale au Havre est la Coger, filiale de la Compagnie Générale Transatlan-

7.2. des Containers, Châssis, Remorques et autres engins de manutention :

La Compagnie Générale Entretien et Réparation (COGER) S.A., a créé dès 1965 un Département containers et manutentions qui assure l'entretien et la remise en état

- des containers et unités de charge;

— des châssis porte-containers et du matériel roulant;

- des engins de manutention et de traction, de tous types, de toutes capacités, de toutes constructions et de toutes marques.

COGER est le réparateur agréé et le représentant exclusif des sociétés :

Frangeco, Fruehauf, Snav-Strick, Sic-Tailor pour les containers et châssis;

Fenwick, Mafi-Douglas pour les engins de manutention et de traction.

7 unités mobiles, camionnettesateliers entièrement équipées pour des dépannages immédiats sur le Terminal, pour éviter toute immobilisation du container rempli qui doit être embarqué.

Un dépôt de pièces de rechanges nécessaires à la remise en état des matériels de construction française ou étrangère est immédiatement disponible dans l'anFrance, de l'Association Mondiale de Réparateurs de Containers: Container Aid International (C.A.I.).

7.3. Sécurité, Remorquage :

Les pompiers du port du Havre ont les plans de nos na-vires et ils y effectuent des exercices d'incendie.

Le port du Havre dispose d'une flotille de 22 remorqueurs appelés Abeilles, de 550 à 2 500 CV, dont plusieurs notamment n° 11 et n° 12 sont équipés de puissants moyens de lutte contre l'incendie. Les Abeilles nos 14, 15, 18 et 20 sont des remorqueurs de haute-mer et les nºs 7 et 8 sont équipés de propulseurs Voith-Schneider qui leur facilitent grandement les manœuvres.



Ainsi, Le Havre, second port français, premier port pour le long-cours, premier port containers au Sud de la Manche, a-t-il des atouts importants pour se classer honorablement par rapport à ses proches concurrents du Nord.

Ces nouvelles infrastructures per-mettront à la Compagnie Générale Transatlantique d'exploiter au maxi-



Les containers, châssis, remorques et autres engins de manutention sont réparés dans l'Atelier Containers de la COGER.

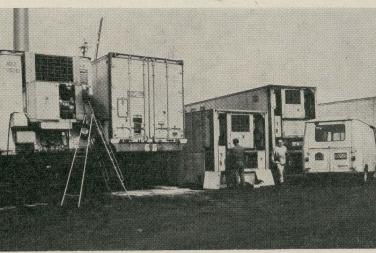
nexe de l'Atelier ou en stock géré en Magasins.

Si les besoins l'exigent, l'atelier démontable pourra être transféré sur le Terminal définitif, ou bien un autre atelier y sera construit.

La COGER est reconnue par le Bureau Veritas, les autres Sociétés de Classification et les Experts.

La COGER est l'un des membres fondateurs, représentant la mum l'avance technique qu'elle s'est donnée depuis quelques années en remplaçant une partie des navires construits après la guerre par des navires porte-containers/porte-véhicules qui servent déjà sur cinq de ses lignes et qui en font une flottes les plus homogènes de l'Europe du Nord-Ouest.

Cdt R. JAUNY-GERVAIS



Visite des groupes « froid » des containers réfrigérés.

Vue de l'intérieur d'une camionnette-atelier, unité mobile de dépannage de la C.O.G.E.R.

48-21-97

48-22-05

L'équipement comprend :

Un atelier de 1 155 m² (55 m× 21 m) — sur un terre-plein de 10 000 m² — a été spécialement construit en avril 1972 près de la Forme VII, pour l'entretien et la réparation des containers, accès par route et voie ferrée.

9 unités de 40' peuvent y être réparées simultanément. 30 personnes sont affectées en permanence à cet atelier, effectif qui peut être grossi en puisant à la demande dans l'effectif total de la COGER qui comprend plus de 700 personnes.

Le personnel comprend tous les corps de métier : fer, bois, mécanique, électricité, froid afin d'assurer un service complet de maintenance.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE Nouvelle adresse du Département

ACL, CARE LINE, IROPA, ROLO LINE à compter du 25 septembre 1972 LE HAVRE : QUAI DE L'EUROPE

Tous services : TRAFIC/TERMINAL 48-26-80/1.2.3 48-15-79/80

Export 48-00-18 Import Engagement 48-10-02 48-25-15 Transports intérieurs 48-30-45 48-32-43 48-20-41 48-20-98

Telex: 19.978 ACLPOR-A.B

Telex: 19.16 CARPORT

Lignes directes