



# LE POOL EUROPEEN DES

## La palettisation.

Suivant l'exemple des usines et des entrepôts américains qui, les premiers, pendant la guerre, utilisèrent des palettes comme moyens de stockage et de manutention, les transporteurs, à leur tour, en ont tiré parti pour déplacer des marchandises groupées en « charge unitaire ». Depuis une dizaine d'années, la technique de la palettisation fait de rapides progrès.

La palette simple est un plateau rectangulaire de bois ou de métal, dont la partie inférieure présente des ouvertures dans lesquelles peut s'engager la fourche d'un transpalette ou d'un chariot élévateur à fourche. En position relevée, la fourche supporte la charge, et celle-ci peut être déplacée. La palette simple est destinée à recevoir des colis isolés et lourds (moteurs, cuisinières, fûts...) ou des groupes de colis de forme régulière.

La palette-caisse est munie de parois latérales avec ou sans couvercle. La palette-caisse ouverte

est utilisée pour des colis légers, fragiles ou de forme irrégulière. La palette-caisse fermée, qui ressemble à un petit conteneur, convient pour les mêmes colis et présente l'intérêt de pouvoir être scellée.

Grâce à la palettisation, les problèmes de manutention sont simplifiés. Les expéditeurs peuvent constituer sur les palettes des charges unitaires qui se maintiennent telles quelles jusqu'à l'arrivée chez les destinataires. En outre, la manutention de ces charges unitaires peut être facilement mécanisée au départ, en cours de route et à l'arrivée.

L'économie du système est évidente, à la condition que les palettes ne se perdent pas et ne doivent pas être renvoyées à vide aux expéditeurs.

## Le Pool européen des Palettes pour palettes simples.

En vue d'éviter ces retours à vide, les réseaux de chemin de fer utilisent des palettes « en pool » avec leur clientèle.

Les principes de fonctionnement d'un pool sont les suivants :

Le client participant fait apport d'un certain nombre de palettes identiques à celles qui sont utilisées par le réseau ; ce nombre dépend de l'importance de ses expéditions pour la journée la plus chargée ;

Au moment où il confie au transport un certain nombre de charges palettisées, le réseau lui remet en échange le même nombre de palettes vides ;

A destination, le réseau se fait remettre par le destinataire un nombre de palettes vides équivalent dans le cas où ce dernier participe au pool et récupère ses palettes dans le cas contraire ;

Chacun est propriétaire des palettes présentes dans ses installations et conserve toujours le même nombre de palettes.

dition de palettes entre réseaux voisins sont compensées mensuellement par un apport de palettes vides. En l'absence d'une compensation de ce genre, les réseaux à expéditions dominantes verraient leur stock de palettes s'écouler vers les réseaux à réceptions dominantes.

Les réseaux de chemin de fer des pays ci-dessous participent actuellement au Pool européen des Palettes (P.E.P.) :

Allemagne (R.F.)	DB
Allemagne (R.D.)	DR
Autriche	OBB
Belgique	B
Danemark	DSB
France	SNCF
Hongrie	MAV
Italie	FS
Luxembourg	CFL
Norvège	NSB
Pays-Bas	NS
Suède	SJ
Suisse	SBB
Tchécoslovaquie	CSD

## PALETTES

En 1961, un certain nombre de réseaux ont décidé d'adopter un type de palette simple uniforme et de transposer les pools intérieurs sur le plan international pour ce type de palettes.

La palette normalisée est en bois. Son plancher présente les dimensions de 1,20 m  $\times$  0,80 m. Sa hauteur est de 0,14 m. Elle porte la marque « EUR » ainsi que celle du réseau sur lequel elle a été mise en service.

Le pool international permet aux charges palettisées de franchir les frontières sans que les palettes doivent être réexpédiées à vide après usage. Chaque réseau procède vis-à-vis de la clientèle comme il le faisait pour son pool interne.

Cette procédure exige évidemment une comptabilisation des palettes à la traversée des frontières. Les documents de transport des wagons contenant des palettes sont pourvus d'une étiquette spéciale mentionnant le nombre de palettes contenues dans le wagon. Les chiffres sont annotés par les gares d'échange. Les discordances entre réception et expé-

dition de palettes entre réseaux voisins sont compensées mensuellement par un apport de palettes vides. En l'absence d'une compensation de ce genre, les réseaux à expéditions dominantes verraient leur stock de palettes s'écouler vers les réseaux à réceptions dominantes.

Le 1<sup>er</sup> janvier de cette année, on estimait à 9 millions le nombre des palettes qui sont utilisées au sein de cette association par les chemins de fer et par les milliers d'entreprises qui travaillent « en pool » avec les réseaux. Neuf millions de palettes identiques donc, portant la même marque « EUR », qui circulent librement en Europe, d'un marchand de céramique belge à un entrepreneur autrichien, d'une coopérative agricole danoise à un magasin italien, sans autre formalité que le comptage quand elles passent d'un réseau à un autre !

Les transports palettisés internationaux ont pris de l'importance dès le début du pool européen et n'ont fait que croître depuis lors. En 1961, la S.N.C.B. échangeait avec les réseaux voisins une moyenne de 10.000 palettes par mois. Cette moyenne était de 16.000 en 1963 ; elle atteint plus de 20.000 actuellement.

Des études sont en cours en vue de définir un type de palette-caisse uniforme et d'étendre le pool international à ce type de palette.

M. FONTAINE.