

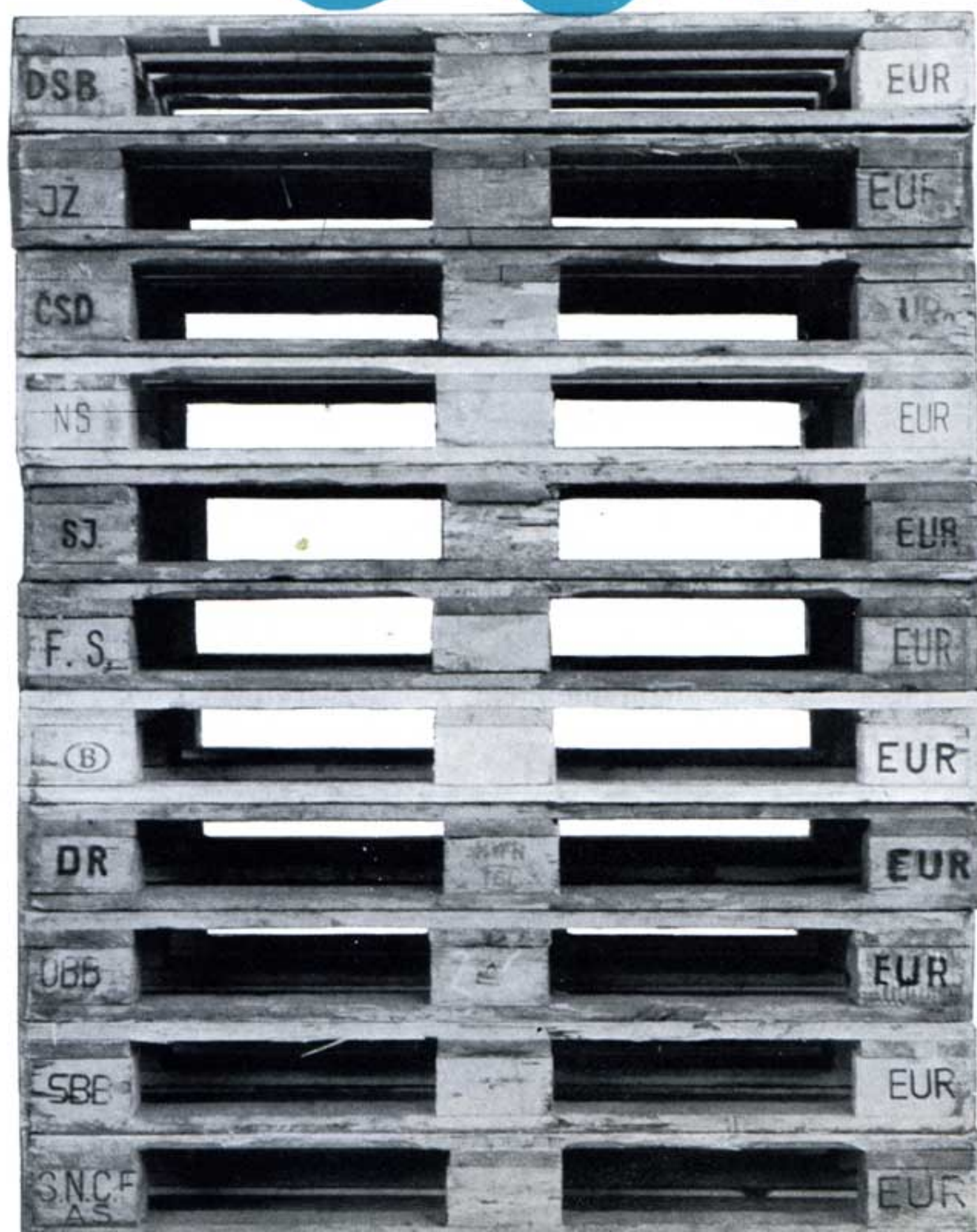


des millions de palettes

Palette.

Voilà un petit mot qui ne paie de mine et qui, pourtant, évoque pour ceux qui le connaissent d'expérience, bon nombre d'avantages. Le temps est révolu où des hommes portaient à dos entre un entrepôt et des wagons, des sacs, caisses, colis ou toutes autres charges vouées au transport ferroviaire. La manutention, aujourd'hui, se fait de manière plus rationnelle, plus rapide, et donc, plus rentable. La palette y est pour quelque chose. Elle apparaît comme l'outil le plus pratique pour la manutention des marchandises de petite et moyenne dimensions. Chaque entreprise peut en faire construire un stock proportionnel à ses besoins en transports. Mais ce système présente l'inconvénient du retour des palettes vides à l'expéditeur. Seules la standardisation des palettes et leur mise en « pool » pouvaient amener une plus grande souplesse, une plus grande facilité d'utilisation.

Au premier juillet 1961, huit réseaux ferroviaires européens signaient un accord donnant vie au Pool européen des Palettes.



Un contrat d'échange

Ce pool fonctionne selon un principe semblable à celui des communautés de wagons.

La palette EUR standardisée est un plancher à quatre entrées de 120 cm sur 80 cm. Elle porte deux inscriptions : le sigle du réseau où elle a été mise en service (et qui garantit sa qualité) et la marque EUR qui indique son appartenance au pool.

Le client qui, pour ses transports, désire utiliser ce matériel, peut faire construire et marquer à ses frais le nombre d'unités qu'il juge utile. Le réseau ferroviaire établit si ces palettes sont conformes aux

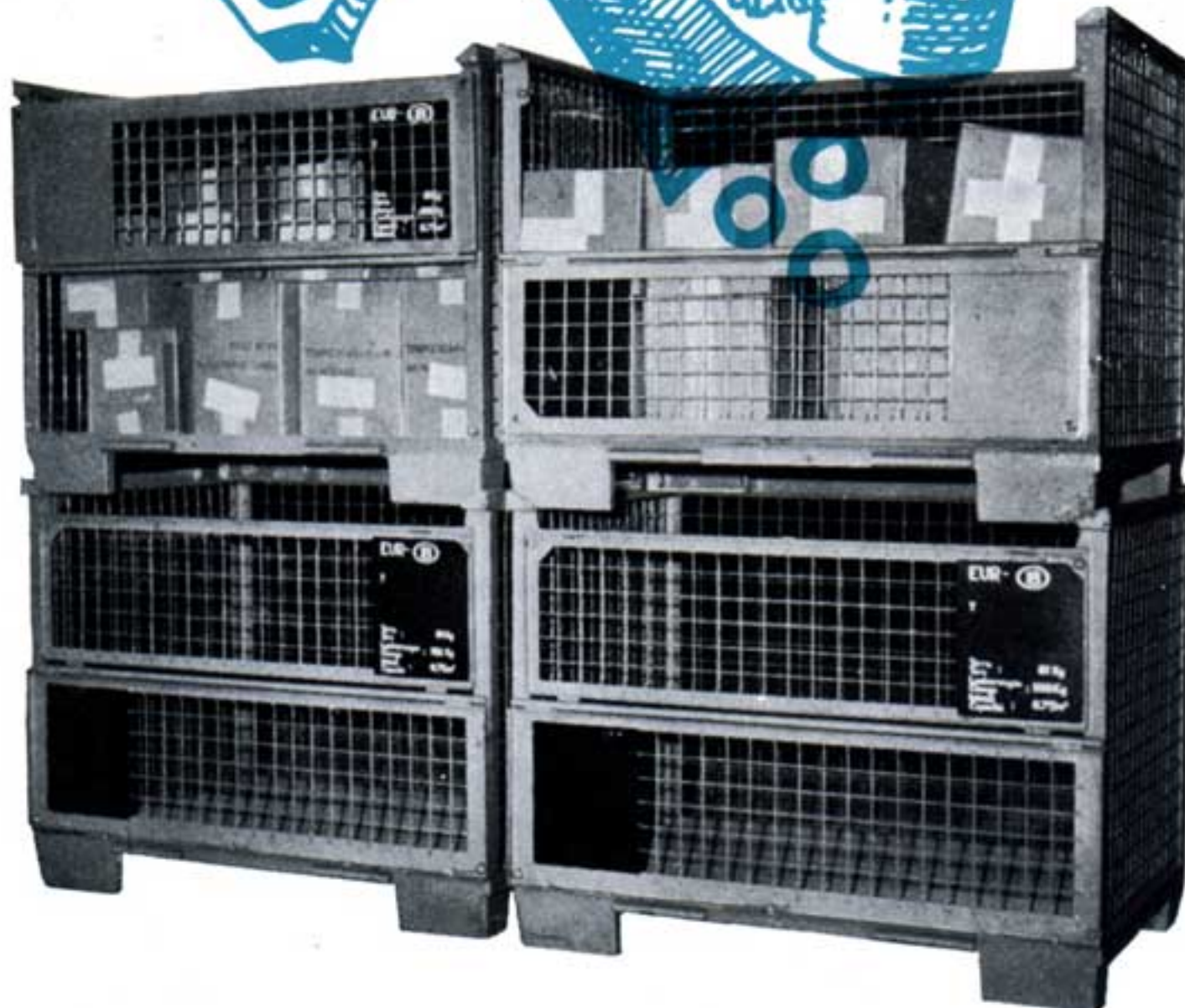
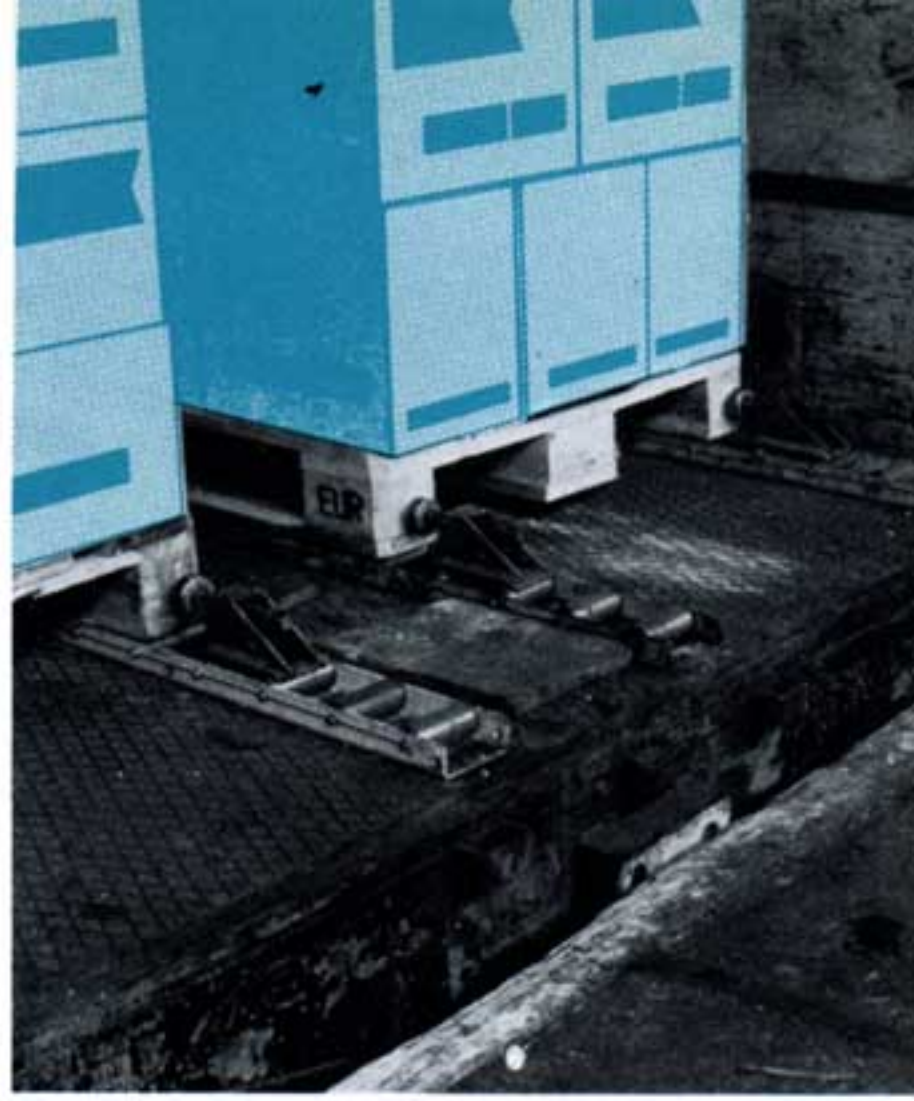
normes de qualité du pool. Trois principes régissent alors les opérations :

1. Chaque participant possède le nombre de palettes nécessaire à ses besoins.
2. L'échange palette vide - palette chargée est généralisé :
 - entre le transporteur et le client
 - entre pays voisins.
3. Chaque participant garde toujours le même nombre de palettes.

Le contrat d'échange permet l'application de ces règles de base. Une entreprise belge produit des briques réfractaires, par exemple. La livraison de ces briques aux clients belges ou étrangers se fait sur palettes. En signant le contrat d'échange, le producteur a simplifié les opérations : lorsque 100 unités ont quitté ses installations, par une clause du contrat, la SNCB doit lui remettre 100 palettes vides. Pas besoin, donc, d'un stock énorme de palettes plates : le remplacement immédiat lui permet de limiter son équipement au minimum utile. Par ailleurs, le destinataire, s'il participe lui aussi au système d'échange, peut entreposer les charges pendant un temps indéterminé sans que cela pose de problème.

Extension permanente.

Au départ, huit réseaux participaient au Pool. Aujourd'hui, on en compte 18. En 1961, l'Allemagne occidentale, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, le



Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse avaient signé l'accord. En 1962, le Danemark, la Norvège et la Suède les suivaient. Puis, ce furent la Tchécoslovaquie et l'Allemagne de l'Est, en 1964. La Hongrie adhéra au pool en 1965, la Yougoslavie, la Finlande et la Bulgarie en 1967. La Pologne est le plus jeune membre, intégré au groupe en 1968.

En 1970, tous ces pays avaient échangé plus de 5 millions de palettes. Si l'on pouvait considérer celles-ci comme des marchandises, au prix moyen de 210 francs pièce, on aurait alors atteint le chiffre de 1.067 millions de francs. En 1971, il faudrait parler de 1.116 millions. Pour sa part, la Belgique a échangé, avec les pays voisins :

— en 1968	381.000 palettes
— en 1969	457.000 (record absolu en octobre : 46.000)
— en 1970	439.000
— en 1971	429.000

Il s'agit, bien entendu, du total des échanges effectués aux gares frontières. En fait, la SNCB possède 30.000 palettes EUR et sa clientèle environ 13.000.

Emballage immédiat.

Certaines marchandises se pouvaient pas être transportées par ce moyen : imaginez des pièces détachées empilées sur un plancher ! Il fallait concevoir une boîte... « a box », box-palette.

La fédération européenne de manutention (F.E.M.) a étudié et mis au point un engin de ce type, standardisé, et finalement appelé « Box-palette Y ». L'unité nouvelle a la même surface de base que la palette plate et admet un volume de 0,75 m³ de chargement.

Plusieurs réseaux ont décidé d'un accord d'échange comme on l'avait fait pour les palettes plates. La convention conclue en 1969 rassemble l'Allemagne occidentale, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, la France (venue en 1970) et le Danemark (membre depuis le premier janvier 1972). La box-palette est séduisante. Pour les petites pièces, le petit matériel électrique, elle représente... un emballage. Nul besoin de carton, de papier : on dépose les pièces en vrac dans ce petit conteneur. L'armature métallique forte est l'atout primordial pour le transport des produits fragiles : bouteilles, produits de beauté... Il préserve des chocs.

Ce n'est pas tout. La conception de cette « caisse » permet la superposition des éléments. L'utilisateur peut donc, comme avec un jeu de construction, assembler tout un magasin, chaque exemplaire de ses produits prenant place dans une alvéole. C'est d'autant plus facile que certains panneaux de la box sont amovibles (nos photos le montrent clairement). Le principe d'utilisation est le même que pour la palette plate. Et la Belgique a échangé, avec les autres adhérents :

— en 1969	21.000 box-palettes
— en 1970	37.000
— en 1971	71.000

Le prix de la pièce dépasse bien sûr de loin celui d'une palette en bois : 2.000 francs environ. Mais l'investissement en vaut la peine : aux avantages déjà cités, on peut ajouter une espérance de vie plus importante étant donné la robuste constitution du matériel.