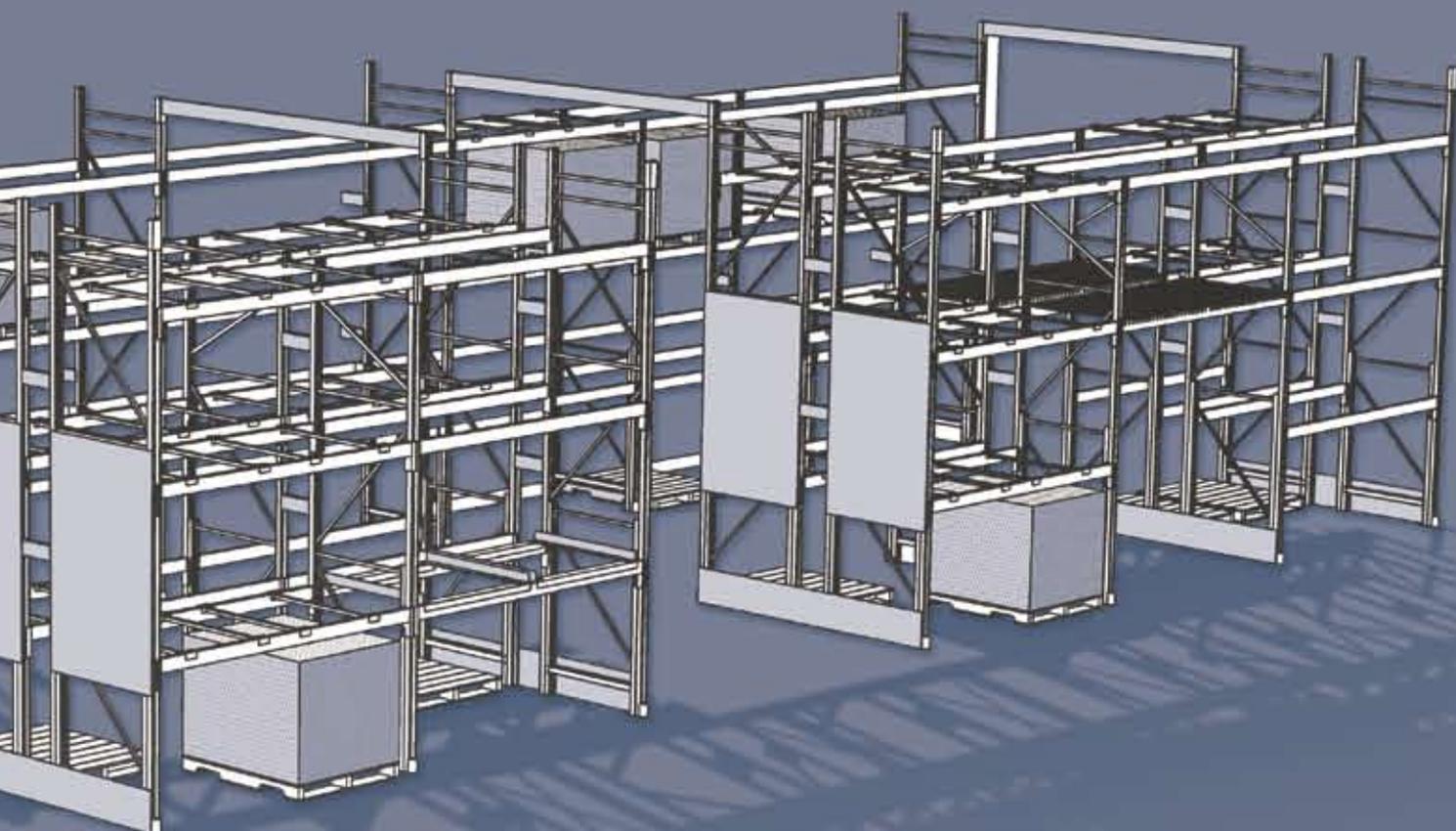


Guide de prévention

La sécurité des palettiers

2^e édition

Fabrication, achat,
installation et utilisation



La sécurité des palettiers

2^e édition

Fabrication, achat,
installation et utilisation

PRÉVENTION, LÉSIONS, GESTION

La CSST met à la disposition des employeurs et des travailleurs un nouvel outil Web dans le but de les aider à prévenir les accidents du travail et les maladies professionnelles. Grâce au Portrait des risques, les personnes intéressées peuvent faire une recherche dans leur secteur d'activité pour y trouver, notamment, de l'information sur le nombre, la nature et la cause des accidents, des maladies et des décès liés au travail. Elles pourront aussi consulter les rapports d'enquête s'y rapportant. Le Portrait des risques présente aussi des mesures de prévention mises en œuvre par des entreprises qui ont reçu, pour leur réalisation, un Prix innovation en santé et en sécurité du travail de la CSST : www.csst.qc.ca/portrait

Gestion de projet

Nga Hoang, Direction de la prévention-inspection
et du partenariat, CSST

Correction des épreuves

Fanny Provençal

Photos et illustrations

Maurice Vézinet, photographe
Joël Deneault, dessinateur
Technirack Salaberry inc.
Damotech inc.
Office québécois de la langue française

Conception graphique

Eykel Design

Suivi d'impression et de distribution

Philippe Raymond, Direction des communications
et des relations publiques, CSST

Révision de la présente édition

François Fontaine, ing., inspecteur, chef d'équipe
en prévention-inspection, CSST
Pierre Bouliane, M. Sc., conseiller en prévention,
Association Sectorielle Transport Entreposage (ASTE)

Production

Direction des communications et des relations publiques, CSST

Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes
qui ont collaboré à la première édition de ce document.

Avant-propos

De nombreux accidents du travail sont imputables à l'installation et à l'utilisation de palettiers, ou rayonnages à palettes. Au Québec, l'absence de règlements particuliers ou de normes a rendu nécessaire l'élaboration du présent guide de prévention *La sécurité des palettiers*.

Pour répondre aux besoins d'information sur les mesures de prévention exprimés par le milieu, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) a fait appel à la collaboration et à l'expertise de ses inspecteurs et de différents intervenants, y compris des fabricants, des utilisateurs et des consultants en santé et en sécurité du travail. Au cours de la rédaction du guide, les représentants de la CSST ont aussi participé aux travaux du comité de normalisation de l'Association canadienne de normalisation (CSA) visant à élaborer des normes sur la conception, la fabrication et l'utilisation des palettiers. Son contenu reflète donc les orientations qui ont été retenues par la CSA pour les normes qui ont été adoptées sur les palettiers.

La CSST souhaite souligner la collaboration de l'Office québécois de la langue française et de partenaires de l'École Polytechnique de Montréal et de l'Université de Montréal à la recherche terminologique et à l'implantation de la terminologie des palettiers dans le milieu.

Ce guide de prévention s'adresse aux inspecteurs, aux dirigeants des entreprises, aux responsables en santé et en sécurité du travail et à tous ceux qui utilisent des palettiers, qu'il s'agisse d'installateurs, de fournisseurs, de distributeurs ou de fabricants. Il vise à informer les entreprises des mesures de prévention à appliquer et à les soutenir dans leur démarche de prévention.

Ce guide constitue un outil de prévention. Il n'a pas de valeur juridique ni de portée réglementaire.

Table des matières

Liste des figures	5	12. Utilisation des palettiers	57
Liste des tableaux	6	12.1 Formation des travailleurs	57
Première partie : Généralités	7	12.2 Disposition des charges dans les palettiers	57
1. Préambule et domaine d'application	7	12.3 Préparation des commandes	57
2. Définitions	10	12.4 Précautions à prendre pour l'utilisation des palettes	57
3. Lois, règlements, normes et documents de référence applicables aux palettiers	14	12.5 Protection contre les chutes de hauteur	59
4. Risques liés à l'utilisation des palettiers	17	12.6 Protection contre les chutes d'objets	59
4.1 Rapports d'enquête sur les accidents	17	12.7 Protection des palettiers contre les impacts	60
4.2 Principaux risques liés à l'utilisation des palettiers	17	12.8 Précautions à prendre pour l'utilisation des chariots élévateurs	61
5. Palettiers	20	13. Inspection, entretien et réparation des palettiers	65
5.1 Classification des palettiers	20	13.1 Types d'inspection	65
5.2 Description des palettiers	20	13.2 Fréquence des inspections planifiées	65
6. Palettes	28	13.3 Étapes de l'inspection des palettiers	66
6.1 Types de palettes	28	13.4 Réparation ou remplacement des composants endommagés	69
6.2 Principes de construction de la palette d'usage général	29	13.5 Registre des inspections du palettier	69
6.3 Normalisation des palettes	31	13.6 Montants d'échelle endommagés	70
6.4 Dimensions des palettes normalisées	31	Bibliographie	72
7. Chariots élévateurs	32	Annexe 1. Cahier des charges	75
7.1 Principaux types de chariots élévateurs	32	Annexe 2. Grille de vérification de l'installation des palettiers à simple profondeur et à double profondeur	87
7.2 Transpalette	34	1. Plans et devis	88
7.3 Gerbeur	34	2. Largeur des allées	88
Deuxième partie : Mesures de prévention	35	3. Stabilité du palettier	89
8. Conception et fabrication des palettiers	35	4. Composants du palettier	90
8.1 Normes de sécurité à respecter pour la conception des palettiers	35	5. Dispositifs de protection	91
8.2 Échelles de palettier	35	6. Affichage	92
8.3 Lisses de palettier	38	Annexe 3. Grille d'inspection périodique des palettiers à simple profondeur et à double profondeur	95
8.4 Ancrages	38	1. Plans et devis	96
8.5 Accessoires	39	2. Programme d'inspection et d'entretien préventif	97
8.6 Marquage des composants	41	3. Largeur des allées	97
8.7 Affichage de la charge nominale du palettier	41	4. Stabilité du palettier	98
9. Réutilisation des palettiers	42	5. État des composants du palettier	99
9.1 État des composants	42	6. Réparations effectuées aux composants	101
9.2 Charge nominale des palettiers réutilisés	42	7. Dispositifs de protection	101
9.3 Installation des palettiers réutilisés	42	8. Espaces libres et disposition des charges	102
10. Achat des palettiers	43	9. État des palettes	103
10.1 Planification du projet d'achat et d'installation des palettiers	43	10. Affichage	103
10.2 Préparation du cahier des charges	43	11. État des lieux	104
11. Installation des palettiers	51	12. Formation des travailleurs	105
11.1 Responsabilités	51	Annexe 4. Méthode d'évaluation des dommages aux composants d'échelle	107
11.2 Configuration des échelles	51	Annexe 5. Lexique anglais-français des palettiers	111
11.3 Emplacement des lisses	53		
11.4 Rapport H/L	53		
11.5 Ancrages	54		
11.6 Verticalité des montants	54		
11.7 Calage	55		
11.8 Entretoises de jumelage et portiques d'allée	56		
11.9 Vérification de la conformité des palettiers après leur installation	56		

Liste des figures

Figure 1. Composants et accessoires d'un palettier.....	8	Figure 32c. Modèle de goupille de sécurité non recommandé....	40
Figure 2. Allée de service et allée de circulation (Vue de plan).....	9	Figure 33. Exemple de plaque d'affichage de la charge nominale du palettier.....	41
Figure 3. Effondrement d'un palettier.....	17	Figure 34. Espaces libres recommandés dans les palettiers à simple profondeur et à double profondeur.....	48
Figure 4. Classification des palettiers.....	20	Figure 35. Espaces libres recommandés dans les palettiers à accumulation statique ouverts sur une face et ouverts sur deux faces.....	49
Figures 5a. et 5b. Palettiers à simple profondeur.....	21	Figure 36. Configuration des échelles de types Z et X.....	52
Figures 6a. et 6b. Palettiers à double profondeur.....	22	Figure 37. Rapport H/L.....	53
Figure 7a. Palettier à accumulation statique ouvert sur une face.....	23	Figure 38. Écart de verticalité des montants dans un palettier non chargé.....	54
Figure 7b. Palettier à accumulation statique ouvert sur deux faces (Vue de plan).....	23	Figure 39. Différence de niveau après calage entre deux montants d'échelle qui se suivent.....	55
Figures 8a. et 8b. Palettiers à accumulation dynamique.....	24	Figure 40. Palettes endommagées à rejeter.....	58
Figures 9a. et 9b. Palettiers à gravité inversée.....	25	Figure 41. Accessoires antichute d'objets.....	59
Figure 10. Palettiers mobiles.....	25	Figure 42. Protection intégrée aux montants.....	60
Figure 11a. Râteliers en porte-à-faux.....	26	Figure 43. Protection indépendante du montant.....	61
Figure 11b. Râteliers en porte-à-faux pour charges légères munis de butoirs aux extrémités des bras.....	26	Figure 44. Poteau de protection installé aux bouts des rangées..	61
Figure 12. Palette constituée de dés et de traverses.....	29	Figure 45. Garde-corps pour séparer l'allée piétonne de l'allée de circulation.....	61
Figure 13. Palette constituée de longerons (ou longrines).....	29	Figure 46. Allée de service très étroite et chariot élévateur à poste de conduite éleuable.....	62
Figure 14. Palettes à deux entrées.....	29	Figure 47. Système de guidage par rails.....	63
Figure 15. Palette à quatre entrées.....	29	Figure 48. Guides d'entrée (Vue de plan).....	64
Figure 16. Palette à entrées multiples.....	29	Figure 49. Écart de verticalité des montants dans un palettier chargé.....	67
Figure 17. Palette à simple plancher.....	30	Figure 50. Fléchissement des lisses chargées.....	68
Figure 18. Palette à double plancher.....	30	Figure 51a. Montant endommagé par des impacts répétitifs dans le sens latéral et frontal (Vue de face).....	70
Figure 19. Palette nord-américaine standard de 48 po x 40 po.....	31	Figure 51b. Même montant endommagé (Vue de côté).....	70
Figure 20. Chariot élévateur à fourche à contrepoids.....	32	Figure 52a. Montant en acier galvanisé endommagé par des impacts à l'arrière (Vue de l'arrière).....	70
Figure 21. Chariot élévateur à fourche entre longerons (pour les allées étroites).....	33	Figure 52b. Même montant endommagé (Vue de côté).....	70
Figure 22. Chariot élévateur à tablier porte-fourche rétractable.....	33	Figure 53. Montant endommagé: la soudure à la hauteur de la plaque de pied d'échelle a cédé.....	71
Figure 23. Chariot élévateur à poste de conduite éleuable.....	34	Figure 54. Montant double endommagé: soudure non conforme, usure et déformation du montant causées par le frottement des longerons du chariot élévateur.....	71
Figure 24. Transpalette motorisé.....	34	Figure 55. Montant en acier corrodé, usé par frottement et ressoudé.....	71
Figure 25. Gerbeur.....	34	Figure 56. Protecteur de montant endommagé.....	71
Figure 26. Composants et accessoires de palettier.....	36	Figure 57. Montant endommagé et réparé par une soudure à l'électrode.....	71
Figure 27. Plaque de pied d'échelle et boulons d'ancrage.....	37		
Figure 28. Boulons d'ancrage avec coquille d'expansion.....	37		
Figure 29. Attache de lisse.....	37		
Figure 30. Échelle en porte-à-faux.....	38		
Figure 31. Accessoires de palettier: barres de sécurité, barres de support et accessoires antichute d'objets.....	39		
Figure 32. Goupille de sécurité.....	40		
Figure 32a. Modèle de goupille de sécurité recommandé.....	40		
Figure 32b. Modèle de goupille de sécurité recommandé.....	40		

Liste des tableaux

Tableau 1. Lois et règlements provinciaux et fédéraux s'appliquant aux palettiers	14	•
Tableau 2. Normes et documents de référence portant sur la conception, la fabrication et l'utilisation des palettiers	15	•
Tableau 3. Résumé des accidents liés aux palettiers survenus au Québec	19	•
Tableau 4. Tableau comparatif des caractéristiques de différents types de palettiers	27	•
Tableau 5. Espaces libres recommandés dans les palettiers à simple profondeur et à double profondeur	47	•
Tableau 6. Espaces libres recommandés dans les palettiers à accumulation statique ouverts sur une face et ouverts sur deux faces	49	•

Première partie • Généralités

1 Préambule et domaine d'application

Préambule

Pour des raisons économiques et pratiques, l'entreposage au sol connaît des limites évidentes. Les techniques d'entreposage en hauteur se sont donc perfectionnées au cours des années.

Une des pratiques les plus courantes consiste à utiliser des **palettiens** (*pallet rack*), ou **rayonnages à palettes**. Ils sont utilisés pour l'entreposage de différents types de marchandises, principalement dans les entrepôts des établissements industriels et commerciaux. Dans certains établissements commerciaux, les clients circulent dans les allées où se trouvent les palettiens, la surface de vente faisant aussi office d'entrepôt.

Il existe une grande diversité de palettiens destinés à plusieurs types d'applications particulières sur le marché. La fabrication des palettiens n'étant pas réglementée, leur qualité est très inégale. Certains fabricants, distributeurs ou installateurs proposent en effet des palettiens et des services d'excellente qualité, tandis que d'autres ont tendance à offrir à leur clientèle des palettiens économiques au détriment parfois de la qualité et de la sécurité.

Les palettiens présentent des risques pour ceux qui les utilisent, qu'il s'agisse de travailleurs ou d'autres personnes se trouvant à proximité. Leur effondrement peut entraîner des accidents et causer des décès ou des blessures graves.

Ces effondrements sont généralement attribués à des lacunes en matière :

- de conception ;
- d'installation ;
- d'utilisation ;
- d'entretien ;
- de réparation.

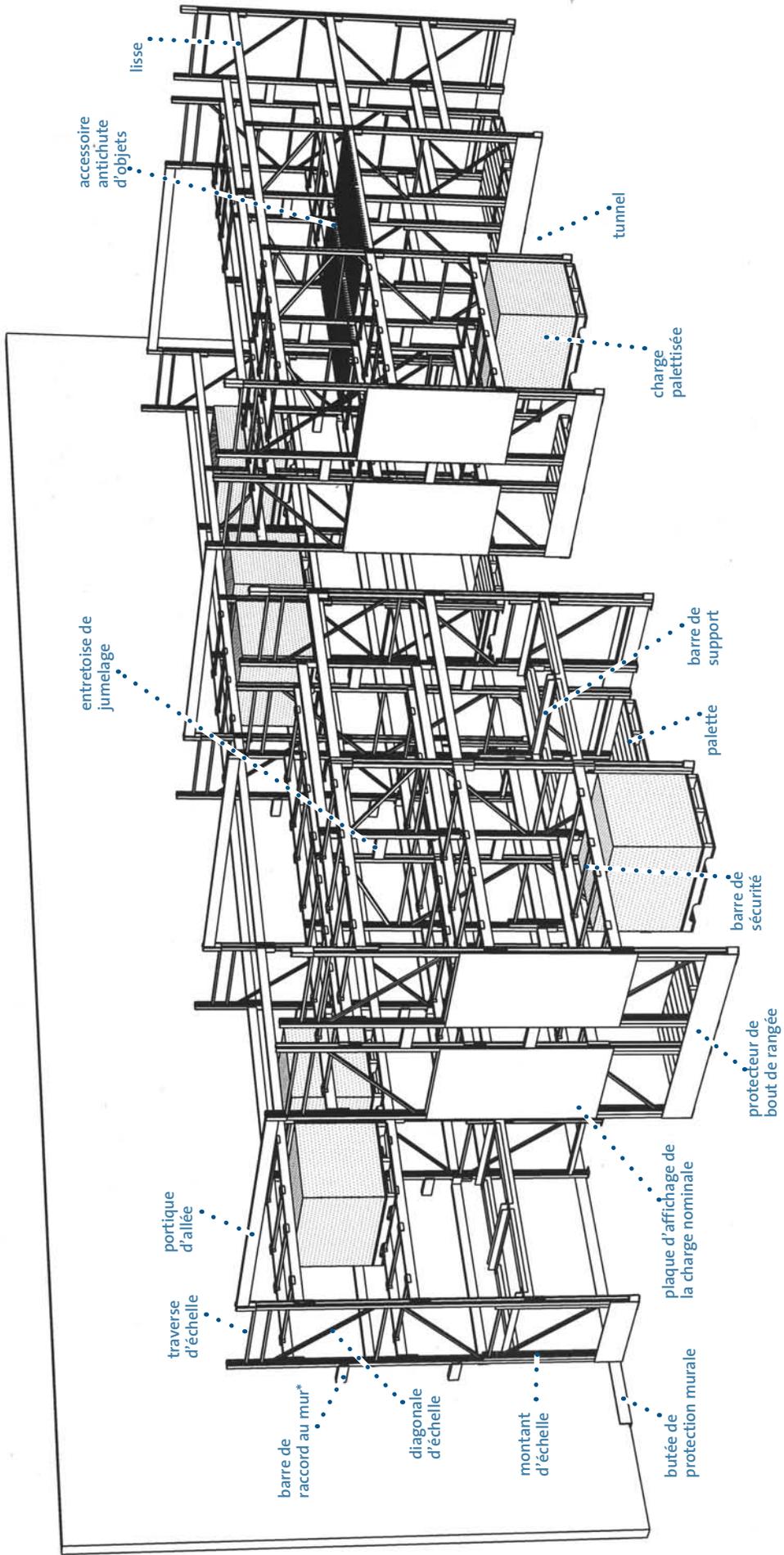
Même si les fabricants ou les fournisseurs doivent offrir des palettiens sécuritaires, il incombe à l'employeur de s'assurer que les palettiens installés dans son établissement sont sécuritaires. Dans le contexte actuel, les utilisateurs n'arrivent pas toujours facilement à déterminer quelles sont les mesures à prendre pour rendre les palettiens sécuritaires.

Domaine d'application

Ce document traite principalement des **palettiens à simple profondeur** et des **palettiens à double profondeur**. Les mesures de prévention présentées ici peuvent cependant servir de guide pour l'achat et l'utilisation des autres types de palettiens, tels que :

- les palettiens à accumulation statique ouverts sur une face (*drive-in*) et ouverts sur deux faces (*drive-thru*) ;
- les palettiens mobiles (*mobile*) ;
- les palettiens à accumulation dynamique (*pallet flow*) ou à gravité inversée (*push-back*) ;
- les râteliers en porte-à-faux (*cantilever rack*).

Des mesures de prévention particulières à chaque type de palettier peuvent toutefois s'appliquer.



* Non recommandée

Figure 1. Composants et accessoires d'un palettier (Illustration : Technirack Salaberry inc.)

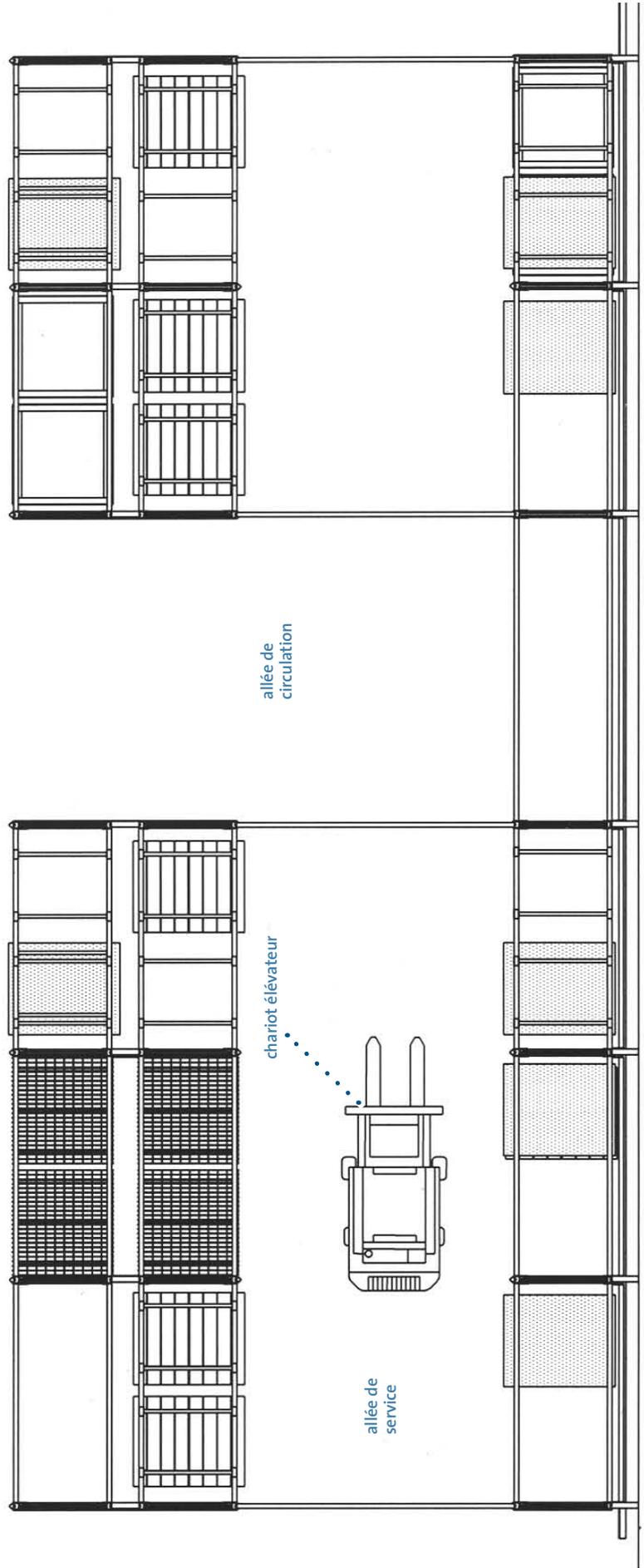


Figure 2. Allée de service et allée de circulation (Vue de plan)
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

2 Définitions

Note – La terminologie des palettiers présentée dans ce guide de prévention a été élaborée avec la collaboration de l'Office québécois de la langue française, de l'École Polytechnique de Montréal et de l'Université de Montréal. Cette terminologie est enrichie par l'ajout de notes, de synonymes, d'illustrations, etc., dans *Le grand dictionnaire terminologique* accessible par Internet à l'adresse suivante : www.granddictionnaire.com.

Le vocabulaire est présenté selon l'ordre alphabétique français. Chaque terme français est suivi de l'équivalent anglais *en italique* et d'une définition.

n. f. nom féminin
n. m. nom masculin

1. accessoire antichute d'objets n. m.

accessory for protection against falling objects

Définition – Accessoire habituellement installé sur la structure d'un palettier, qui sert à prévenir la chute d'objets.

2. allée n. f.

aisle

Définition – Passage utilisé pour la circulation du personnel et des appareils de manutention.

3. allée de circulation n. f.

main aisle

Définition – Allée suffisamment large utilisée pour la circulation sécuritaire du personnel et des appareils de manutention, qui couvre généralement la longueur des installations et qui donne accès aux allées de service et aux allées piétonnes.

4. allée de service n. f.

warehouse aisle

Définition – Allée utilisée pour la circulation pendant les opérations d'entreposage.

5. allée piétonne n. f.

walkway

Définition – Allée réservée à la circulation des piétons.

6. alvéole de palettier n. f.

pallet rack compartment

Définition – Espace d'un palettier qui sert à recevoir des charges généralement palettisées.

Note – La profondeur de l'alvéole de palettier est délimitée par celle de la charge qu'elle est destinée à recevoir, sa largeur par les paires d'échelles d'une même travée et sa hauteur par des paires de lisses superposées, ou par le sol et la première paire de lisses, ou encore par la hauteur disponible au-dessus de la dernière paire de lisses.

7. ancrage n. m.

anchorage

Définition – Organe qui sert à fixer un objet de manière à lui donner une assise et à le maintenir en place ou dans une position donnée.

Note – Un boulon à coquille d'expansion peut être utilisé, par exemple, pour ancrer un palettier. Dans certaines situations, on peut effectuer un ancrage chimique.

8. ancrage chimique n. m.

chemical anchorage

Définition – Ancrage fixé dans un trou préalablement rempli d'une substance chimique.

Note – La colle époxy peut, par exemple, être utilisée pour effectuer un ancrage chimique.

9. attache de lisse n. f.

beam connector

Définition – Attache mécanique qui sert à maintenir en place la lisse de palettier sur ses montants d'échelle.

10. barre de raccord au mur n. f.

wall spacer

Définition – Composant qui relie l'échelle de palettier à un mur adjacent à celle-ci, qui sert à maintenir un espacement uniforme entre les deux.

Note – L'utilisation de la barre de raccord au mur n'est pas recommandée parce que le palettier est une structure autoportante et ne devrait pas être fixé au mur du bâtiment.

11. barre de sécurité n. f.

safety bar

Définition – Composant installé perpendiculairement aux lisses de palettier pour aider à supporter une charge généralement palettisée.

12. barre de support n. f.

support bar

Définition – Composant installé perpendiculairement aux lisses de palettier pour supporter une charge palettisée ou non ayant des dimensions qui empêchent de la poser directement sur les lisses.

Note – Si la charge est palettisée, on utilisera le terme « barre de support de palette ».

13. butée arrière n. f.

compartment end stop

Définition – Butée située à l'arrière de l'alvéole de palettier pour délimiter sa profondeur.

14. butée de protection murale n. f.

wall end stop

Définition – Butée située à l'arrière de l'alvéole de palettier pour empêcher les impacts contre le mur.

15. capacité nominale n. f.

load capacity

Définition – Charge maximale que peut lever et manutentionner un appareil de manutention dans des conditions déterminées.

Note – La localisation du centre de gravité de l'unité de charge, par exemple, est l'une de ces conditions déterminées.

16. charge nominale n. f.

rated load

Définition – Masse maximale de l'unité de charge prescrite pour l'utilisation, dans des conditions normales, d'un appareil, d'une machine ou d'une structure.

17. charge palettisée n. f.

palletized unit load

Définition – Ensemble constitué par une palette, ou un autre support apparenté, et la paletée qu'elle supporte.

18. contreventement d'échelle n. m.

horizontal and diagonal braces

Définition – Ensemble constitué des diagonales et des traverses d'échelle de palettier qui relient deux montants d'échelle pour assurer l'indéformabilité et la stabilité du palettier.

19. diagonale d'échelle n. f.

diagonal brace

Définition – Composant qui relie diagonalement les montants d'échelle d'un palettier pour augmenter sa résistance et sa rigidité.

20. échelle de palettier n. f.

pallet rack upright frame

Définition – Assemblage constitué de montants reliés par un contreventement d'échelle et munis de plaques de pied d'échelle.

21. échelle en porte-à-faux n. f.

cant-leg frame

Définition – Échelle de palettier dont la partie inférieure du montant, faisant face à l'allée de service, est hors d'aplomb pour protéger le palettier contre les impacts des appareils de manutention.

22. entretoise de jumelage n. f.

row spacer

Définition – Composant qui relie les échelles d'une double rangée de palettiers, de manière à maintenir un espacement uniforme entre elles et à augmenter la stabilité des palettiers.

23. flèche n. f.

deflection

Définition – Amplitude de la courbe que prend une pièce sous ou à la suite de l'influence du poids d'une unité de charge.

24. goupille de sécurité n. f.

safety pin

Définition – Pièce installée dans l'attache de lisse du palettier pour empêcher la lisse de se séparer accidentellement du montant d'échelle.

25. lisse de palettier n. f.

pallet rack beam

Définition – Composant horizontal muni d'attaches de lisse qui relie les échelles d'une même travée d'un palettier de manière à recevoir des charges généralement palettisées.

26. montant d'échelle n. m.

upright frame column

Définition – Composant vertical de l'échelle de palettier qui comporte des points d'attache équidistants de manière à mettre en place les lisses.

27. palette n. f.

pallet

Définition – Plateau de chargement qui sert à supporter un ou plusieurs colis, le tout constituant une charge palettisée.

28. palettier n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes n. m.

pallet rack

Définition – Structure constituée principalement d'échelles et de lisses, destinée à recevoir des charges, généralement palettisées, pendant les opérations d'entreposage.

29. palettier à accumulation dynamique n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes à accumulation dynamique n. m.

pallet flow rack

Définition – Palettier à gravité dont les charges, généralement palettisées, sont posées à partir de une de ses faces et retirées à partir de l'autre.

30. palettier à accumulation statique n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes à accumulation statique n. m.

drive-in/drive-thru pallet racks

Définition – Palettier statique qui permet à un appareil de manutention de pénétrer dans sa structure pour y poser ou en retirer des charges, généralement palettisées, qui reposent sur des lisses installées dans le sens de la profondeur des alvéoles.

31. palettier à crémaillères n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes à crémaillères n. m.

stak system

Définition – Palettier frontal dont les montants d'échelle comportent un système d'accrochage qui lui permet de recevoir des palettes spécialement conçues à cet effet.

Note – Par analogie, le terme palettier à crémaillères fait référence à une structure munie de crans qui permet de relever ou d'abaisser une partie mobile. L'appellation anglaise *Stak System* est une marque de commerce utilisée dans la langue technique courante.

32. palettier à double profondeur n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes à double profondeur n. m.

double deep pallet rack

Définition – Palettier frontal qui permet l'entreposage de deux charges, généralement palettisées, dans le sens de la profondeur de l'alvéole.

33. palettier à gravité n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes à gravité n. m.

gravity pallet rack

Définition – Palettier dynamique dont la gravité permet le déplacement des charges, généralement palettisées, à l'intérieur de sa structure.

34. palettier à gravité inversée n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes à gravité inversée n. m.

push-back pallet rack

Définition – Palettier à gravité dont les charges, généralement palettisées, sont posées et retirées à partir de une de ses faces.

35. palettier à simple profondeur n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes à simple profondeur n. m.

single deep pallet rack

selective pallet rack

Définition – Palettier frontal qui permet l'entreposage d'une seule charge, généralement palettisée, dans le sens de la profondeur de l'alvéole.

36. palettier dynamique n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes dynamique n. m.

dynamic pallet rack

Définition – Classe de palettiers qui regroupe le palettier mobile et le palettier à gravité.

37. palettier frontal n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes frontal n. m.

fixed storage rack

Définition – Palettier statique qui permet à un appareil de manutention d'y poser ou d'en retirer des charges, généralement palettisées, à partir de l'allée de service.

38. palettier mobile n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes mobile n. m.

mobile pallet rack

Définition – Palettier dynamique dont les rangées mobiles se déplacent pour créer une allée de service nécessaire aux opérations d'entreposage.

39. palettier ouvert sur deux faces n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes à accumulation statique ouvert sur deux faces n. m.
drive-thru pallet rack

Définition – Palettier à accumulation statique qui permet à un appareil de manutention de pénétrer dans sa structure pour y poser ou en retirer des charges, généralement palettisées, à partir de deux allées de service.

40. palettier ouvert sur une face n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes à accumulation statique ouvert sur une face n. m.
drive-in pallet rack

Définition – Palettier à accumulation statique qui permet à un appareil de manutention de pénétrer dans sa structure pour y poser ou en retirer des charges, généralement palettisées, à partir de une allée de service.

41. palettier statique n. m.

Synonyme : rayonnage à palettes statique n. m.
static pallet rack

Définition – Classe de palettiers qui regroupe le palettier frontal et le palettier à accumulation statique.

42. plaque de pied d'échelle n. f.

base plate

Définition – Plaque habituellement soudée au pied du montant d'échelle d'un palettier, qui sert à répartir le poids des charges sur le sol et à ancrer l'échelle.

43. portique d'allée n. m.

cross aisle tie

Définition – Composant qui relie les têtes d'échelles des palettiers, au-dessus des allées de circulation et de service.

44. protecteur de bout de rangée n. m.

row end protector

Définition – Composant indépendant ou non des échelles de palettier, fixé au sol au bout d'une rangée ou le long d'un tunnel, pour protéger le palettier contre les impacts des appareils de manutention.

45. protecteur de montant n. m.

column guard

Définition – Composant indépendant ou non d'un montant d'échelle de palettier, qui sert à protéger le palettier contre les impacts des appareils de manutention.

46. rangée n. f.

row

Définition – Ensemble des travées d'un palettier disposées côte à côte.

47. râtelier en porte-à-faux n. m.

cantilever rack

Définition – Structure munie de bras-soutiens en porte-à-faux destinés à recevoir, horizontalement, des objets longs.

48. travée n. f.

bay

Définition – Ensemble d'alvéoles superposées qui se trouvent entre deux échelles de palettier.

49. traverse d'échelle n. f.

horizontal brace

Définition – Composant qui relie horizontalement les montants d'une échelle de palettier.

50. tunnel de palettier n. m.

tunnel bay

Définition – Passage ménagé dans une rangée de palettiers pour permettre la création d'une allée.

3 Lois, règlements, normes et documents de référence applicables aux palettiers

Au Québec et au Canada, à l'heure actuelle, il n'existe pas de règlements ni de normes portant sur les palettiers. Des normes existent toutefois en Europe et aux États-Unis, mais ces documents n'ont pas de portée réglementaire au Québec.

- La CSST a participé aux travaux du comité de normalisation de l'Association canadienne de normalisation (CSA), qui a élaboré en 2005 des normes canadiennes visant la conception, la fabrication et l'utilisation des palettiers. Ces normes portent les titres suivants : CSA A344.1-F05 Guide de l'utilisateur des palettiers en acier et CSA A344.2-F05 Norme sur la conception et la construction des palettiers en acier.
- Les tableaux suivants présentent une liste générale mais non exhaustive des lois, règlements, normes et autres documents de référence ayant servi à la rédaction du présent guide.

Tableau 1 Lois et règlements provinciaux et fédéraux s'appliquant aux palettiers		
Provinces/Canada	Titre de la loi ou du règlement	Explications
Québec	Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST)	Art. 2 : Objet de la loi, participation des travailleurs Art. 51 : Obligations de l'employeur Art. 63 : Fournisseur
Québec	Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST) Décret 885-2001	Section III : Aménagement des lieux d'un établissement Section X : Entreposage et manutention de matières dangereuses Section XXIII : Manutention et transport du matériel Section XXIV : Empilage du matériel
Québec	Code de construction	Chapitre 1 : Bâtiment Surcharge aux structures du bâtiment Zones sismiques
Ontario	Industrial Establishments Regulation, R.R.O. 1990, Reg. 851	Art. 7 : Pre-Start Health and Safety Reviews « Directives sur l'examen préalable de santé et de sécurité : application de l'article 7 du règlement relatif aux établissements industriels » (Publication du ministère du Travail, Ontario, avril 2001) Un examen sur la santé et la sécurité est exigé préalablement à la réalisation d'un projet, entre autres au moment de l'installation des palettiers. Dans les situations prévues par le règlement, un ingénieur doit rédiger un rapport pour préciser les mesures à prendre afin de s'assurer de la sécurité de l'équipement Art. 45 : Material, articles or things
Colombie-Britannique	Occupational Health and Safety Regulation B.C. Reg. 296/97	Policy Item R4.43-1 RE: General Conditions – Storing and Handling Materials – Stacking Materials (Steel Pallet Racks)
Canada	Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail	Partie XIV : Manutention de matériaux
Canada	Code national de prévention des incendies (CNPI)	Mesures de sécurité relatives à l'entreposage de charges sur des palettiers

Tableau 2 Normes et documents de référence portant sur la conception, la fabrication et l'utilisation des palettiers

Pays	Titre de la norme ou du document de référence	Explications
Canada	CSA A344.1-F05 Guide de l'utilisateur des palettiers en acier	Norme de l'Association canadienne de normalisation (CSA) portant sur l'utilisation des palettiers.
Canada	CSA A344.2-F05 Norme sur la conception et la construction des palettiers en acier	Norme de l'Association canadienne de normalisation (CSA) portant sur la conception, la fabrication et l'installation des palettiers.
États-Unis	ANSI MH 16.2-1984 Manual of Safety Practices – A Code of Safety Practices for the Use of Industrial and Commercial Steel Storage Racks	Cette édition remplace l'ancienne version de 1974 qui a été adoptée comme norme nationale aux États-Unis (ANSI MH 16.1-1974 Specification for the Design, Testing and Utilization of Industrial Steel Storage Racks).
États-Unis	Rack Manufacturers Institute (RMI) – Specification for the Design, Testing and Utilization of Industrial Steel Storage Racks – 2002 Edition	Norme élaborée par le Rack Manufacturers Institute (RMI) et adoptée comme norme nationale par l'American National Standards Institute (ANSI). On y traite des règles de sécurité et de prévention dans l'utilisation des palettiers.
États-Unis	ANSI MH 28.1-1997 American National Standard for the Design, Testing, Utilization and Application of Industrial Grade Steel Shelving – Specifications	Norme nationale publiée par l'organisme américain Storage Equipment Manufacturers Association (SMA). Cette norme s'applique aux systèmes conçus pour le chargement et le déchargement manuel seulement.
États-Unis	NFPA 231 General Storage, NFPA 231C Rack Storage of Materials	Le Code national de prévention des incendies – Canada 1995 (CNPI), Premières modifications de juin 1999, fait référence à ces deux normes de la National Fire Protection Association aux articles 3.2.1.1 et 3.2.3.3. Ces normes sont maintenant intégrées à la norme NFPA 230 Standard for the Fire Protection of Storage, 1999 Edition.
États-Unis	NFPA 13 Standard for the Installation of Sprinkler Systems	Norme précisant certains espaces libres à prévoir pour les têtes d'extincteurs et les charges placées dos à dos.
Grande-Bretagne	SEMA/FEM 10.2.02 <i>Code of Practice for the Design of Static Racking</i>	Document publié par l'organisme britannique Storage Equipment Manufacturers Association (SEMA), membre de la Fédération européenne de la manutention (FEM).
Grande-Bretagne	<i>Code of Practice for the Use of Static Pallet Racking</i> (1994)	Document publié par l'organisme britannique Storage Equipment Manufacturers Association (SEMA).

Tableau 2 Normes et documents de référence portant sur la conception, la fabrication et l'utilisation des palettiers (suite)

Pays	Titre de la norme ou du document de référence	Explications
Grande-Bretagne	FEM 10.2.04 <i>Guidelines for the Safe Use of Static Steel Racking and Shelving User's Code</i> – Novembre 2001	Document publié par la Fédération européenne de la manutention (FEM) servant de référence pour l'inspection des dommages aux composants des palettiers.
France	<i>La sécurité dans l'utilisation des rayonnages</i> (1992)	Document fondé sur les recommandations des constructeurs membres du Syndicat des industries de matériels de manutention (SIMMA) de France et publié par ce dernier, pour l'utilisation des palettiers.
France	<i>Règles de calcul des rayonnages</i> (1991)	Document publié par le Syndicat des industries de matériels de manutention (SIMMA), faisant état des différents facteurs de sécurité, des données à considérer pour le calcul des palettiers et des méthodes de calcul et d'essai.
France	FEM 10.2.02 <i>Recommandation pour la conception des rayonnages statiques en acier à palettes et à tablettes</i> – Première édition : octobre 1998	Document publié par le Syndicat des industries de matériels de manutention (SIMMA), membre de la Fédération européenne de la manutention (FEM). Ce document est l'équivalent de la version anglaise SEMA/FEM 10.2.02 mentionnée plus haut.
France	<i>Les rayonnages métalliques</i> – Édition 2001	Brochure publiée par l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS).

4

Risques liés à l'utilisation des palettiers

4.1 Rapports d'enquête sur les accidents

Bien qu'on ne dispose pas de statistiques sur le nombre d'accidents du travail liés aux palettiers au Québec, on peut cependant constater que chaque année des accidents liés à la manutention des charges entreposées sur les palettiers se produisent. Une analyse de rapports d'enquête sur les accidents a été faite pour mettre en évidence les causes de ces accidents. Le tableau 3 présente un résumé de quelques accidents liés aux palettiers et survenus au Québec.

4.2 Principaux risques liés à l'utilisation des palettiers

Comme les rapports d'enquête sur les accidents et une revue de la documentation scientifique permettent de le constater, les principaux risques auxquels les travailleurs sont exposés pendant la manutention des charges entreposées dans un palettier sont imputables :

- à l'effondrement total ou partiel du palettier ;
- aux chutes de charges ;
- aux chutes de hauteur ;
- à d'autres facteurs.

4.2.1 Effondrement total ou partiel d'un palettier

L'effondrement total ou partiel d'un palettier peut être causé par :

- une modification apportée à la configuration du palettier non prévue dans les plans et devis (par exemple, modification de la position des lisses, élimination des lisses) ;
- une répartition des charges dans le palettier qui ne correspond pas au plan de chargement prévu ;
- une surcharge localisée ou générale dépassant les charges nominales ;
- des chocs contre la structure du palettier, habituellement causés par un chariot élévateur ;
- des dommages ou des réparations inadéquates à un ou à plusieurs composants du palettier ;
- la détérioration des composants du palettier à la suite de l'action de l'environnement (corrosion) ou des produits entreposés (sel, acide, etc.) ;



Figure 3. Effondrement d'un palettier
(Photo : CSST)

- la méconnaissance de la capacité structurale du palettier.

4.2.2 Chutes de charges

Les chutes de charges peuvent être causées par :

- l'utilisation de palettes en mauvais état, pas assez résistantes ou mal adaptées au palettier ;
- une mauvaise constitution des charges résultant d'un manque de cohésion entre les éléments de la charge ou d'une résistance insuffisante des emballages ;
- une mauvaise disposition de la charge sur les lisses avant et arrière des palettiers, ne respectant pas le débordement de 50 mm à 100 mm (de 2 po à 4 po) nécessaire pour assurer la stabilité ;
- l'absence ou la défectuosité d'accessoires antichute d'objets (par exemple, un plancher plein ou grillagé, des panneaux grillagés, un filet) ;
- le manque de visibilité du cariste résultant d'un niveau d'éclairage inadéquat ;
- la mauvaise appréciation par le cariste de la hauteur de pose ou de retrait de la charge ;

- la mise en place d'une charge dans une alvéole où une autre charge se trouve déjà ;
- le choc contre une charge au moment du dépôt d'une autre charge dans une alvéole adjacente ;
- le décrochage d'une lisse de palettier au moment du soulèvement d'une charge par le chariot élévateur.

4.2.3 Chutes de hauteur

Les chutes de hauteur peuvent être causées par :

- l'utilisation d'un équipement inadapté au levage d'un travailleur (par exemple, chariot élévateur équipé d'une plateforme non conforme aux conditions prévues par le Règlement sur la santé et la sécurité du travail, article 261) ;

- l'absence de moyens de protection contre les chutes (garde-corps, harnais de sécurité, etc.) ou l'utilisation d'un équipement inapproprié ;
- l'absence de méthodes de travail sécuritaires ou l'utilisation de mauvaises méthodes de travail.

4.2.4 Autres facteurs

Les autres facteurs qui peuvent contribuer aux accidents sont :

- le manque de formation des caristes ;
- les conditions ambiantes (humidité, atmosphère corrosive) ;
- les risques ergonomiques.

Tableau 3 Résumé des accidents liés aux palettiers survenus au Québec

N° du cas	Résumé de l'accident	Causes de l'accident
N° 1	<ul style="list-style-type: none">• Lieu : Un entrepôt d'une entreprise du secteur alimentaire.• Conséquence : Un travailleur est mortellement blessé.• Résumé : Effondrement d'un palettier temporaire, chute de charges sur le travailleur assis à côté du palettier.	<ul style="list-style-type: none">• Défaillance d'une échelle du palettier à la suite d'une réparation effectuée en soudant deux portions d'un montant bout à bout.• Le fournisseur n'a pas établi de procédure d'inspection des composants du palettier avant sa livraison et son installation chez le client.• Méthode de réparation inadéquate, ne tenant pas compte de la qualité de l'acier utilisé et des recommandations du fabricant du palettier.• Chocs contre le palettier par le chariot élévateur.
N° 2	<ul style="list-style-type: none">• Lieu : Un nouvel entrepôt frigorifique d'une entreprise du secteur alimentaire.• Conséquence : Aucun travailleur blessé, mais les pertes matérielles dépassent 600 000 \$.• Résumé : Effondrement d'un palettier neuf récemment chargé.	<ul style="list-style-type: none">• Mauvaise conception et installation des poutres d'appui (<i>H-beam</i>) sur lesquelles reposaient les échelles du palettier.• Manque de rigidité des échelles.• Ancrage inadéquat au plancher de béton.
N° 3	<ul style="list-style-type: none">• Lieu : Un entrepôt d'un grossiste du secteur alimentaire.• Conséquence : Décès d'un travailleur.• Résumé : Effondrement du palettier à la suite d'un impact indirect du gerbeur contre un montant d'échelle.	<ul style="list-style-type: none">• Un montant d'échelle non protégé a été heurté par un chariot manuel qui empiétait sur la voie de circulation, ce chariot étant d'abord heurté par le chariot élévateur conduit par le travailleur.
N° 4	<ul style="list-style-type: none">• Lieu : Un entrepôt de lames de chasse-neige.• Conséquence : Décès d'un travailleur.• Résumé : Chute d'un paquet de cinq lames d'un râtelier en porte-à-faux, heurtant une autre lame transportée sur la fourche d'un chariot élévateur. Cette lame vient heurter un travailleur.	<ul style="list-style-type: none">• Mauvaise configuration des râteliers.• Les charges sont en équilibre instable sur les râteliers.
N° 5	<ul style="list-style-type: none">• Lieu : Un entrepôt adjacent à la chaîne d'assemblage d'une usine fabriquant des produits électriques.• Conséquence : Quatre travailleurs subissent des blessures graves.• Résumé : Effondrement d'un mur de blocs de béton derrière le palettier à la suite de l'impact d'une palette manutentionnée à l'aide d'un chariot élévateur.	<ul style="list-style-type: none">• Espace libre insuffisant entre le palettier et le mur derrière.• Absence de butée arrière.
N° 6	<ul style="list-style-type: none">• Lieu : Un entrepôt d'une entreprise de tuyaux de métal.• Conséquence : Décès d'un cariste.• Résumé : Le cariste conduisant un chariot élévateur pour allées étroites loué est écrasé mortellement contre le palettier lorsque le chariot recule.	<ul style="list-style-type: none">• Les caractéristiques du chariot loué sont différentes de celles du chariot habituellement utilisé par le travailleur.• Absence de barre de protection derrière le cariste sur le chariot élévateur pour les allées étroites.

5 Palettiers

5.1 Classification des palettiers

Il existe différents types de palettiers et plusieurs configurations sont créées à partir des mêmes composants de base, les échelles et les lisses. Le diagramme de la figure 4 présente la classification des palettiers en deux grandes catégories : les palettiers statiques et les palettiers dynamiques.

Dans la catégorie des **palettiers statiques**, on distingue deux types : **frontal** et **à accumulation statique**. Les palettiers de type frontal sont ceux dont le chargement et le déchargement se fait par l'avant. Il s'agit du **palettier à simple profondeur** (*single deep pallet rack*), du **palettier à double profondeur** (*double deep pallet rack*) et du **palettier à crémaillères** (*stak system*). Les **palettiers de type à accumulation statique** peuvent être **ouverts sur une face** (*drive-in*) ou **ouverts sur deux faces** (*drive-thru*).

Dans la catégorie des **palettiers dynamiques**, on distingue aussi deux types : le **palettier mobile** et le **palettier à gravité**; ce dernier peut être **à accumulation dynamique** (*pallet flow*) ou **à gravité inversée** (*push-back*).

Il existe d'autres systèmes d'entreposage qui ne sont pas nécessairement destinés au rangement de charges palettisées, c'est le cas notamment des **râteliers en porte-à-faux** (*cantilever rack*).

5.2 Description des palettiers

5.2.1 Palettiers à simple profondeur

Les palettiers à simple profondeur permettent d'accéder facilement à toutes les palettes entreposées, puisque chaque palette fait immédiatement face à une allée. La densité d'entreposage dans un entrepôt où on trouve ce type de palettiers est toutefois moindre, car il faut y prévoir un grand nombre d'allées. Leur utilisation exige, en général, plus de main-d'œuvre, car les opérations de manutention sont plus nombreuses.

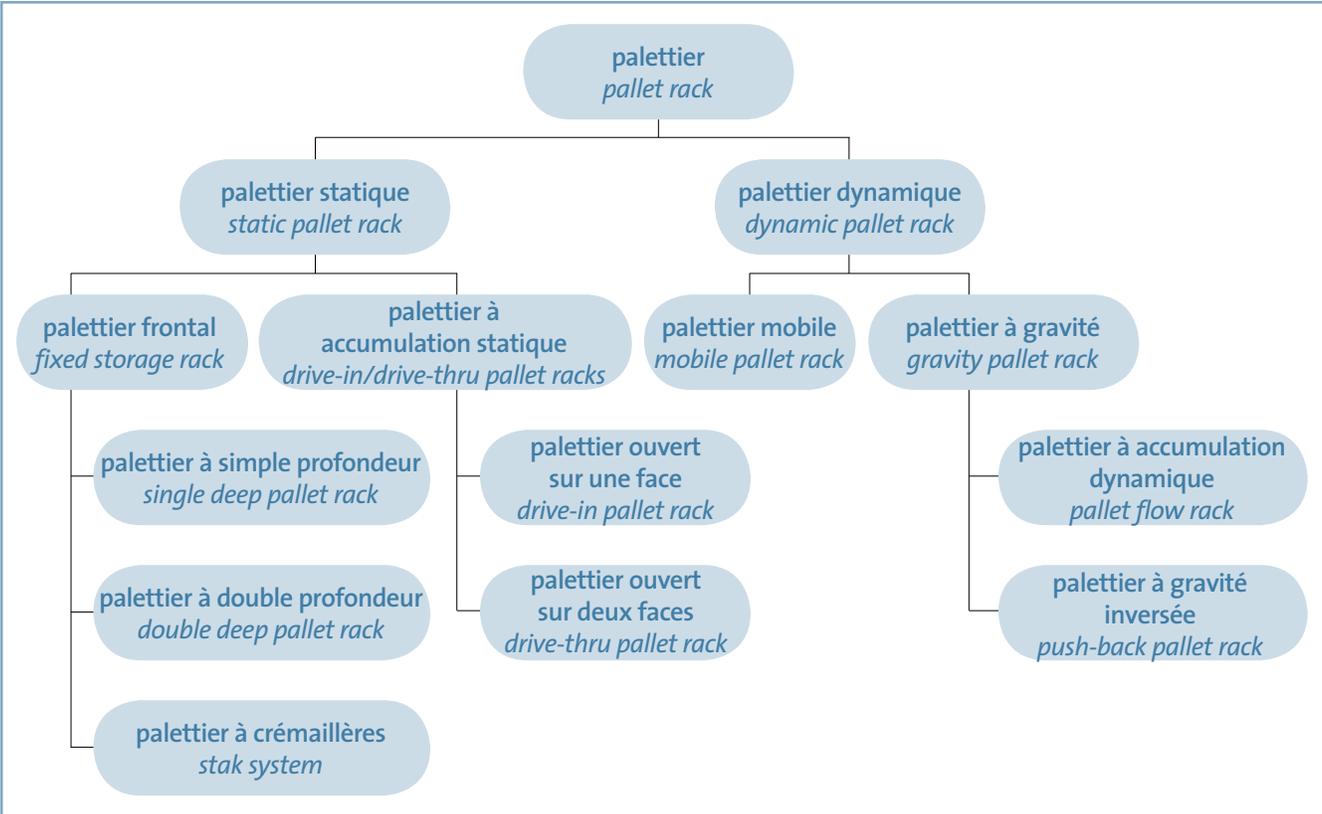


Figure 4. Classification des palettiers

(Source : Diane Riopel, École Polytechnique de Montréal, juin 2004)

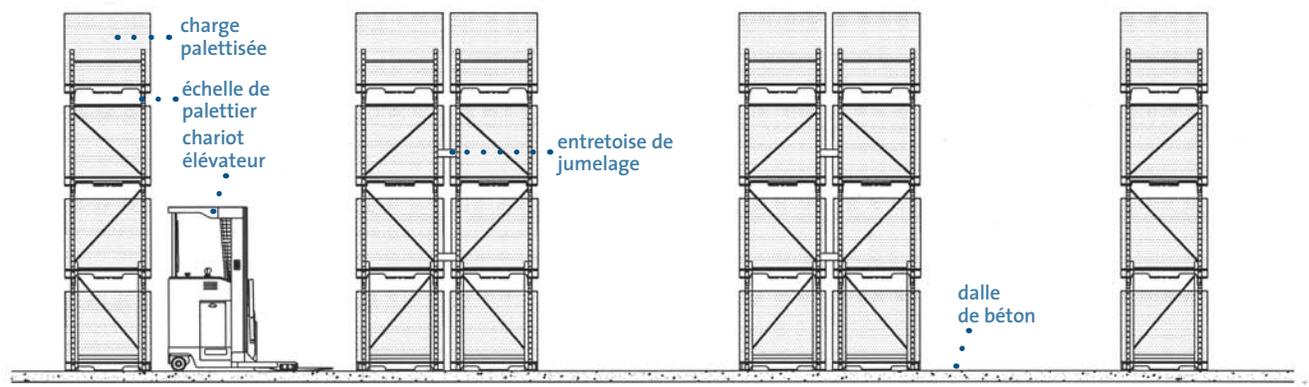


Figure 5a. Palettiers à simple profondeur
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)



Figure 5b. Palettiers à simple profondeur
(Photo : Technirack Salaberry inc.)

5.2.2 Palettiers à double profondeur

Les palettiers à double profondeur sont essentiellement des palettiers à simple profondeur auxquels on a ajouté une seconde rangée, d'où le nom « double profondeur ». La densité d'entreposage est

- ainsi augmentée de façon substantielle, mais l'accès aux charges est moins aisé et l'utilisation d'un chariot élévateur à tablier porte-fourche rétractable (*reach fork lift truck*) devient nécessaire.
-
-
-
-
-
-
-

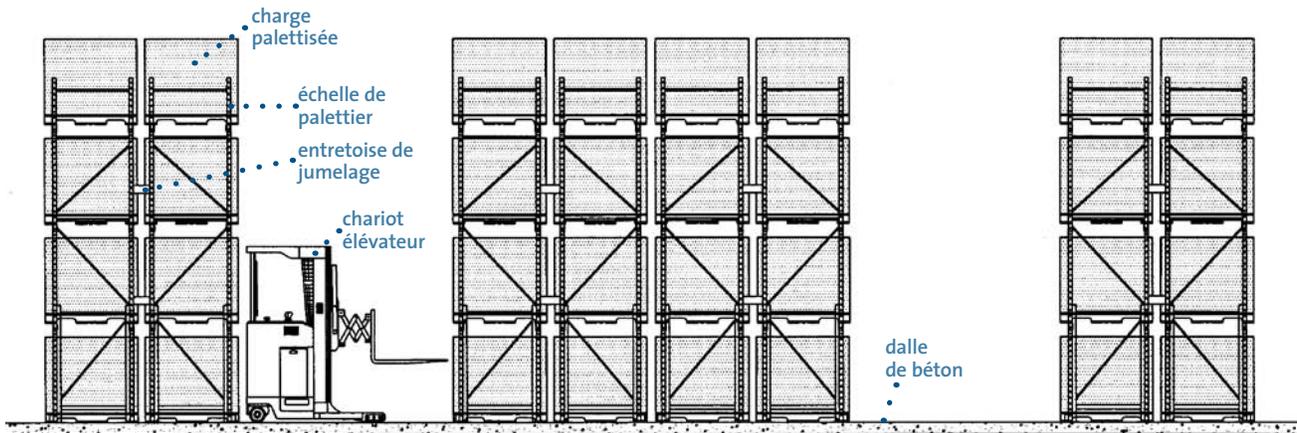


Figure 6a. Palettiers à double profondeur
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)



Figure 6b. Palettiers à double profondeur
(Photo : Technirack Salaberry inc.)

5.2.3 Palettiers à accumulation statique

Dans les palettiers à accumulation statique, le chariot élévateur pénètre à l'intérieur même du palettier pour aller y déposer ou en retirer une charge. Les palettes sont déposées sur des lisses installées dans le sens de la profondeur du palettier.

Les palettiers à accumulation statique sont parmi ceux qui offrent la meilleure densité d'entreposage en utilisant le minimum d'espace au sol. Toutefois, comme le chariot élévateur est conduit à l'intérieur même du palettier, les risques de contact avec la structure sont élevés. Ce type de palettier suppose l'utilisation de palettes en bon état, car leur défectuosité peut être une source d'accident grave (par exemple, la chute de charges sur le cariste).

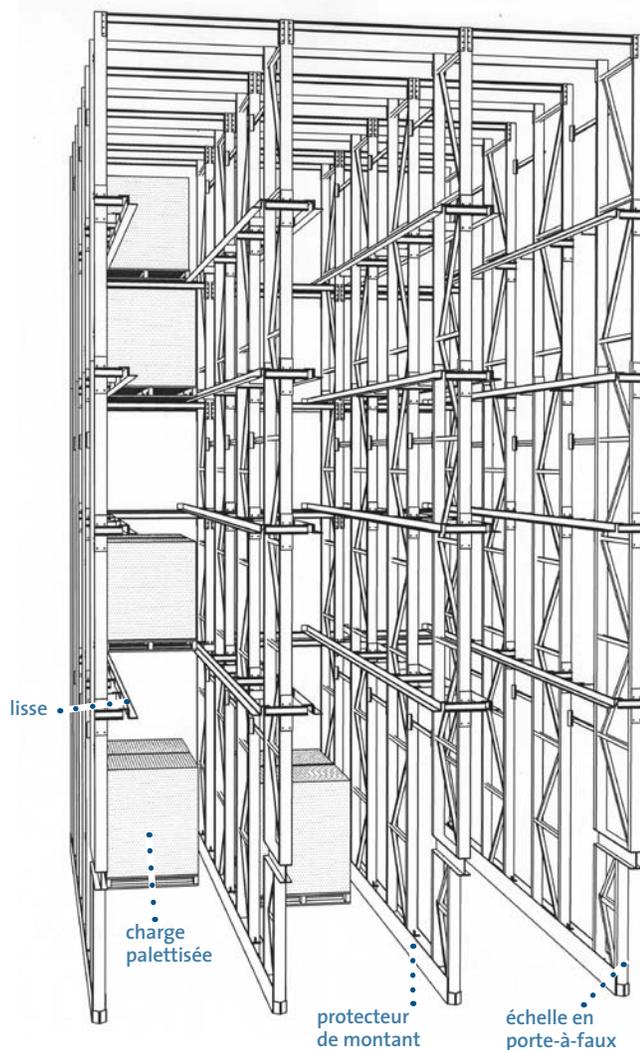


Figure 7a. Palettier à accumulation statique ouvert sur une face
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

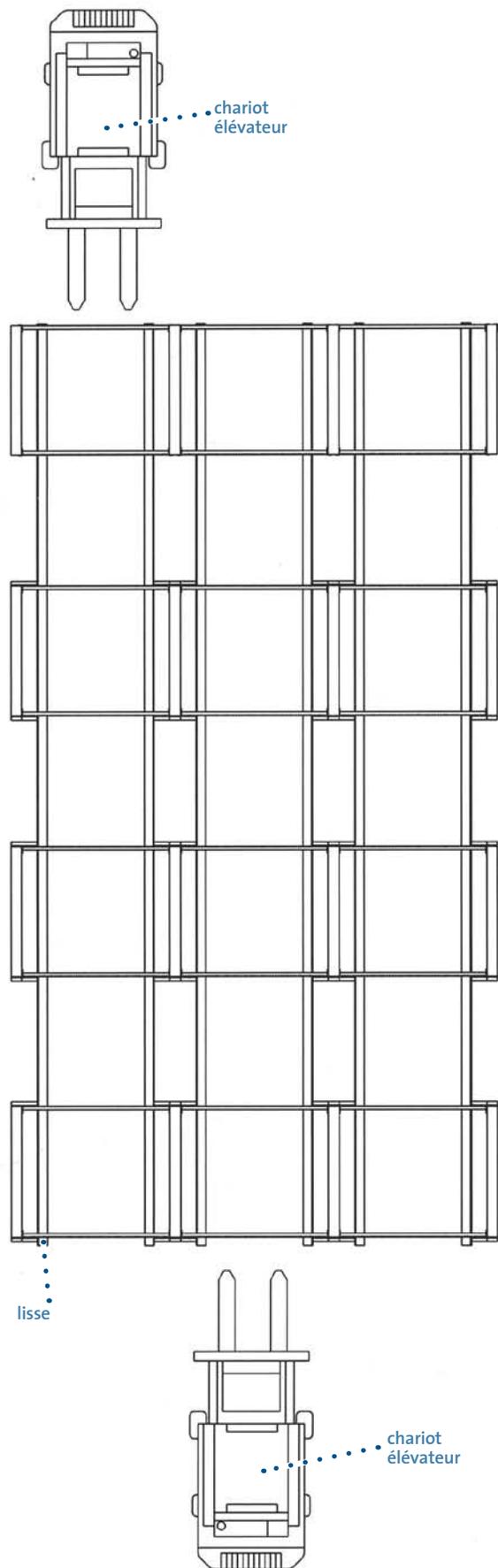


Figure 7b. Palettier à accumulation statique ouvert sur deux faces
(Vue de plan)
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

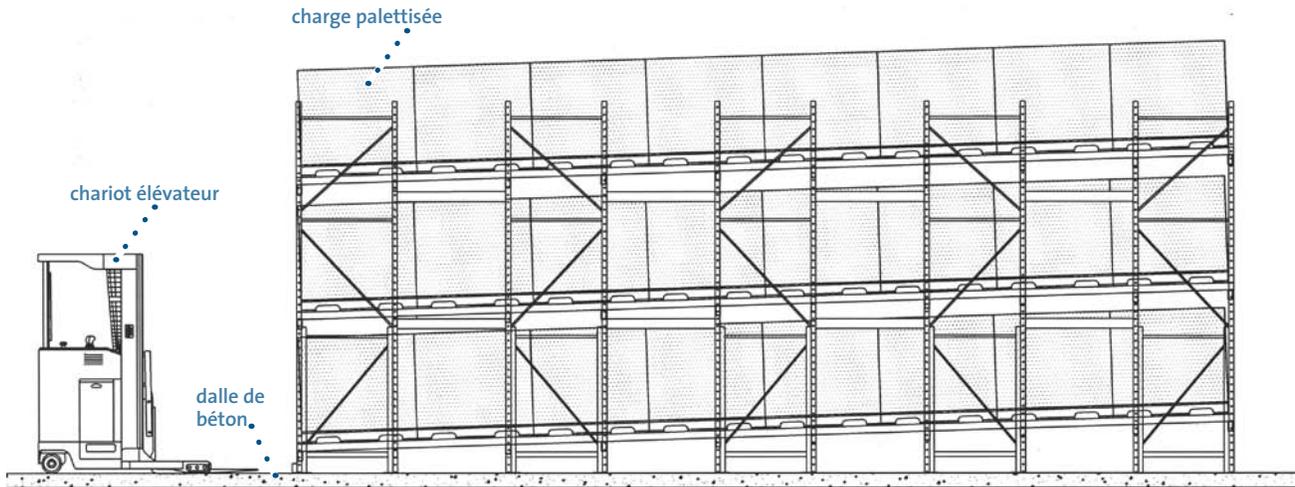


Figure 8a. Palettiers à accumulation dynamique
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

Des protecteurs de montants doivent donc être installés au sol afin de guider le cariste dans ses déplacements à l'intérieur du palettier. Ce type de palettier se présente en deux versions, les palettiers ouverts sur une face et les palettiers ouverts sur deux faces.

Dans les **palettiers ouverts sur une face**, l'entrée du chariot élévateur se fait à partir d'une seule allée devant le palettier. La dernière charge posée est la première à en ressortir (**dernier entré, premier sorti**, ou **LIFO: last in, first out**).

Dans les **palettiers ouverts sur deux faces**, le chariot élévateur peut entrer par deux allées distinctes, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.

5.2.4 Palettiers dynamiques

Il existe deux types de **palettiers dynamiques**: le **palettier à gravité** et le **palettier mobile**.

5.2.4.1 Palettiers à gravité

Dans les palettiers à gravité, les palettes reposent sur des rails coulissants ou des rouleaux et un côté du palettier est légèrement plus bas que l'autre. Ces palettiers font appel au principe de la gravité. Ils nécessitent moins d'allées que les palettiers frontaux. La densité d'entreposage est très intéressante, mais l'accès aux charges entreposées est limité. Les composants mobiles de ces palettiers demandent plus d'entretien.

On distingue deux sortes de palettier à gravité: le **palettier à accumulation dynamique** et le **palettier à gravité inversée**.

- **Palettiers à accumulation dynamique**

Dans ces palettiers, une allée est utilisée pour le dépôt des palettes et l'autre pour leur retrait. Cette façon de faire offre aussi l'avantage de séparer les zones de préparation des commandes des zones de chargement des palettiers. L'utilisation de ces palettiers suppose que la gestion des stocks est de type « **premier entré, premier sorti** » (**FIFO: first in, first out**), utile notamment pour des produits périssables tels les denrées alimentaires ou les produits pharmaceutiques.



Figure 8b. Palettiers à accumulation dynamique
(Photo : Technirack Salaberry inc.)

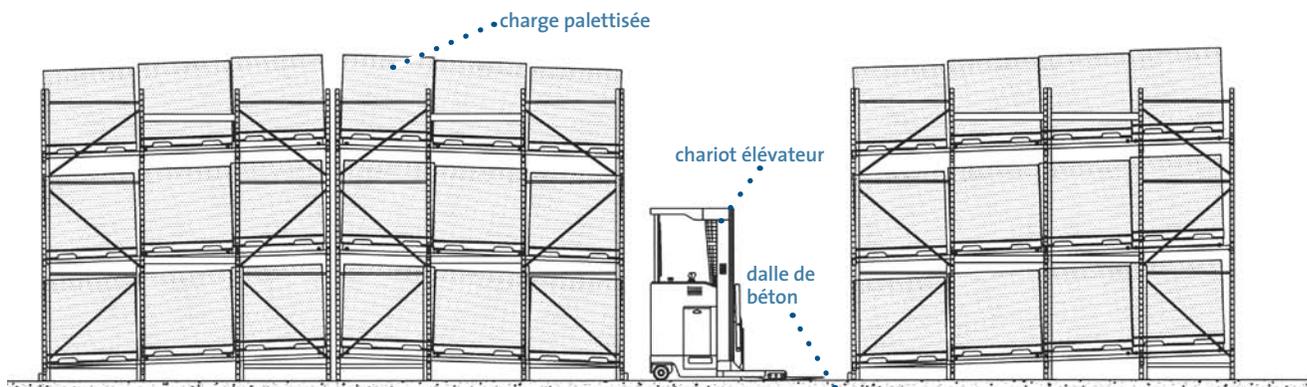


Figure 9a. Palettiers à gravité inversée
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

● Palettiers à gravité inversée

Dans ces palettiers, le dépôt et le retrait des palettes se font à partir d'une même allée. Lorsqu'une nouvelle palette est ajoutée, elle pousse vers l'arrière les autres palettes déjà en place sur la même rangée. Ces palettiers sont souvent placés contre un mur du bâtiment. Leur utilisation suppose que la gestion des stocks est de type « **dernier entré, premier sorti** » (LIFO: last in, first out).



Figure 9b. Palettiers à gravité inversée
(Photo : Technirack Salaberry inc.)

5.2.4.2 Palettiers mobiles

Les palettiers mobiles sont en quelque sorte des palettiers frontaux déposés sur un système de rails fixés au plancher. Ces rails permettent de déplacer les rangées de palettiers en créant une allée à l'endroit voulu pour permettre l'accès à une charge en particulier. Le déplacement des rangées est commandé par un système motorisé lorsqu'il s'agit de charges lourdes. Différents dispositifs de sécurité, telles des alarmes sonores ou visuelles, peuvent être intégrés au système afin de contrôler les risques d'écrasement liés aux déplacements des rangées.



Figure 10. Palettiers mobiles
(Photo : Technirack Salaberry inc.)

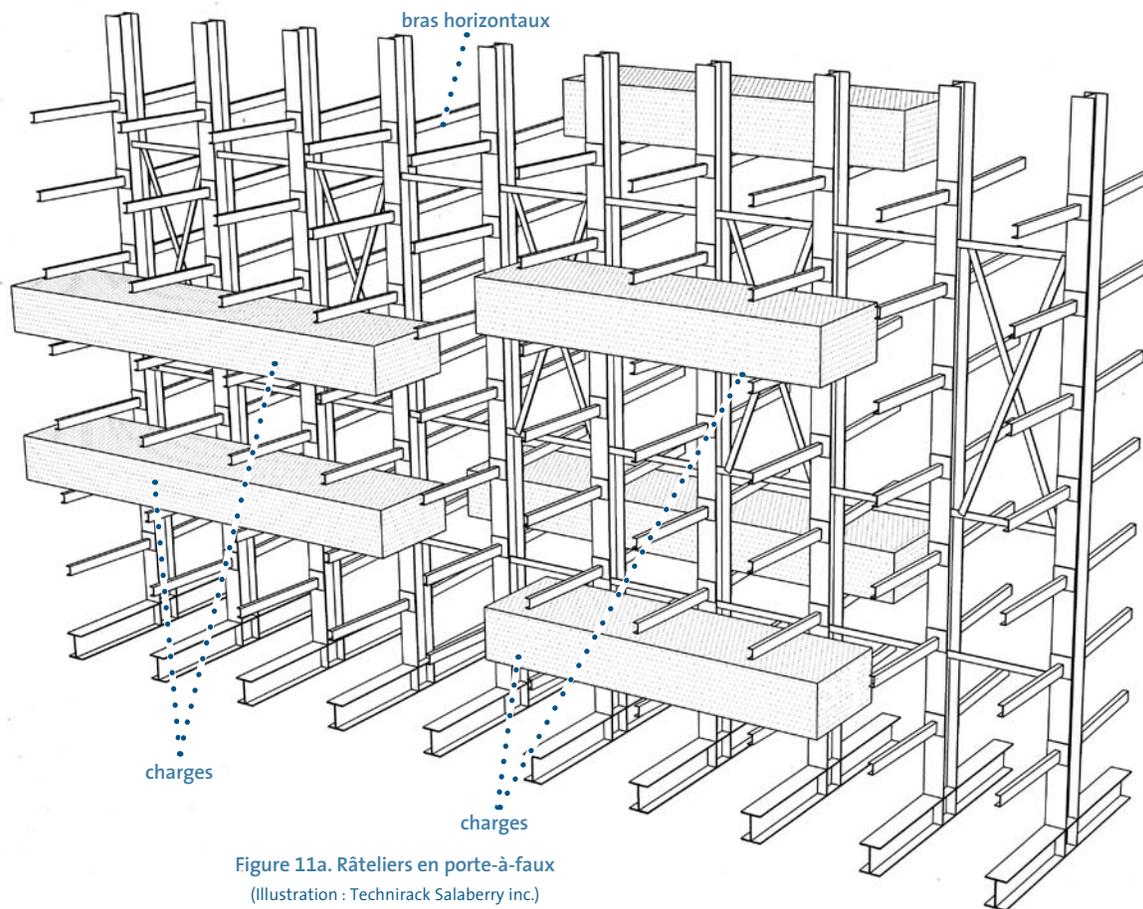


Figure 11a. Râteliers en porte-à-faux
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

Ces palettiers permettent une grande densité d'entreposage, mais la quantité de palettes manipulées par unité de temps (flux de charge) est relativement faible. On les trouve généralement dans des entrepôts où l'utilisation maximale de l'espace est une priorité. La conception, l'installation et l'utilisation des palettiers mobiles doivent se faire selon des règles particulières, qui ne sont pas abordées dans ce guide. Le lecteur intéressé peut se reporter à des documents portant sur les palettiers mobiles, notamment les documents suivants, publiés par l'organisme britannique Storage Equipment Manufacturers Association (SEMA) :

- *Code of Practice for the Design of Mobile Racking Systems* pour les palettiers mobiles;
- *Code of Practice for the Design of Mobile Shelving Systems* pour les étagères habituellement destinées à l'archivage.

5.2.5 Râteliers en porte-à-faux

Les râteliers en porte-à-faux ne font pas partie de la grande famille des palettiers. Ils ne sont pas conçus pour l'entreposage de charges palettisables, mais plutôt pour l'entreposage de charges généralement longues et encombrantes tels des tuyaux, des tiges de métal, des rouleaux de tapis, etc. Ces râteliers sont constitués de bras horizontaux fixés à des

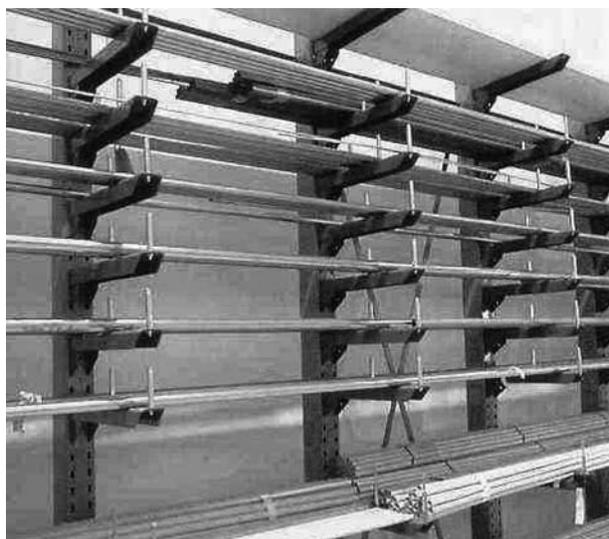


Figure 11b. Râteliers en porte-à-faux pour charges légères munis de butoirs aux extrémités des bras
(Photo : Technirack Salaberry inc.)

montants verticaux. Les bras peuvent être soudés, boulonnés ou munis d'attaches permettant de les retenir aux montants. Ils peuvent être installés d'un seul côté ou des deux côtés des montants. Pour éviter la chute d'objets, les bras devraient être munis de butoirs à leur extrémité.

- Les râteliers en porte-à-faux offrent une densité d'entreposage relativement faible. Leur conception, leur installation et leur utilisation doivent se faire selon des règles particulières, qui ne sont pas abordées dans ce guide.
- Les caractéristiques de différents types de palettiers sont résumées dans le tableau suivant.

Tableau 4 Tableau comparatif des caractéristiques de différents types de palettiers

	À simple profondeur	À double profondeur	Ouvert sur une face (<i>drive-in</i>)	Ouvert sur deux faces (<i>drive-thru</i>)	À accumulation dynamique (<i>pallet flow</i>)	À gravité inversée (<i>push-back</i>)	Mobile	Râtelier en porte-à-faux (<i>cantilever</i>)
Coût d'installation/unité de charge	\$\$	\$\$	\$\$\$	\$\$\$\$	\$\$\$\$	\$\$\$\$	\$\$\$\$\$	\$\$\$
Densité d'entreposage	Faible	Moyenne	Élevée	Élevée	Élevée	Moyenne	Élevée	Faible
Flux de charge	Élevé	Moyen	Moyen	Moyen	Élevé	Moyen	Faible	Variable
Accès aux charges	Excellent	Excellent	Moyen	Faible	Faible	Moyen	Moyen	Bon
Rotation des charges	Variable	LIFO	LIFO	Variable	FIFO	LIFO	FIFO	Variable
Allées	Plusieurs	Quelques-unes	Peu	Peu	Peu	Peu	Peu	Plusieurs

FIFO (premier entré, premier sorti, *first-in, first-out*)
 LIFO (dernier entré, premier sorti, *last-in, first-out*)

6 Palettes

6.1 Types de palettes

La palette est une plateforme sur laquelle on dépose des marchandises pour ensuite les manutentionner, les entreposer ou les transporter. Elle peut être aussi considérée comme l'un des composants de l'emballage d'un produit. Cet emballage doit servir à protéger les marchandises et à faciliter leur manutention, leur entreposage, leur distribution et leur transport. Bien que les palettes de bois dominent nettement le marché, on trouve des palettes fabriquées de différents matériaux, tels le plastique, le carton ou le métal. Elles existent dans une variété de formes. La manutention des palettes se fait à l'aide de chariots élévateurs à fourche, de gerbeurs, de transpalettes ou d'autres appareils adaptés.

Dans la documentation, il existe plusieurs définitions des différents types de palettes. Certaines sont définies à partir du type d'entrée, d'autres à partir du type de plancher, d'autres encore à partir de l'utilisation que l'on en fait. Il existe des palettes d'usage général et des palettes d'usage spécialisé (*special-purpose pallet* ou *special-use pallet*).

6.1.1 Palettes d'usage général

Les palettes d'usage général habituellement utilisées dans les entreprises sont, par exemple, la palette CPC standard de 48 po x 40 po (1220 mm x 1016 mm), la CPC de couleur orange et la CHEP de couleur bleue. Le sigle CPC signifie Canadian Pallet Council (Conseil canadien des palettes) et le sigle CHEP veut dire Commonwealth Handling Equipment Pool.

Elles sont utilisées pour manutentionner, entreposer et transporter des marchandises. Il y a deux catégories de palettes d'usage général, la palette perdue et la palette réutilisable.

- **Les palettes perdues (ou palettes à usage unique)** sont destinées à ne servir qu'une seule fois. Elles font donc partie de l'emballage. Peu coûteuses, ces palettes sont fréquemment fabriquées de bois de piètre qualité, d'aggloméré, de carton ou de polystyrène expansé. Par souci de protection de l'environnement, les palettes perdues sont de moins en moins utilisées au Canada comme palettes d'usage général. Les entreprises veulent réduire, sinon éliminer, leur utilisation au cours des prochaines années.
- **Les palettes réutilisables**, contrairement aux palettes perdues, ont plusieurs cycles d'utilisation. Leur durée de vie moyenne est de cinq à six ans. Il y a trois types de palettes réutilisables :
 - **la palette captive**, dont l'utilisation est restreinte à un usage interne ;
 - **la palette consignée**, qui appartient à une entreprise et qui lui est retournée après utilisation ;
 - **la palette échangeable** ou mise en commun (*pool*).

Les palettes réutilisables sont plus robustes et mieux finies que les palettes perdues. La gestion et le contrôle de leur récupération et de leur échange constituent cependant des inconvénients importants.

6.1.2 Palettes d'usage spécialisé

Les palettes d'usage spécialisé sont conçues pour la manutention, l'entreposage et le transport de colis particuliers, soit à cause de leur forme, soit à cause des dommages que ces colis sont susceptibles de subir. Elles sont fabriquées sur mesure pour la manutention d'un produit en particulier, par exemple **palettes à fûts, palettes roulantes, palettes-contenants**, etc.

6.2 Principes de construction de la palette d'usage général

La construction des palettes peut se faire de deux façons : à l'aide de **dés** ou **blocs** (*blocks*) et de **traverses** (*stringerboards*) ou à l'aide de **longerons** ou **longrines** (*stringers*), aussi appelés chevrons en Europe. Ces éléments servent de pièces d'écartement réunissant les deux planchers ou de points d'appui au sol. Leur disposition crée un espace pour le passage de la fourche du chariot élévateur, du gerbeur ou du transpalette. Le longeron (ou la longrine) est une barre de section rectangulaire. Le dé est un élément court, de forme cubique ou cylindrique. Lorsque la palette est fabriquée en utilisant des dés, des traverses (planches de même largeur que les dés) doivent être utilisées pour assembler les dés et ainsi supporter le plancher. En Amérique du Nord, de 90 % à 95 % des palettes sont fabriquées en utilisant des longerons. En Europe, seules les palettes perdues sont fabriquées en utilisant des longerons.

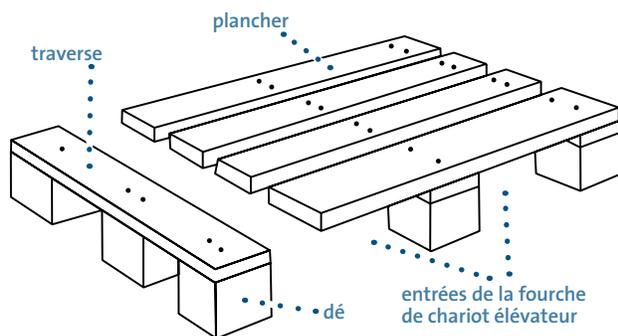


Figure 12. Palette constituée de dés et de traverses
(Illustration : OQLF)

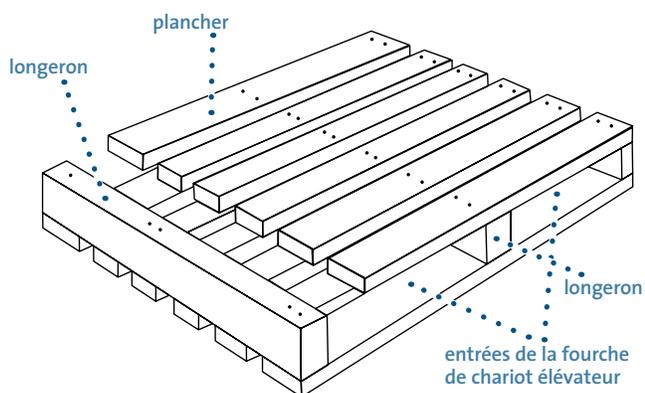


Figure 13. Palette constituée de longerons (ou longrines)
(Illustration : OQLF)

6.2.1 Entrée

Il s'agit de l'ouverture latérale qui permet le passage des bras de fourche des appareils de manutention. La palette peut être à deux entrées, à quatre entrées (ou partiellement à quatre entrées) et à entrées multiples.

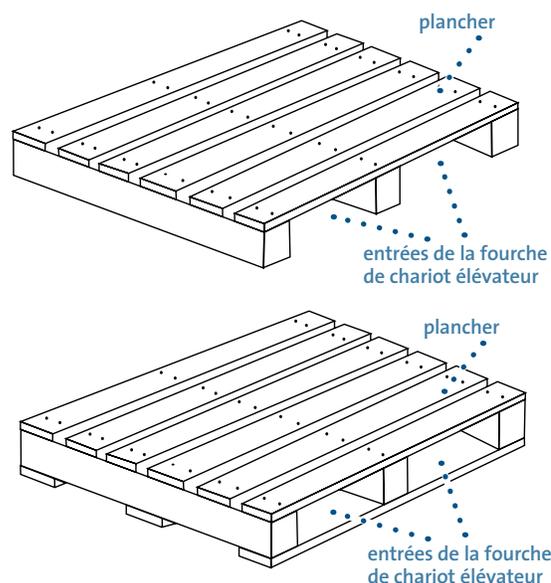


Figure 14. Palettes à deux entrées
(Illustration : OQLF)

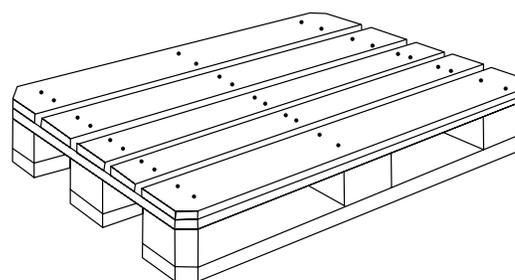


Figure 15. Palette à quatre entrées
(Illustration : OQLF)

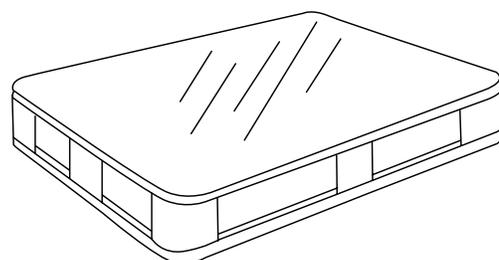


Figure 16. Palette à entrées multiples
(Illustration : OQLF)

6.2.2 Plancher

Le plancher est la partie pleine ou à claire-voie destinée à recevoir la charge (plancher supérieur) ou à servir de point d'appui (plancher inférieur). Le plancher à éléments jointifs est celui dont tous les éléments sont en contact (entre lesquels il n'y a pas d'espace). Le plancher à claire-voie est celui dont les éléments sont espacés. Les palettes peuvent être à simple plancher ou à double plancher.

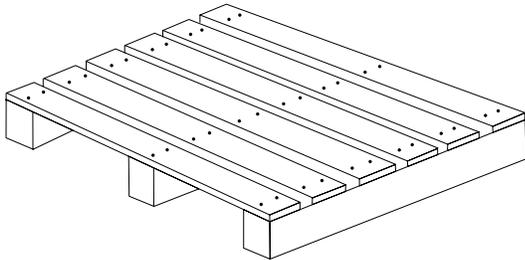


Figure 17. Palette à simple plancher
(Illustration : OQLF)

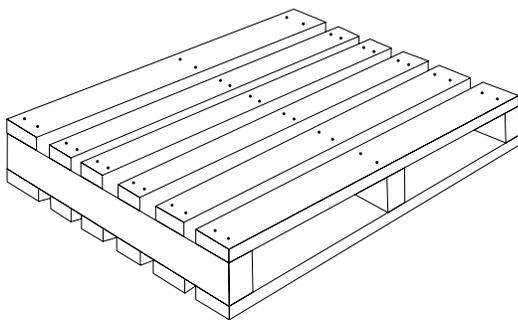


Figure 18. Palette à double plancher
(Illustration : OQLF)

6.2.3 Matériaux utilisés pour la fabrication des palettes

Actuellement, quatre types de matériaux sont utilisés pour fabriquer des palettes : le bois, le plastique, le métal et le carton. Environ 90 % des palettes sont fabriquées en bois.

6.2.3.1 Bois

La palette de bois peut être en bois massif ou en aggloméré. En Amérique du Nord, trois catégories de bois sont utilisées pour les palettes en bois massif : le bois franc à haute densité, ou feuillu dur, le bois franc à faible densité, ou feuillu mou, et le bois mou, ou résineux. Les résineux sont cependant de plus en plus utilisés pour la fabrication des palettes et des caisses de bois.

La palette en aggloméré est composée de fines particules ou de fines fibres de bois provenant du broyage de sous-produits de scierie ou de déchets d'emballage. Ces particules ou fibres de bois sont liées par une résine synthétique ajoutée au moment de leur compression. Le prix de revient de cette palette est peu élevé et elle peut s'emboîter, mais elle n'est ni très rigide ni très solide et il est impossible de la réparer.

6.2.3.2 Plastique

La palette de plastique est généralement réservée à l'entreposage et à la manutention dans les secteurs alimentaire et pharmaceutique. Plus coûteuse, elle présente une résistance et une durée de vie supérieures à celles de la palette de bois. Elle est réutilisable et durable, n'absorbe pas l'humidité, n'est pas altérée par des acides ou des solvants, est chimiquement inerte et ne retient pas de contaminants pouvant produire des bactéries. Par contre, sa faible résistance aux températures basses ou élevées et son coût élevé constituent des inconvénients.

6.2.3.3 Métal

La palette de métal est plus résistante et plus rigide que les autres types de palettes. Elle se présente sous plusieurs formes et il en existe plusieurs types. Par exemple, la palette d'aluminium est maintenant répandue dans les industries pharmaceutique et alimentaire, en raison de sa durabilité, de sa robustesse, de sa légèreté et de son inaltérabilité.

6.2.3.4 Carton

La palette de carton, bien qu'elle soit peu coûteuse, est selon plusieurs experts trop fragile. Grâce à l'apparition de nouveaux matériaux et de colles plus performantes, elle pourrait cependant constituer une solution de remplacement à la palette de bois à usage unique. Elle est presque entièrement recyclable et est elle-même fabriquée à partir de produits recyclés.

6.3 Normalisation des palettes

L'utilisation plus fréquente des palettes et les besoins grandissants en matière d'entreposage, de manutention, de transport et de commerce rendent nécessaire la normalisation de la conception et de la fabrication des palettes. Les normes établies jusqu'à maintenant traitent des palettes et des contenants de bois, qui représentent 90 % des palettes en circulation. Ces normes précisent les caractéristiques dimensionnelles, qualitatives et mécaniques des palettes, ainsi que les matériaux dont elles sont fabriquées afin de guider l'utilisateur qui élabore un cahier des charges.

Il existe des normes nationales, comme les normes NF en France, les normes ASTM et NWPCA (National Wood Pallet and Container Association) aux États-Unis et CSA au Canada, et des normes internationales, comme les normes ISO, qui précisent des recommandations d'emploi et des méthodes d'essai de solidité. Voici, à titre d'exemple, quelques normes de l'American Society for Testing and Materials (ASTM):

- ASTM D1185, Standard Test Methods for Pallets and Related Structures Employed in Materials Handling and Shipping;
- ASTM D6253, Standard Practice for Marking of Pallets;
- ASTM D6199, Standard Practice for Quality of Wood Members of Containers and Pallets;
- ASTM F680, Standard Test Methods for Nails.

6.4 Dimensions des palettes normalisées

En Amérique du Nord, la palette standard d'usage général mesure 48 po x 40 po (1220 mm x 1016 mm). Elle est un peu plus grande que la palette européenne standard de 1200 mm x 1000 mm (47,24 po x 39,37 po).

Il existe cependant des palettes d'usage spécialisé de dimensions différentes, par exemple la palette carrée de 48 po x 48 po (1220 mm x 1220 mm).

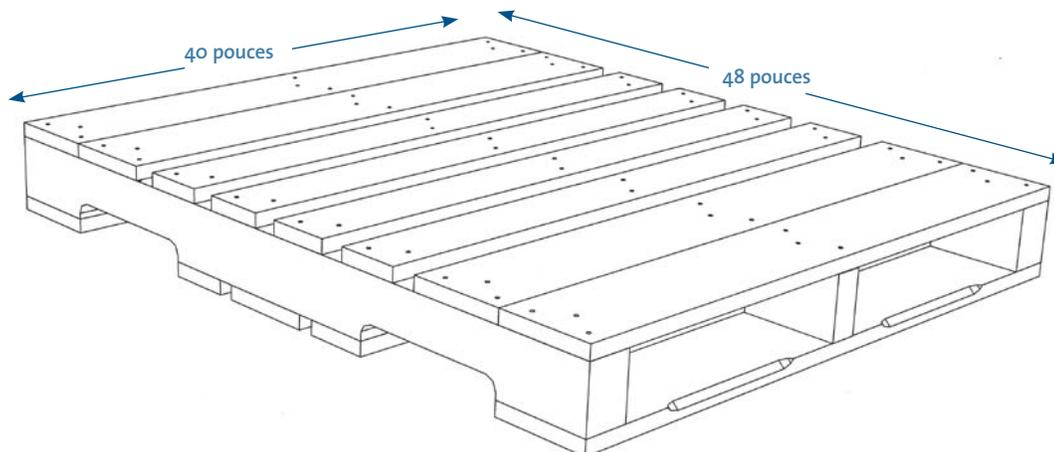


Figure 19. Palette nord-américaine standard de 48 po x 40 po
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

Note – Cette section est une adaptation des notes de cours IND6209, *Implantation et manutention*, Section 8 – Palette, rédigées par Marcel Brunet, ing., M. Ing., et Diane Riopel, ing., docteur, École Polytechnique de Montréal. Les illustrations des palettes sont tirées du *Lexique de la palettisation*, Clément Croteau, Office québécois de la langue française, Les Publications du Québec, 1998.

7 Chariots élévateurs

Les chariots élévateurs sont utilisés pour déplacer, déposer ou retirer les charges entreposées sur les palettiers. Circulant dans les allées ou à l'intérieur même des palettiers, ils sont souvent en contact direct avec leurs composants. Ils doivent donc être adaptés au type de charges manipulées et au type de palettiers installés.

Selon le Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST, article 256), les chariots élévateurs doivent être conformes à l'une des normes suivantes :

- ASME B56.1-1993, Safety Standard for Low Lift and High Lift Trucks;
- CSA B335.1-1977, Low Lift and High Lift Trucks;
- ANSI B56.1-1975, Low Lift and High Lift Trucks.

7.1 Principaux types de chariots élévateurs

Il existe une grande variété de chariots élévateurs. Certains sont très polyvalents, d'autres sont conçus pour des applications particulières.

7.1.1 Chariot élévateur à fourche à contrepoids (ou chariot élévateur à fourche en porte-à-faux)

Le chariot élévateur à fourche à contrepoids est le plus répandu en milieu industriel. Il est muni d'un moteur à combustion interne à énergie thermique (diesel, essence, gaz propane ou gaz de pétrole liquéfié [GPL]) ou à énergie électrique et de trois ou quatre roues à bandages pleins (ou durs) ou pneumatiques. Il peut être équipé de multiples équipements et accessoires : pince, tête rotative, éperon, etc. La capacité nominale et la hauteur de levée de ce type de chariot peuvent varier.

En raison de sa polyvalence, ce chariot est utilisé notamment pour le chargement et le déchargement des camions ou des remorques, pour le déplacement de charges à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments et pour la prise ou le retrait de charges sur un palettier.

Ce type de chariot est généralement utilisé pour soulever des charges à des hauteurs inférieures à 6 m (20 pi). Il circule dans des allées d'une largeur minimale de 3,3 m (11 pi). Il peut être utilisé dans tous les types de palettiers, sauf dans le palettier à double profondeur.

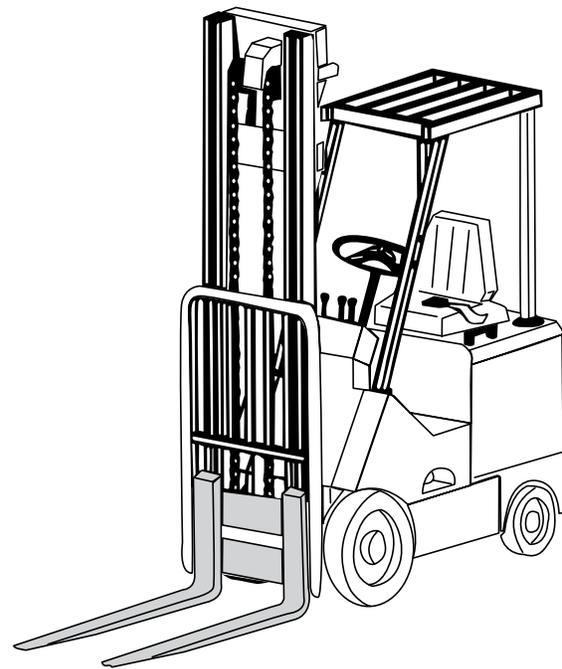


Figure 20. Chariot élévateur à fourche à contrepoids
(Illustration : OQLF)

7.1.2 Chariot élévateur à fourche entre longerons (pour les allées étroites)

Le chariot élévateur à fourche entre longerons peut circuler dans des allées d'une largeur de 2,4 m (8 pi) au minimum. Il est muni d'un moteur électrique et possède des roues à bandages pleins. Sa hauteur de gerbage peut atteindre 12 m (40 pi). Il peut être utilisé dans tous les types de palettiers, à l'exception du palettier à double profondeur. Le cariste peut être assis ou debout.

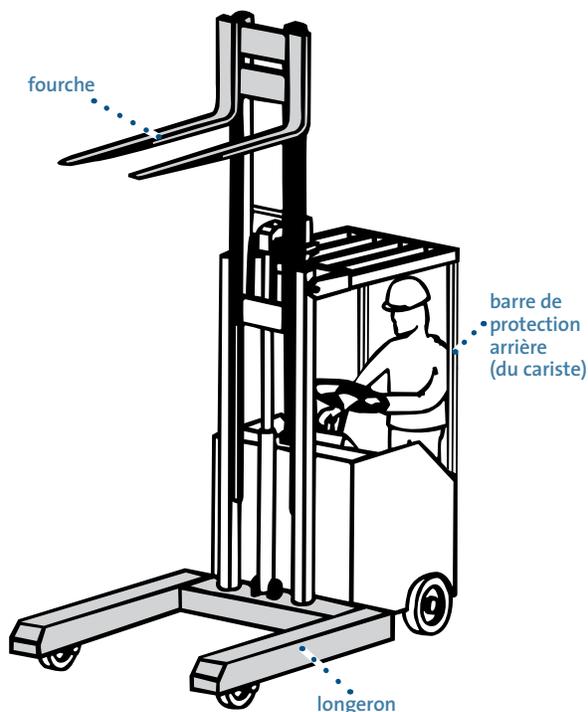


Figure 21. Chariot élévateur à fourche entre longerons (pour les allées étroites)
(Illustration : OQLF)

7.1.3 Chariot élévateur à tablier porte-fourche rétractable

La principale caractéristique du chariot élévateur à tablier porte-fourche rétractable (*reach fork lift truck*) est que la fourche est installée sur un dispositif à ciseaux qui s'allonge pour atteindre les charges les plus éloignées dans les palettiers à double profondeur.

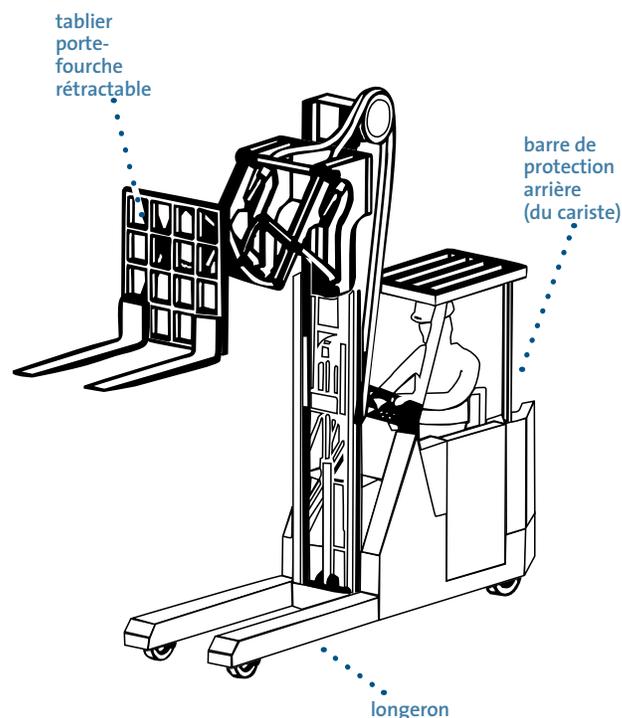


Figure 22. Chariot élévateur à tablier porte-fourche rétractable
(Illustration : OQLF)

7.1.4 Chariot élévateur à poste de conduite éleuable

Le chariot élévateur à poste de conduite éleuable (*order picking truck*) est conçu pour la préparation manuelle des commandes de quantité habituellement inférieure à une palette. Le cariste qui le manœuvre est porté debout. Le poste de conduite peut s'élever de plusieurs mètres de manière à permettre la préparation manuelle des commandes et le réapprovisionnement des stocks.

Ce type de chariot peut circuler dans des allées très étroites de moins de 1,8 m (6 pi) et peut atteindre des hauteurs de levée de 12 m (40 pi). Les chariots atteignant des hauteurs de levée de 6 à 9 m (de 20 à 30 pi) sont les plus communs.

La plateforme du chariot doit être protégée par un garde-corps et le cariste doit porter un harnais de sécurité conforme aux dispositions prévues par les articles 347 et 348 du Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST).

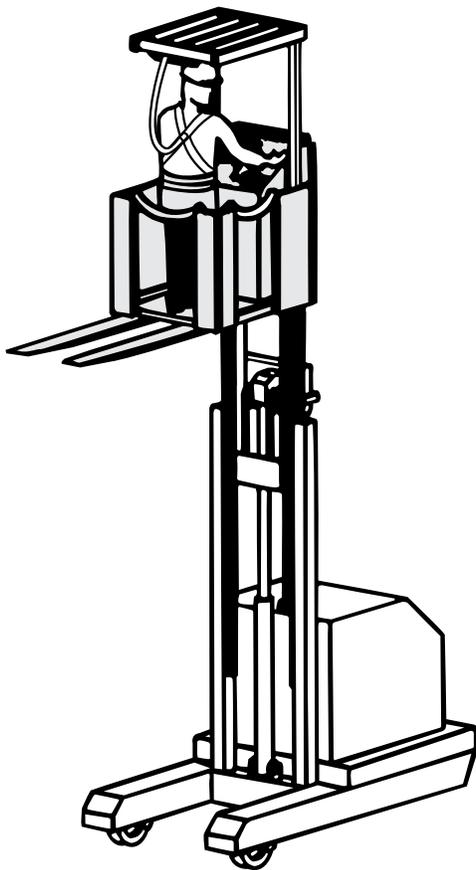


Figure 23. Chariot élévateur à poste de conduite éleuable
(Illustration : OQLF)

7.2 Transpalette

Le transpalette (*pallet jack*) est un chariot de manutention composé de deux bras ou longerons porteurs horizontaux munis de galets ou de petites roues escamotables. Il est utilisé pour déplacer une charge palettisée sur une faible distance. Cet appareil n'est pas conçu pour le gerbage. Il peut être motorisé ou non et le conducteur est à pied ou porté debout.

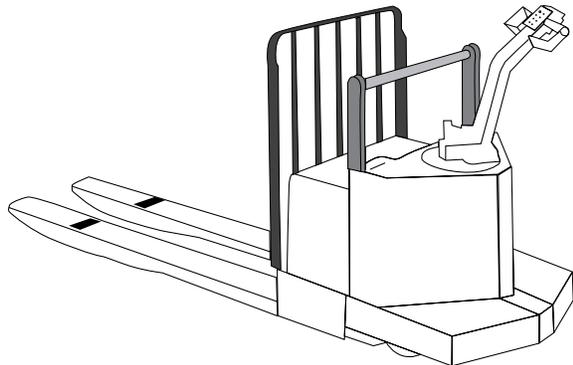


Figure 24. Transpalette motorisé
(Illustration : OQLF)

7.3 Gerbeur

Il est important de distinguer le gerbeur (*stacker*) du chariot élévateur. La fonction première d'un gerbeur est de pouvoir élever une charge palettisée ou non. Le conducteur est toujours à pied.

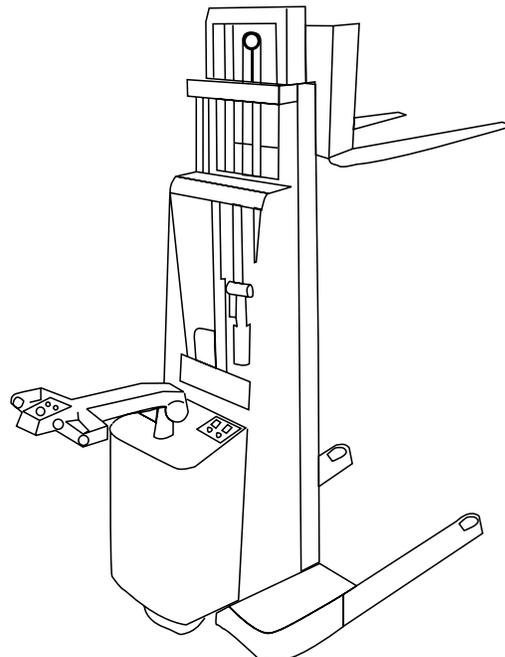


Figure 25. Gerbeur
(Illustration : OQLF)

Note – Les illustrations des chariots élévateurs sont tirées du *Lexique des chariots élévateurs*, Clément Croteau, Office québécois de la langue française, Les Publications du Québec, 1989.

Deuxième partie • Mesures de prévention

8

Conception et fabrication des palettiers

8.1 Normes de sécurité à respecter pour la conception des palettiers

Plusieurs normes de conception, de fabrication et d'utilisation des palettiers sont reconnues dans l'industrie, telles les normes américaines RMI Specification for the Design, Testing and Utilization of Industrial Steel Storage Racks – 2002 Edition ou ANSI MH 16.2-1984 Manual of Safety Practices – A Code of Safety Practices for the Use of Industrial and Commercial Steel Storage Racks, celles de la SEMA en Grande-Bretagne ou celles établies par la Fédération européenne de la manutention (FEM).

Au Canada, deux normes ont été publiées par l'Association canadienne de normalisation (CSA) et servent de référence aux fabricants et aux utilisateurs de palettiers :

- CSA A344.1–F05 Guide de l'utilisateur des palettiers en acier ;
- CSA A344.2–F05 Normes sur la conception et la construction des palettiers en acier.

Pour la qualité de l'acier, la norme CSA A344.2–F05 précise qu'il faut respecter les normes suivantes :

- CSA S16-F01 Règles de calcul aux états limites des charpentes en acier ;
- CSA S136 (ANSI: AISI/COS/NASPEC) Spécification nord-américaine pour le calcul des éléments de charpente en acier formés à froid.

Pour la soudure, le projet de norme CSA A344.2–F05 renvoie aux exigences des normes suivantes :

- CSA S136 Annexe B et CSA S16-F01 ;
- CSA W59-F03 Construction soudée en acier (soudage à l'arc).

8.2 Échelles de palettier

8.2.1 Description

Les **échelles de palettier** (*pallet rack upright frames*) sont composées de deux **montants** (*columns*) qui redirigent les forces verticales vers le sol. Les montants peuvent être fabriqués de différents types de profilés d'acier ouverts à parois minces formés à froid ou d'acier structural. Ils se distinguent notamment par la forme, la largeur, le calibre, les caractéristiques de l'acier utilisé, le procédé de formage, la position et le nombre des points d'attache pour accrocher les lisses.

Des **traverses** (*horizontal braces*) et des **diagonales d'échelle** (*diagonal braces*) unissent les deux montants d'une échelle. La présence de tels composants, leur nombre et leur emplacement déterminent en partie la capacité portante de l'échelle et sa résistance aux impacts.

Des **plaques de pieds d'échelle** (voir la figure 27) sont fixées aux pieds des montants. Ces plaques répartissent la charge sur le plancher de façon à en éviter le poinçonnement. Elles permettent aussi d'ancrer le palettier au plancher. Elles sont généralement de forme rectangulaire et leurs dimensions sont d'environ 8 à 10 cm x 12 cm (de 3 à 4 po x 5 po). Elles comportent habituellement deux trous situés derrière le montant pour fixer des boulons d'ancrage. Les trous étant très rapprochés, la pose de deux boulons risque souvent de faire éclater le béton du plancher. Sur certains modèles de plaques de pieds d'échelle, les trous sont situés devant et derrière le montant, ce qui permet de fixer deux boulons sans risquer de faire éclater le béton.

Certains fabricants offrent d'autres modèles de plaques de pieds d'échelle de formes variées et généralement adaptées à différents systèmes de protection ou de renforcement des montants.

Des cales en acier de même dimension que les plaques de pieds d'échelle peuvent être placées sous celles-ci pour corriger le manque de planéité du plancher et pour s'assurer de la verticalité des montants.

La longueur des échelles varie habituellement de 1 à 10 m (de 3 à 35 pi) et leur profondeur peut varier de 0,6 à 1,6 m (de 24 à 64 po).

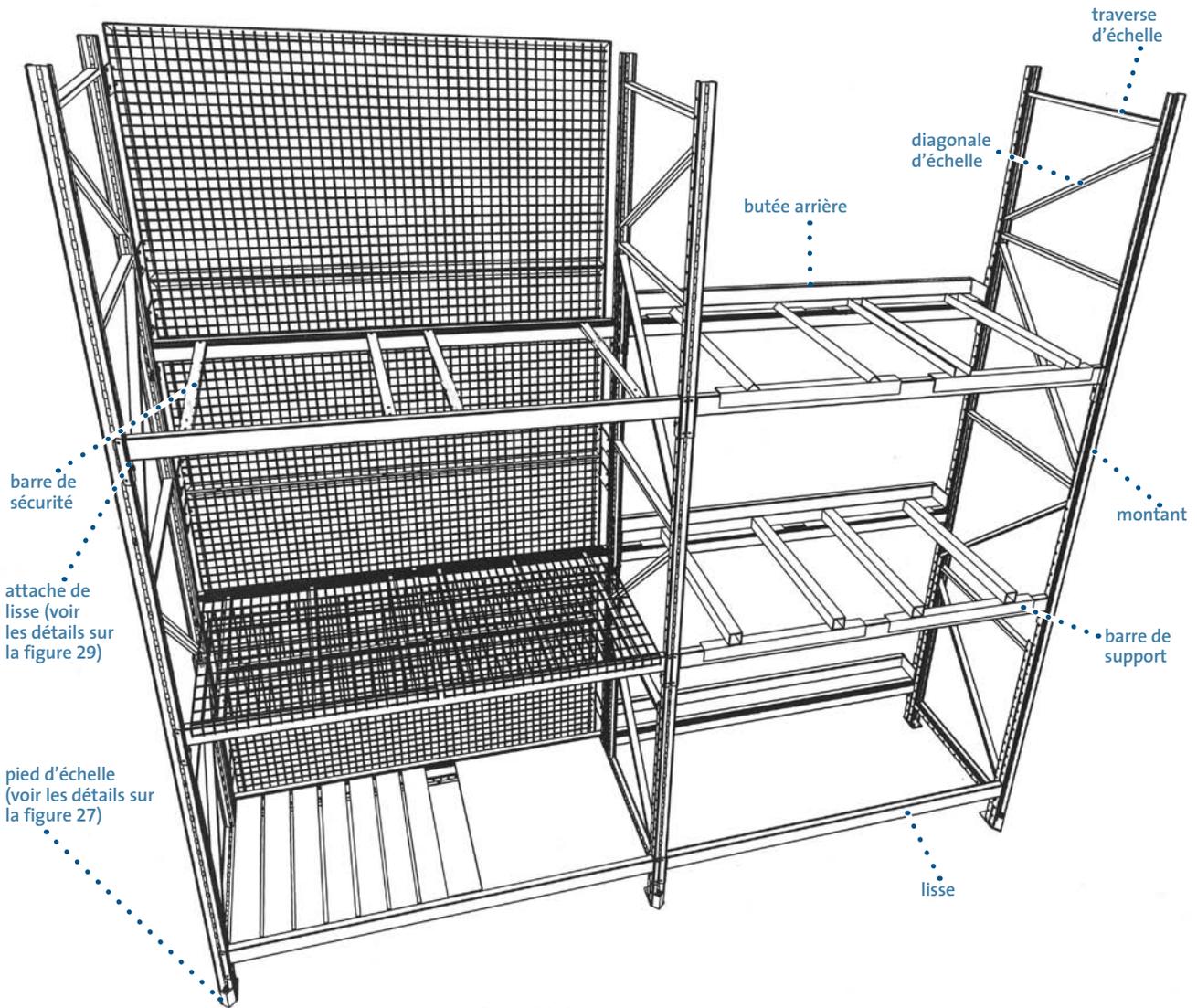


Figure 26. Composants et accessoires de palettier
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

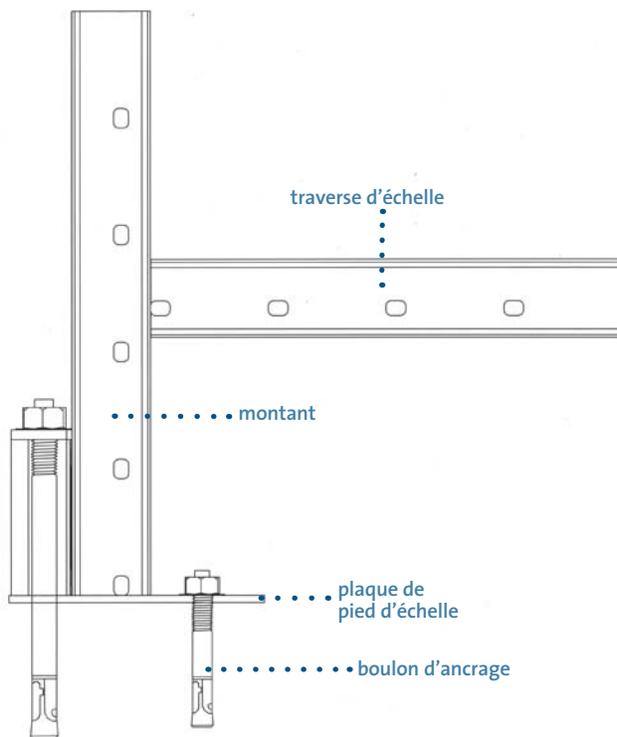


Figure 27. Plaque de pied d'échelle et boulons d'ancrage
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)



Figure 28. Boulons d'ancrage avec coquille d'expansion
(Photo : Maurice Vézinet)

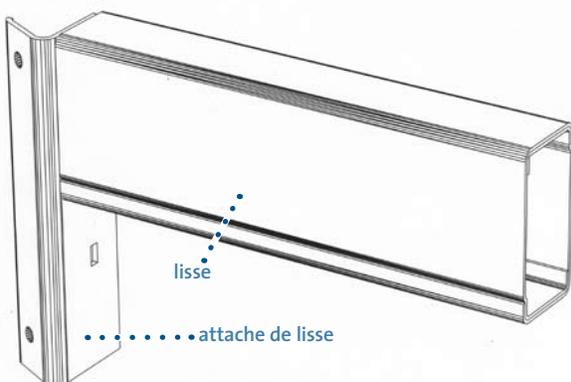


Figure 29. Attache de lisse
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

8.2.2 Conception des échelles de palettier

Les facteurs déterminants pour assurer la rigidité des échelles sont notamment :

- la hauteur de la première traverse d'échelle (ou la distance entre le sol et la première traverse d'échelle);
- l'espacement entre les traverses d'échelle;
- les caractéristiques physiques des traverses et des diagonales d'échelle (cornière, profilé en C, tubulaire, etc.);
- le mode de fixation entre le montant et les traverses ou les diagonales d'échelle (soudure par points, soudure complète, boulons, etc.).

Il est recommandé que les diagonales d'échelle soient prolongées jusqu'au fond du montant pour améliorer la stabilité de l'échelle.

On trouve sur le marché plusieurs types d'échelles de palettier, le plus commun étant l'échelle de type Z, dans laquelle les traverses et les diagonales sont installées en alternance pour former la lettre Z. L'échelle de type X, moins courante, est cependant préférable, notamment en raison de sa stabilité et de sa résistance aux impacts.

Les échelles en porte-à-faux (*cant-leg*; voir la figure 30) sont également répandues. Le bas de l'échelle faisant face à l'allée est tronqué et remplacé par de l'acier structural. Un espace plus important est ainsi dégagé au sol devant l'allée, ce qui facilite les manœuvres des chariots élévateurs.

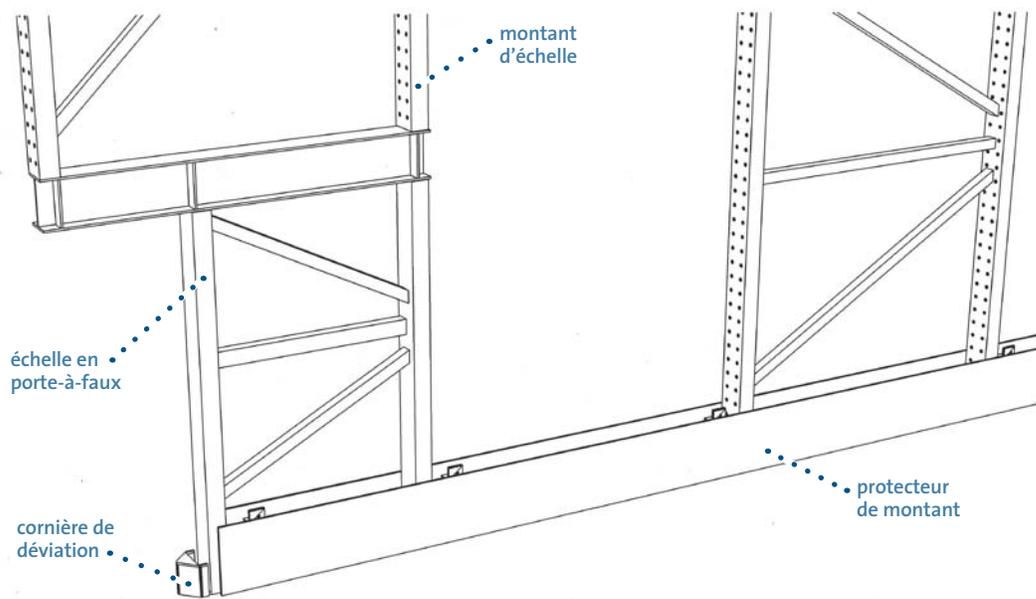


Figure 30. Échelle en porte-à-faux
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

8.3 Lisses de palettier

8.3.1 Description

La **lisse** (*pallet rack beam*) est une poutre horizontale dont chacune des extrémités comporte des **attaches de lisses** (*beam connectors*; voir la figure 29) qui s'accrochent aux montants d'échelles différentes. C'est sur la lisse que reposent les charges entreposées. Parce qu'elles servent de lien entre les lisses et les montants, les attaches de lisses jouent un rôle important pour assurer la stabilité du palettier.

Comme pour les montants, la forme, la largeur, la longueur, le calibre, les caractéristiques de l'acier utilisé et le procédé de formage sont autant de facteurs qui déterminent la capacité portante des lisses. Leur longueur varie habituellement de 1,2 à 4,2 m (de 4 à 14 pi).

On trouve sur le marché différents types de lisses. Les plus communs sont la lisse à caisson (*box beam*) et la lisse à épaulement (*built-in step beam*).

La lisse à caisson est constituée de deux profilés en C encastés l'un dans l'autre et généralement soudés pour former un ensemble ressemblant à une boîte fermée.

- La lisse à épaulement est une lisse à caisson dont
- l'un des profilés présente sur une face un angle
- droit de façon à créer un rebord sur lequel pourra
- s'appuyer un accessoire antichute d'objets (panneau
- d'acier ou de bois).

8.4 Ancrages

- Les **boulons d'ancrage** peuvent être de différents
- types, les plus fréquemment utilisés étant les
- boulons avec coquille d'expansion (voir la figure 28)
- et les ancrages chimiques. On entend par ancrage
- chimique un ancrage standard fixé dans un trou
- habituellement rempli au préalable de colle époxy.

- L'ancrage par boulon avec coquille d'expansion
- résiste bien au cisaillement et à l'arrachement.
- L'ancrage chimique est utilisé dans certaines
- situations particulières, notamment lorsque le béton
- n'offre plus une prise assez solide pour permettre
- l'utilisation d'un ancrage standard. Comme il offre
- une résistance supérieure à l'arrachement, on
- l'utilise aussi lorsque ce type de contrainte est
- particulièrement important, notamment dans
- certaines configurations en porte-à-faux.

8.5 Accessoires

Il existe une vaste gamme d'accessoires ayant chacun une fonction déterminée. Ces accessoires offrent la possibilité d'améliorer la stabilité des palettiers, leur résistance aux impacts et leur sécurité.

8.5.1 Entretoise de jumelage

Les entretoises de jumelage (*row spacer*) permettent de relier les échelles de deux rangées placées dos à dos. Elles assurent une plus grande stabilité de l'ensemble en maintenant un espacement uniforme entre ces échelles.

8.5.2 Barre de sécurité

Des barres de sécurité (*safety bars*) doivent être installées sur les lisses pour prévenir la chute des charges. Ces barres doivent être fixées aux lisses.

Elles sont habituellement installées par paires, perpendiculairement aux lisses, et s'y emboîtent selon différents systèmes. Ces barres de sécurité ne sont pas conçues pour supporter à elles seules le poids d'une charge.

8.5.3 Barre de support

Contrairement aux barres de sécurité, les barres de support (*support bars*) sont conçues pour supporter à elles seules la charge dans le cas où la dimension, la résistance ou le type de palette utilisée empêchent de la déposer directement sur les lisses. Ces barres de support dégagent un espace suffisant pour permettre l'insertion de la fourche du chariot élévateur sous une charge qui ne repose pas sur une palette (par exemple, des madriers). Elles doivent être également fixées aux lisses.

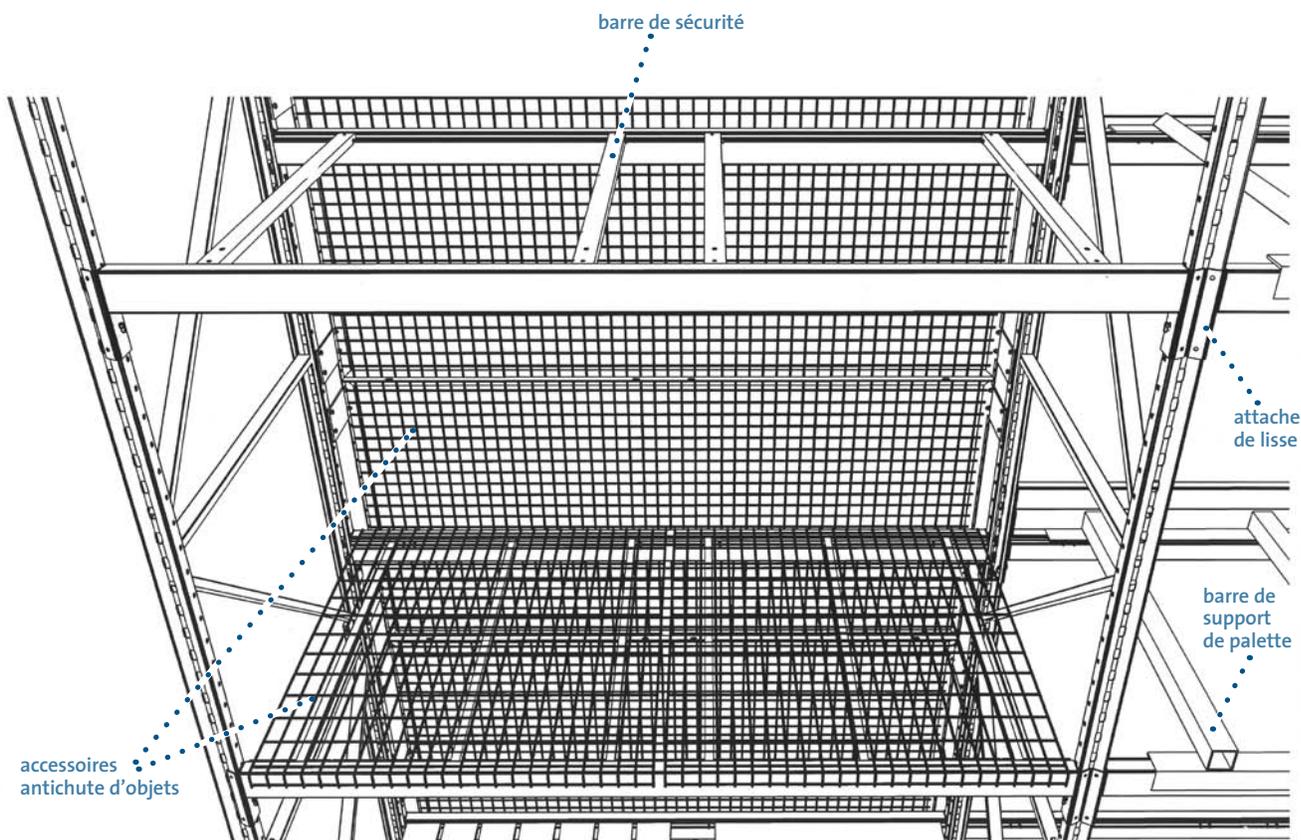


Figure 31. Accessoires de palettier : barres de sécurité, barres de support et accessoires antichute d'objets

(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

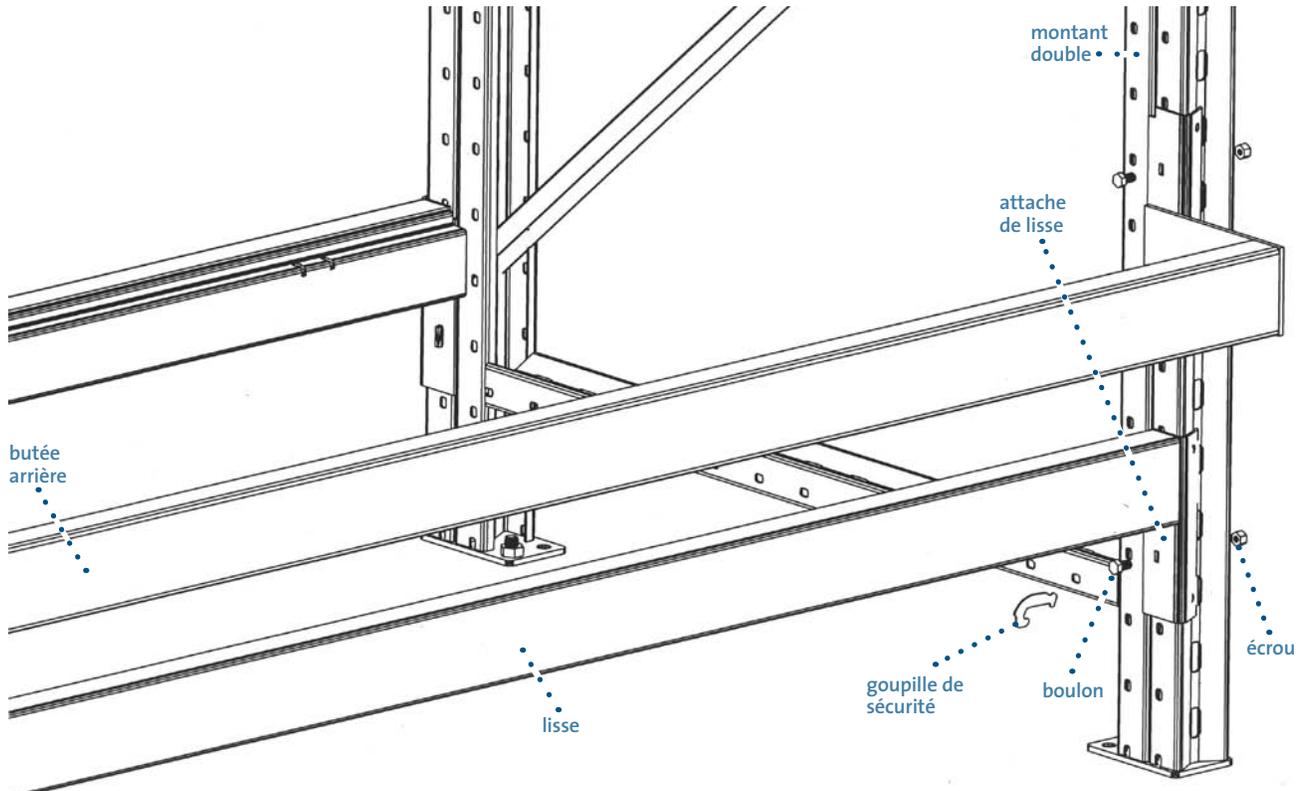


Figure 32. Goupille de sécurité
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

8.5.4 Goupilles de sécurité

Les goupilles de sécurité sont installées à l'extrémité des lisses et visent à les empêcher de se séparer des montants. Les goupilles doivent être conçues de manière à rester en place. Il peut s'agir de clavettes de sécurité, de boulons avec écrou, etc.

Sur le dessus de cette goupille, un petit butoir fait en sorte qu'elle reste en place.



Figure 32a. Modèle de goupille de sécurité recommandé
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

Cette goupille est insérée dans le montant à l'aide d'un marteau et elle reste en place. Par contre, il faut porter attention à l'usure des oreilles de chaque côté de la tige.



Figure 32b. Modèle de goupille de sécurité recommandé
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

Cette goupille n'est pas sécuritaire, car elle ne reste pas en place.



Figure 32c. Modèle de goupille de sécurité non recommandé
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

8.6 Marquage des composants

La norme CSA A344.2-F05 Norme sur la conception et la construction des palettiers en acier prévoit à la section 6, Identification des produits, qu'une marque d'identification permanente doit figurer sur les lisses et les échelles de façon que le fabricant puisse être retracé.

8.7 Affichage de la charge nominale du palettier

Il est recommandé d'installer des plaques d'affichage pour indiquer la charge nominale du palettier. Ces plaques devraient résister à la corrosion. Elles devraient être placées de façon à pouvoir être lues sans difficulté par les caristes. Elles devraient contenir les renseignements suivants :

- le nom du fabricant ;
- la charge maximale admissible par alvéole ;
- la charge totale admissible d'une travée.

La charge maximale admissible par alvéole est la charge pouvant être placée sur deux lisses (*maximum beam capacity*).

La charge totale admissible d'une travée est la charge pouvant être placée dans une travée, à l'exclusion des charges déposées au sol (*maximum bay capacity*).

Si la charge nominale est la même pour toutes les alvéoles d'une même travée, une seule plaque d'affichage posée sur la première lisse de la travée est suffisante.

Si la charge nominale est la même pour toutes les alvéoles d'une même rangée, une seule plaque d'affichage posée à l'extrémité de la rangée est suffisante.

Il est également recommandé d'ajouter la mention suivante sur la plaque d'affichage : « **Aucune modification ne doit être apportée à la charge nominale ou à la configuration du palettier, à moins que ces modifications n'aient été approuvées au préalable par le fabricant ou par un ingénieur.** »

Les Palettiers ABC inc.
Charge nominale du palettier

• Charge maximale admissible par alvéole : _____ Kg

• Charge totale admissible d'une travée : _____ Kg

Attention : Aucune modification ne doit être apportée à la charge nominale ou à la configuration du palettier, à moins que ces modifications n'aient été approuvées au préalable par le fabricant ou par un ingénieur.

Figure 33. Exemple de plaque d'affichage de la charge nominale du palettier
(Source : CSST)

9

Réutilisation des palettiers

L'achat d'un palettier ayant déjà servi (*usagé*) chez un fournisseur ou à l'encan est une pratique très répandue. L'acheteur considère souvent qu'il s'agit d'une solution économique. Cependant, un tel palettier peut représenter une source de dangers. En effet, l'acheteur d'un palettier qui a déjà servi connaît rarement le fabricant, les caractéristiques du palettier et les conditions dans lesquelles il a été utilisé. Ces données sont essentielles, car elles permettent de déterminer si le palettier convient pour l'usage auquel il est destiné. Il faut donc prendre certaines précautions au moment de l'achat et de l'installation de palettiers qui ont déjà servi.

9.1 État des composants

Tous les composants d'un palettier réutilisé devraient faire l'objet d'une vérification attentive. Une bonne inspection visuelle est essentielle, mais ce n'est qu'une première étape de l'évaluation des composants. On s'attardera particulièrement aux zones fraîchement repeintes, aux dommages sur les composants (bosses, fissures, courbures), à l'intégrité des composants (par exemple, la réparation par soudure) et aux traces de corrosion.

Les opérations de démontage, de transport et de montage des palettiers réutilisés sont susceptibles de causer des dommages aux composants. Une attention particulière doit être portée aux attaches de lisses, qui jouent un rôle important pour assurer la stabilité des palettiers.

Les composants et les attaches endommagés doivent être rejetés.

9.2 Charge nominale des palettiers réutilisés

Avant de faire l'acquisition d'un palettier ayant déjà servi, l'acheteur doit s'assurer que sa charge nominale est suffisante pour l'usage auquel il est destiné. La charge nominale d'un tel palettier n'est cependant pas toujours connue.

La charge nominale d'un palettier peut être obtenue à partir des plans ou des dessins d'origine si le palettier n'a pas été modifié. Une attestation de la charge nominale peut aussi être obtenue du fabricant ou d'un ingénieur.

Lorsque différents composants d'un palettier ayant déjà servi sont achetés séparément, la charge nominale du palettier ainsi formé doit être déterminée par le fabricant si les composants proviennent tous du même fabricant. Elle peut également être déterminée par un ingénieur.

Le fournisseur doit transmettre à l'acheteur les données relatives à la charge nominale du palettier selon la configuration présentée dans un plan d'assemblage.

L'affichage de la charge nominale doit se faire selon les indications fournies dans le présent guide à la section 8.7, *Affichage de la charge nominale du palettier*.

9.3 Installation des palettiers réutilisés

Les palettiers ayant déjà servi doivent être conçus et installés suivant les mêmes recommandations que pour les palettiers neufs. Une attention particulière doit être portée à l'absence de certains composants (par exemple, des traverses ou des diagonales qui manquent dans une échelle) et à la compatibilité des composants entre eux (par exemple, un mauvais alignement des trous des goupilles de sécurité). En conséquence, l'utilisation de composants neufs avec des composants réutilisés ou de composants provenant de différents fabricants est à éviter.

10 Achat des palettiers

10.1 Planification du projet d'achat et d'installation des palettiers

En planifiant l'achat de palettiers, il faut tenir compte des particularités du bâtiment où ils seront installés, comme le type de sol sur lequel ce bâtiment repose ou l'emplacement des colonnes. Le type de marchandise qu'on y entreposera, les travailleurs qui les manipuleront et la méthode de gestion des stocks utilisée constituent aussi des facteurs déterminants. Enfin, les chariots élévateurs qui circuleront dans l'entrepôt seront choisis en fonction de la hauteur des palettiers et leurs caractéristiques détermineront la largeur des allées.

Qu'il s'agisse d'un entrepôt où tout est à concevoir ou de la modification d'un entrepôt existant, la collaboration entre les fournisseurs des palettiers et des chariots élévateurs et l'utilisateur est essentielle. Les conseils d'un expert en logistique peuvent aussi se révéler utiles.

10.2 Préparation du cahier des charges

Afin de pouvoir fournir à l'utilisateur des palettiers adaptés à ses besoins, le fournisseur doit obtenir les données pertinentes concernant les charges à entreposer, les caractéristiques du lieu d'entreposage et la ou les méthodes de maintenance envisagées. Ces données sont inscrites dans le cahier des charges. Certains fournisseurs utilisent un formulaire standardisé pour recueillir les données auprès du client. Un exemple de **cahier des charges** est présenté à l'annexe 1.

L'élaboration d'un cahier des charges le plus complet possible est essentielle afin de s'assurer que l'utilisateur obtienne des palettiers qui répondent à ses besoins quant à l'utilisation, à la sécurité et aux coûts. Plusieurs problèmes peuvent être évités si l'on accorde à cette étape toute l'importance qu'elle mérite.

Selon la complexité du projet et les objectifs de production à atteindre, le cahier des charges peut être élaboré en collaboration avec un spécialiste en entreposage ou en logistique. Le spécialiste doit tenir compte de la gestion des stocks, de la préparation des commandes, de la distribution des produits, de la réception et de l'expédition, du flux de marchandises et de leur emplacement dans l'entrepôt.

Données à inscrire dans le cahier des charges

Tout cahier des charges devrait contenir au minimum les éléments suivants :

- Nature des charges
- Caractéristiques des charges
- Mode de soutien des charges
- Disposition et rotation des charges
- Chariots élévateurs utilisés
- Caractéristiques du lieu d'entreposage
- Conditions ambiantes
- Risques sismiques
- Espaces libres
- Accessoires et dispositifs de protection
- Éclairage

10.2.1 Nature des charges

La nature des charges à entreposer peut avoir une influence sur la conception des palettiers et de l'entrepôt dans lequel ils seront installés, notamment dans le cas de matières dangereuses susceptibles d'endommager les composants des palettiers (par exemple, une substance corrosive). Les exigences réglementaires concernant l'entreposage et la manipulation de matières dangereuses doivent alors être respectées, notamment la section X, Entreposage et manutention de matières dangereuses, du Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST) et les articles pertinents de la norme NFPA 30 – Code des liquides inflammables et combustibles. Ces exigences réglementaires précisent notamment les limites à respecter en ce qui concerne la quantité de certaines matières qu'il est permis d'entreposer, ainsi que les règles de ségrégation de certains produits.

Le Code national de prévention des incendies (CNPI) et le Code de construction du Québec prévoient des mesures de prévention à respecter, tels les distances maximales à parcourir pour atteindre les issues et l'emplacement des têtes d'extincteurs automatiques.

10.2.2 Caractéristiques des charges

En plus de tenir compte de la nature des charges à entreposer, le fournisseur des palettiers doit tenir compte :

- du poids de la charge ;
- de la position du centre de gravité de la charge ;
- des dimensions (largeur, profondeur, hauteur) de la charge.

Ces données permettent au fournisseur de prévoir une charge nominale et un espace libre suffisant autour des charges entreposées. Le fournisseur doit en être informé dès que les caractéristiques des charges à entreposer changent.

En calculant la capacité maximale des lisses, le fabricant des palettiers considère habituellement que la charge est uniformément répartie sur toute la longueur de la lisse et partagée également entre les lisses arrière et avant.

10.2.3 Mode de soutien des charges

Les charges peuvent être palettisées ou non.

Charges palettisées

Les données à fournir sont :

- les types de palettes ;
- le poids et la dimension des palettes ;
- la position du centre de gravité de la charge palettisée ;
- la capacité de charge de la palette ;
- l'orientation des entrées de la palette (côté de la palette faisant face à l'allée).

Si plus d'un type de palettes est utilisé, le fournisseur des palettiers doit en être informé.

Charges non palettisées

Si l'utilisateur envisage d'entreposer sur les palettiers des charges non palettisées (par exemple, des conteneurs, des barils, des madriers), le fournisseur doit en être informé, car la conception des palettiers peut s'en trouver modifiée par l'ajout d'accessoires spécialisés.

10.2.4 Disposition et rotation des charges

Le fournisseur doit connaître la disposition des différentes charges sur les palettiers et la méthode de gestion des stocks (FIFO, LIFO) appliquée.

10.2.5 Chariots élévateurs utilisés

Les chariots élévateurs utilisés ont une influence déterminante sur, notamment :

- la dimension des allées ;
- la hauteur maximale de chargement ;
- la nécessité de prévoir un système de guidage.

Si l'utilisateur possède déjà des chariots élévateurs, il doit donner au fournisseur les renseignements concernant leurs caractéristiques, notamment :

- le type de chariot élévateur ;
- la hauteur de levée maximale ;
- la capacité nominale du chariot ;
- la largeur du chariot incluant la palette et la charge ;
- le rayon de giration du chariot ;
- la hauteur du mât en position basse (particulièrement si l'on prévoit intégrer des tunnels au palettier).

Par contre, si l'utilisateur n'a pas encore acheté de chariots élévateurs, le type de palettier choisi pourra déterminer le type de chariots élévateurs à utiliser.

10.2.6 Caractéristiques du lieu d'entreposage

Le bâtiment et son assise sont des éléments importants à prendre en considération dans la conception des palettiers.

Caractéristiques du bâtiment

Le bâtiment dans lequel seront installés les palettiens comporte des particularités dont il faut tenir compte, notamment :

- ses dimensions ;
- l'emplacement et les dimensions des colonnes ;
- la présence des équipements de chauffage, de ventilation et de réfrigération ;
- la présence de conduits (gaz, eau) ;
- la présence d'équipements électriques et des appareils d'éclairage ;
- l'emplacement des têtes d'extincteurs et du matériel de lutte contre l'incendie ;
- l'emplacement des issues.

Ces renseignements peuvent être obtenus à partir des plans du bâtiment. L'installation de palettiens dans un bâtiment existant oblige souvent le fournisseur à les adapter aux installations en place.

Caractéristiques du sol

Le sol et les fondations doivent être en mesure de résister aux charges qui leur sont appliquées. Les données suivantes doivent être fournies :

- l'épaisseur de la dalle de béton ;
- la planéité du béton ;
- les caractéristiques des barres d'armature et leur emplacement ;
- l'emplacement des canalisations (d'électricité, de plomberie, etc.).

De plus, certaines caractéristiques du sol et du bâtiment doivent également être fournies :

- les caractéristiques géotechniques du sol (pour les dalles sur le sol) ;
- les caractéristiques structurales du bâtiment incluant ses critères de conception et les données pertinentes à l'analyse sismique (pour les dalles de plancher surélevées).

10.2.7 Conditions ambiantes

Le fournisseur doit aussi connaître les conditions ambiantes dans lesquelles les palettiens seront installés. S'ils sont installés en ambiance froide (entrepôt à l'extérieur ou entrepôt frigorifique),

le fournisseur doit s'assurer que les matériaux choisis et les méthodes de fabrication employées correspondent à de telles conditions d'utilisation. De plus, les données relatives à l'agressivité du milieu ambiant (par exemple, l'humidité, la pollution, les agents corrosifs) doivent être communiquées au fournisseur.

10.2.8 Risques sismiques

Si l'utilisateur désire que les risques sismiques soient pris en compte dans la conception des palettiens, il doit en informer le fournisseur. Ce dernier conçoit le palettier en tenant compte du Code de construction du Québec.

Il faut noter que les palettiens conçus pour résister aux surcharges imputables aux risques sismiques sont plus sécuritaires, parce qu'ils comportent un plus grand nombre de contreventements et que les ancrages sont plus solides. Ce type de palettiens résiste mieux à l'effondrement en cascade lorsqu'une rangée de palettier s'écroule parce qu'elle a été heurtée par un chariot élévateur. De plus, l'utilisation de tels palettiens est recommandée dans les magasins à grande surface ouverts au public et pour l'entreposage des matières dangereuses.

10.2.9 Espaces libres

La détermination des espaces libres est importante dès la conception des palettiens. Si ces espaces sont insuffisants, le risque de dommages infligés aux charges et aux palettiens augmente. Le fournisseur des chariots élévateurs devrait être consulté afin de s'assurer que les espaces libres sont suffisants pour permettre aux caristes de manipuler les charges de manière sécuritaire.

Les espaces libres à prévoir sont :

- les espaces libres autour des charges ;
- les espaces libres autour du palettier ;
- la largeur des allées de service ;
- la largeur des allées de circulation ;
- la délimitation d'allées piétonnes.

Largeur des allées

Au moment de la conception du palettier, on tente habituellement de réduire au minimum la largeur des allées afin d'utiliser le plus d'espace possible pour l'entreposage. La largeur des allées est déterminée par les dimensions des chariots élévateurs utilisés et celles des charges à transporter. Toutes les allées doivent être éclairées et dégagées.

Allées piétonnes

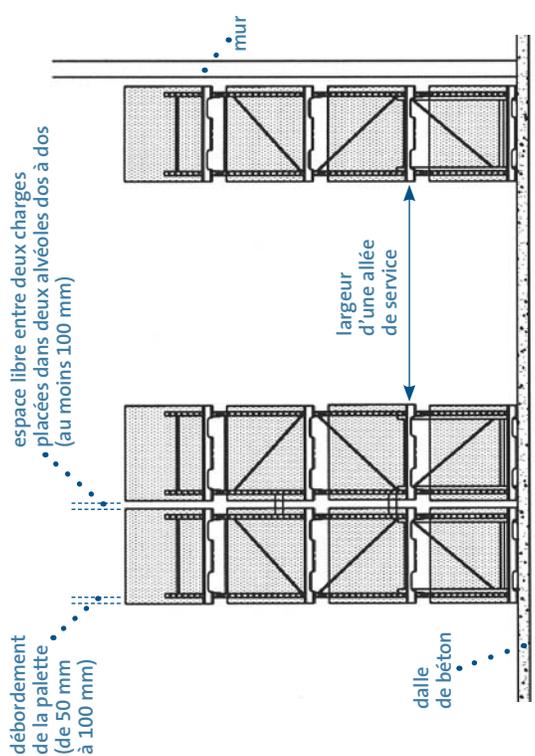
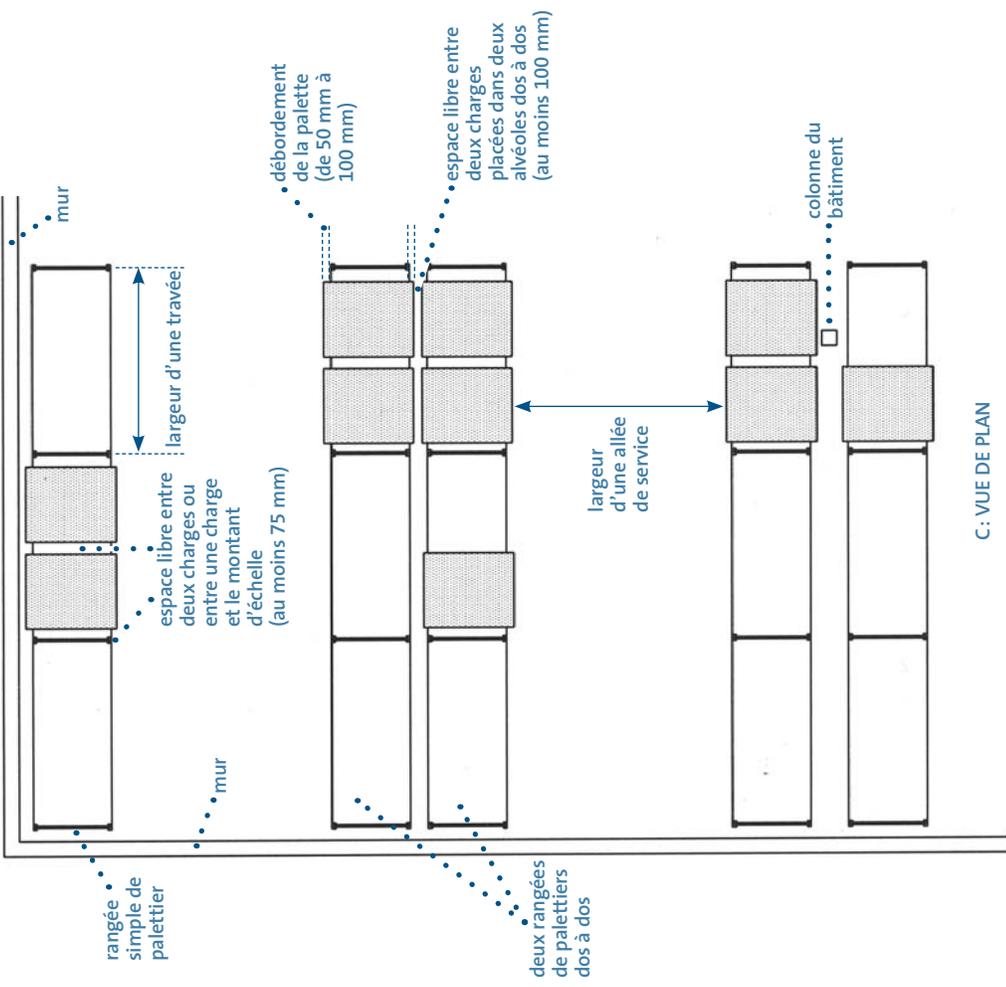
Des allées piétonnes réservées aux personnes doivent être aménagées expressément afin de les isoler des chariots élévateurs. À moins qu'elles ne soient balisées par des installations, de l'équipement, des murs ou des dépôts de marchandises, elles doivent être tracées clairement sur le plancher. Habituellement, on les délimite au sol par des lignes jaunes de 10 cm (4 po) de largeur.

• Les tableaux 5 et 6 qui suivent indiquent les espaces libres recommandés dans les palettiers à simple profondeur et à double profondeur et ceux recommandés dans les palettiers à accumulation statique de type ouvert sur une face et de type ouvert sur deux faces.

• À l'exception des exigences prévues par différents règlements comme le Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST, articles 15 et 288) ou le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail (article 14.45) désignées comme telles dans les tableaux 5 et 6, les autres largeurs sécuritaires qui y sont indiquées proviennent de divers documents de référence. Elles sont fournies dans ces tableaux à titre de renseignements.

Tableau 5 Espaces libres recommandés dans les palettiers à simple profondeur et à double profondeur

Numéro	Espace libre	Dimension recommandée
1	Espace libre entre deux charges et entre une charge et le montant d'échelle	Au moins 75 mm (3 po). (Source : <i>Les rayonnages métalliques</i> , INRS)
2	Espace libre entre une charge et la lisse au-dessus	Au moins 75 mm (3 po). Cet espace libre sera augmenté pour les alvéoles supérieures, de manière à permettre la manipulation sécuritaire des charges. (Source : <i>Les rayonnages métalliques</i> , INRS)
3	Débordement de la palette sur les lisses	Entre 50 mm et 100 mm (entre 2 po et 4 po) sur la lisse avant et sur la lisse arrière.
4	Espace libre entre deux charges placées dans deux alvéoles dos à dos	Au moins 150 mm (6 po) pour des hauteurs d'entreposage dépassant 7,6 m (25 pi). (Source : NFPA 13)
5	Espace libre pour une allée de service	<ul style="list-style-type: none"> ● Circulation simple : Au minimum la longueur du chariot avec sa charge plus 300 mm (12 po) ou la dimension recommandée par le fabricant du chariot élévateur (Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, article 14.45). ● Circulation double : Consulter le fabricant du chariot élévateur.
6	Espace libre pour une allée de circulation	<ul style="list-style-type: none"> ● Circulation simple et double : Dimension recommandée par le fabricant du chariot élévateur.
7	Espace libre entre une charge et une tête d'extincteur automatique (article 288 du RSST)	Au moins 450 mm (18 po). Certaines têtes d'extincteurs nécessitent plus d'espace libre. (Source : NFPA 13)
8	Allée piétonne ou passage piéton (article 15 du RSST)	<ul style="list-style-type: none"> ● Largeur d'au moins 600 mm (24 po) ou davantage pour permettre la manipulation sécuritaire du matériel. ● Largeur d'au moins 1100 mm (43 po) si l'allée piétonne sert d'accès direct à une issue. ● Hauteur libre d'au moins 2000 mm (80 po) au-dessus du plancher, à moins que le danger ne soit indiqué au moyen d'un signal visuel.



A: SECTION TYPE

B: VUE DE FACE

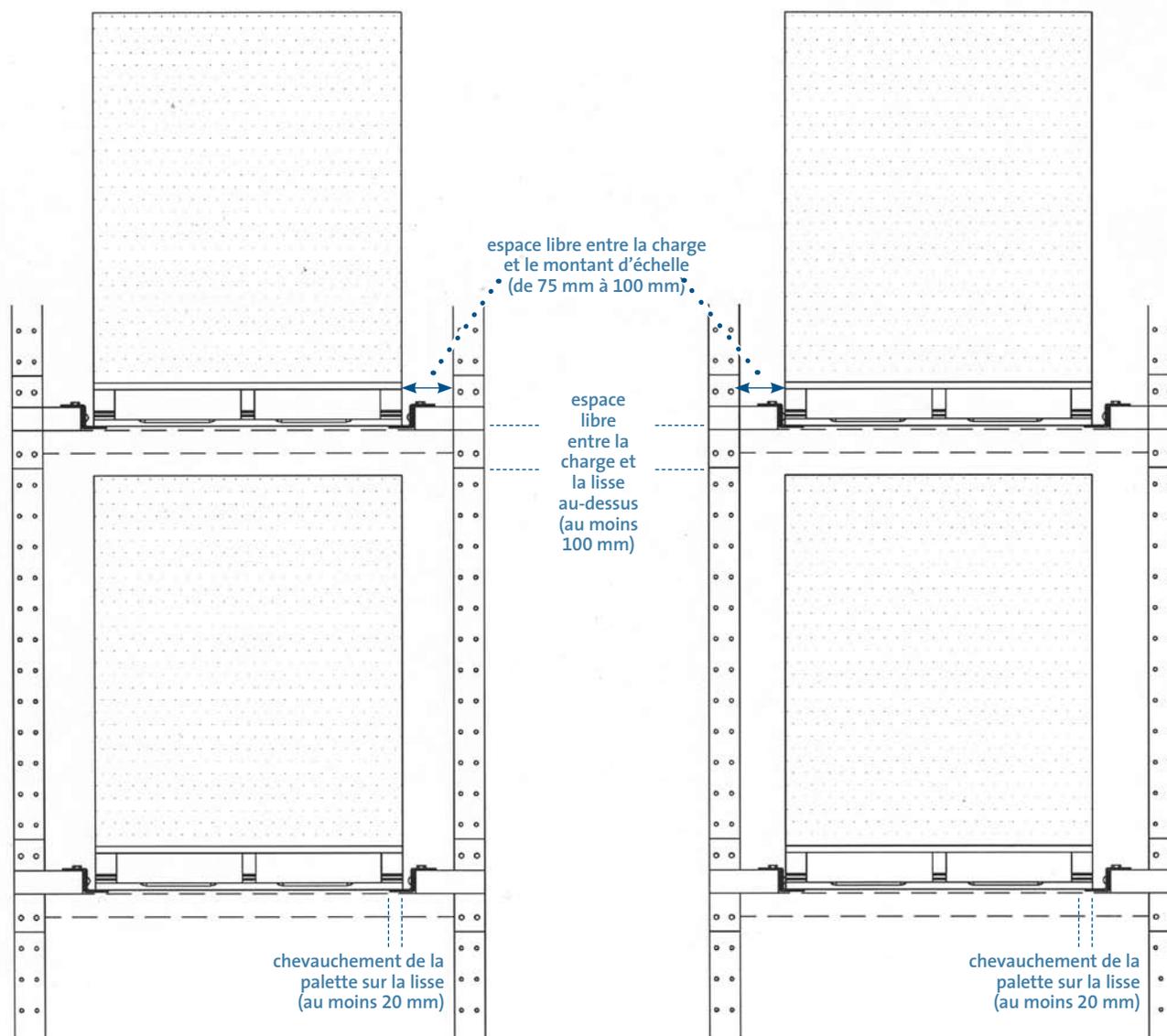
C: VUE DE PLAN

Pour des explications supplémentaires sur les espaces libres recommandés, voir le tableau 5.

Figure 34. Espaces libres recommandés dans les palettiers à simple profondeur et à double profondeur (Illustrations : Technirack Salaberry inc.)

Tableau 6 Espaces libres recommandés dans les palettiers à accumulation statique ouverts sur une face et ouverts sur deux faces

Numéro	Espace libre	Dimension recommandée
1	Espace libre entre la charge et le montant d'échelle	Au moins 75 mm à 100 mm (de 3 po à 4 po). (Source : <i>Les rayonnages métalliques</i> , INRS)
2	Chevauchement de la palette sur la lisse	Au moins 20 mm (3/4 po). (Source : <i>Les rayonnages métalliques</i> , INRS)
3	Espace libre entre la charge et la lisse au-dessus	Au moins 100 mm (4 po). (Source : <i>Les rayonnages métalliques</i> , INRS)
4	Espace libre en profondeur entre deux charges	Au moins 25 mm (1 po). (Source : <i>Les rayonnages métalliques</i> , INRS)



Pour des explications supplémentaires sur les espaces libres recommandés, voir le tableau 6.

Figure 35. Espaces libres recommandés dans les palettiers à accumulation statique ouverts sur une face et ouverts sur deux faces
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

10.2.10 Accessoires et dispositifs de protection

Les accessoires et les dispositifs de protection suivants doivent figurer dans le cahier des charges. Il faut tenir compte de leur présence pour prévoir la dimension des allées. Il s'agit :

- des protecteurs de montants ;
- des protecteurs de bout de rangée ;
- des goupilles de sécurité ;
- des barres de sécurité ;
- des barres de support ;
- des accessoires antichute d'objets ;
- des butées arrière.

10.2.11 Éclairage

Les appareils d'éclairage doivent être disposés au-dessus des allées, de façon à obtenir un éclairage suffisant dans les zones de travail et à éviter tout éblouissement. Les appareils d'éclairage général de l'entrepôt de même que les appareils d'éclairage de sécurité doivent être placés hors d'atteinte des chariots élévateurs et des charges en cours de manutention ou être protégés efficacement contre les chocs.

Un éclairage adéquat est susceptible de réduire le temps d'exécution d'une tâche exigeant une certaine acuité visuelle et de diminuer les risques d'accidents et d'incidents.

• L'article 125 du Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST) précise que l'intensité de l'éclairage doit être fonction de la nature du travail effectué ou de la nature des lieux où des travailleurs circulent, de manière à fournir les niveaux d'éclairage prévus dans l'annexe VI du règlement. La détermination du niveau d'éclairage nécessaire doit donc se faire en évaluant les exigences visuelles de la tâche.

• Certaines tâches peuvent nécessiter des niveaux d'éclairage plus faibles, comme dans le cas d'une ronde de garde périodique. Un minimum de 50 lux est alors acceptable.

• Par contre, la conduite d'un chariot élévateur, la lecture de bons de commande, l'appréciation de la hauteur de pose et de retrait des charges nécessitent un niveau d'éclairage plus important.

• La norme ANSI/IES-RP-7-1991 American National Standard Practice for Industrial Lighting (Norme américaine sur les méthodes d'éclairage industriel, version française publiée en 1997) peut être consultée pour plus de précisions, notamment pour les niveaux d'éclairage nécessaires selon les exigences visuelles d'une tâche.

11 Installation des palettiers

11.1 Responsabilités

Comme la conception, l'installation des palettiers doit se faire en suivant des règles précises afin d'assurer la stabilité de l'installation et, par conséquent, la sécurité des personnes et la protection des biens.

Il incombe au fournisseur de remettre à l'utilisateur et à l'installateur des plans et des procédés d'installation des palettiers incluant les spécifications. L'installation du palettier doit être faite par le fabricant lui-même, par un de ses représentants ou par des personnes spécialisées dans le domaine. L'utilisateur doit conserver les plans et les procédés d'installation.

Les palettiers doivent être autoportants, toute fixation aux structures du bâtiment étant généralement à proscrire, à moins que le bâtiment n'ait été spécialement conçu à cette fin. Lorsqu'il est absolument nécessaire de fixer les palettiers aux structures du bâtiment, on doit s'assurer que les forces alors transmises au bâtiment n'excèdent pas ses capacités et que les exigences du Code de construction du Québec sont respectées.

Toute modification aux palettiers non prévue dans les devis originaux, notamment de leur configuration ou de leur emplacement, doit être soumise au fournisseur des palettiers ou à un ingénieur avant d'être effectuée. La nouvelle charge nominale de l'installation, les spécifications et les tolérances d'installation doivent être déterminées par le fournisseur ou par un ingénieur.

Durant les travaux d'installation des palettiers, certaines mesures de prévention doivent être mises en œuvre pour assurer la sécurité des travailleurs effectuant le montage. Il s'agit notamment :

- de sécuriser les lieux en créant un périmètre de sécurité ;
- de limiter la circulation des chariots élévateurs et des personnes ;
- de prendre des mesures de prévention contre les chutes de hauteur et des mesures relatives à l'utilisation d'équipement de manutention et de levage.

11.2 Configuration des échelles

La figure 36, qui suit à la page 52, illustre les configurations des échelles de types Z et X. Mises à part les configurations de type X représentées dans les illustrations f) et g), les échelles de type Z dont les diagonales sont placées en positions alternées comme sur les illustrations a) et b) sont préférables aux types d'échelles des illustrations c), d) et e). En effet, les configurations des échelles a) et b) permettent de minimiser les déplacements de la partie supérieure des échelles lorsqu'elles sont mises sous charges.

Les configurations d'échelles qui ont tendance à créer un déplacement vers l'arrière de la partie supérieure sous charges, comme sur les illustrations d) et e), sont à éviter.

Les configurations d'échelles comme celles de l'illustration e) sont acceptables. Toutefois, des charges déposées de façon asymétrique sur des palettiers fabriqués avec ce type d'échelles pourraient entraîner une situation similaire à celle de l'illustration c).

Par contre, une configuration de type c) installée dans une échelle en porte-à-faux permet le déplacement vers l'arrière, ce qui contrebalance l'effet de porte-à-faux qui tend à amener un déplacement vers l'avant.

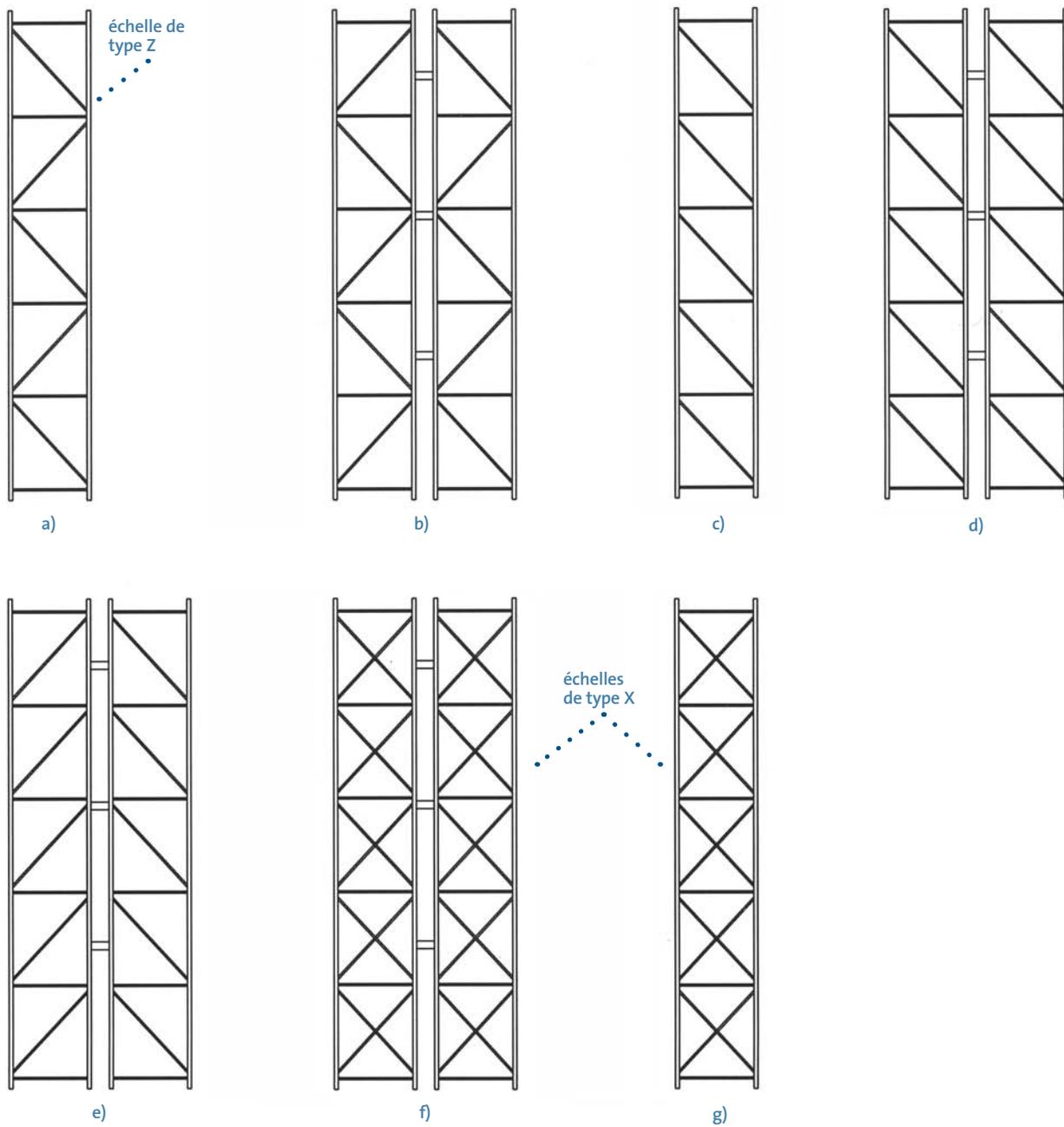


Figure 36. Configuration des échelles de types Z et X
 (Illustration : Technirack Salaberry inc.)

11.3 Emplacement des lisses

L'emplacement adéquat des lisses est essentiel pour assurer la capacité portante et la stabilité des palettiers. La configuration échelles-lisses doit être précisée par les fabricants dans les plans et devis d'installation.

L'installateur doit s'assurer que des goupilles de sécurité sont fixées correctement aux extrémités de chacune des lisses.

Toute modification à la hauteur d'une lisse ou toute suppression d'une lisse modifie la capacité portante et la stabilité d'un palettier. On ne doit effectuer aucune modification sans consulter d'abord le fabricant.

11.4 Rapport H/L

Le rapport hauteur (H) sur largeur (L) constitue le facteur qui exerce la plus grande influence sur la stabilité des palettiers. Le rapport H/L sert à déterminer les besoins en matière d'ancrages, d'entretoises de jumelage et de portiques d'allée.

Le calcul du rapport H/L se fait en utilisant les données suivantes :

- H est la hauteur du dernier niveau de lisse du palettier ;
- L est la largeur de l'échelle (dans le cas des palettiers dos à dos, L équivaut à la largeur des deux échelles plus celle de l'entretoise de jumelage).

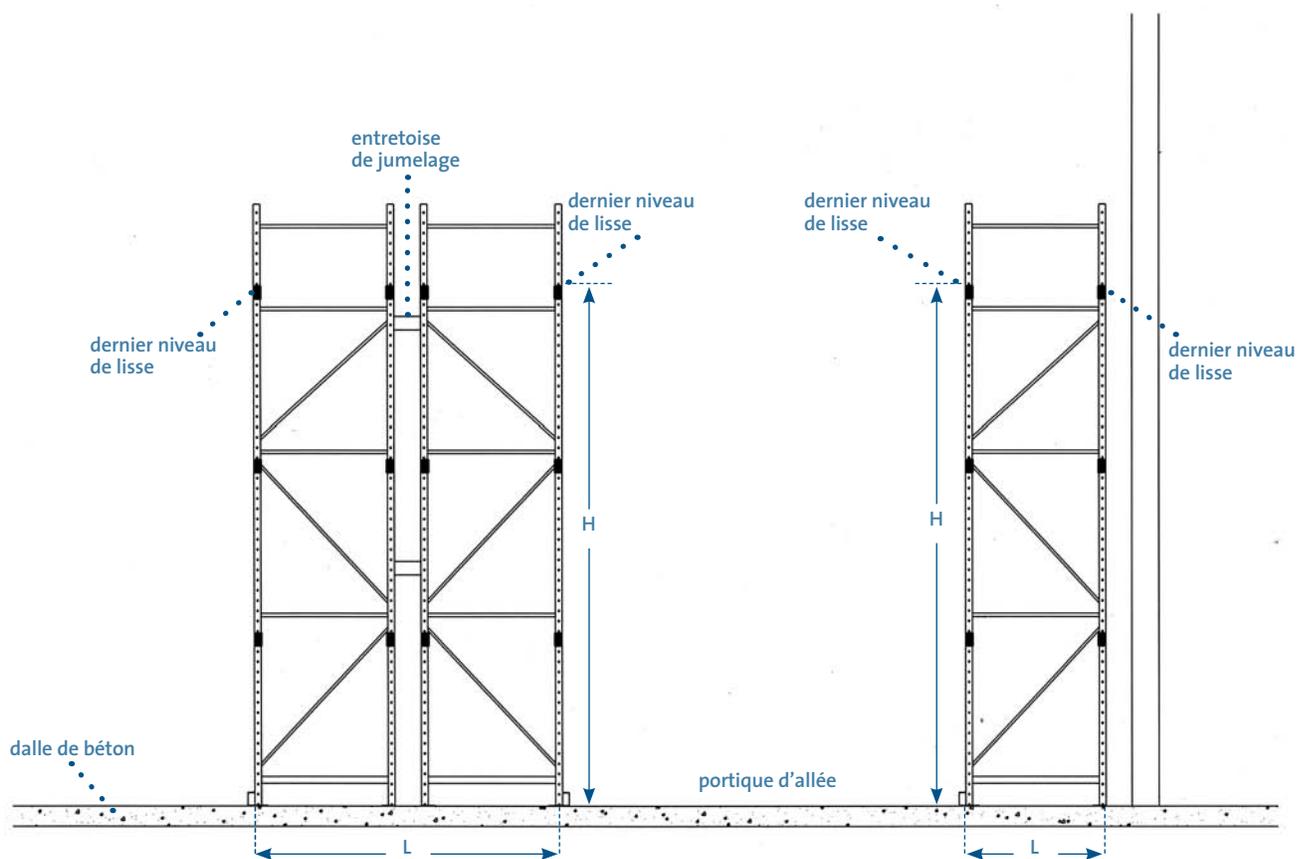


Figure 37. Rapport H/L
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

11.5 Ancrages

Lorsque des chariots élévateurs sont utilisés, l'ancrage au sol des échelles est recommandé dans tous les cas afin d'augmenter la stabilité des palettiers.

La circulation de chariots élévateurs dans des allées très étroites, dans les palettiers à accumulation statique ouverts sur une face et ouverts sur deux faces et l'utilisation de chariots élévateurs à poste de conduite éleveable augmentent les risques d'impact contre les palettiers. L'ancrage des échelles au plancher doit alors faire l'objet d'une attention particulière.

L'installation de deux ancrages au lieu d'un seul offre une garantie supplémentaire contre le pivotement du montant en cas d'impact.

Cependant, les trous pour la pose des ancrages ne doivent pas être immédiatement adjacents les uns aux autres pour éviter les risques d'éclatement ou de craquage du béton.

Les boulons d'ancrage doivent être installés et serrés selon les recommandations d'un ingénieur.

11.6 Verticalité des montants

La déviation ou l'écart de verticalité (*out-of-plumb*) de chacun des montants ne doit pas excéder 1/240 de la hauteur du montant dans un palettier non chargé, ou 1/2 po sur 10 pi de hauteur de l'échelle.

Par exemple, pour un montant de 6000 mm (20 pi), l'écart de verticalité ne doit pas excéder 25 mm (1 po), soit $6000 \text{ mm} / 240 = 25 \text{ mm}$, selon le critère de 1/240.

Le critère relatif à l'écart de verticalité du montant de 1/240 dans un palettier non chargé est celui exigé par les organismes de normalisation nord-américains comme la RMI et la CSA (norme CSA A344.1-F05 Guide de l'utilisateur des palettiers en acier). Les organismes européens sont cependant beaucoup plus exigeants. Par exemple, le guide de la Fédération européenne de la manutention *User's Code* (FEM 10.2.04) préconise un rapport de 1/350 à titre d'écart de verticalité des montants.

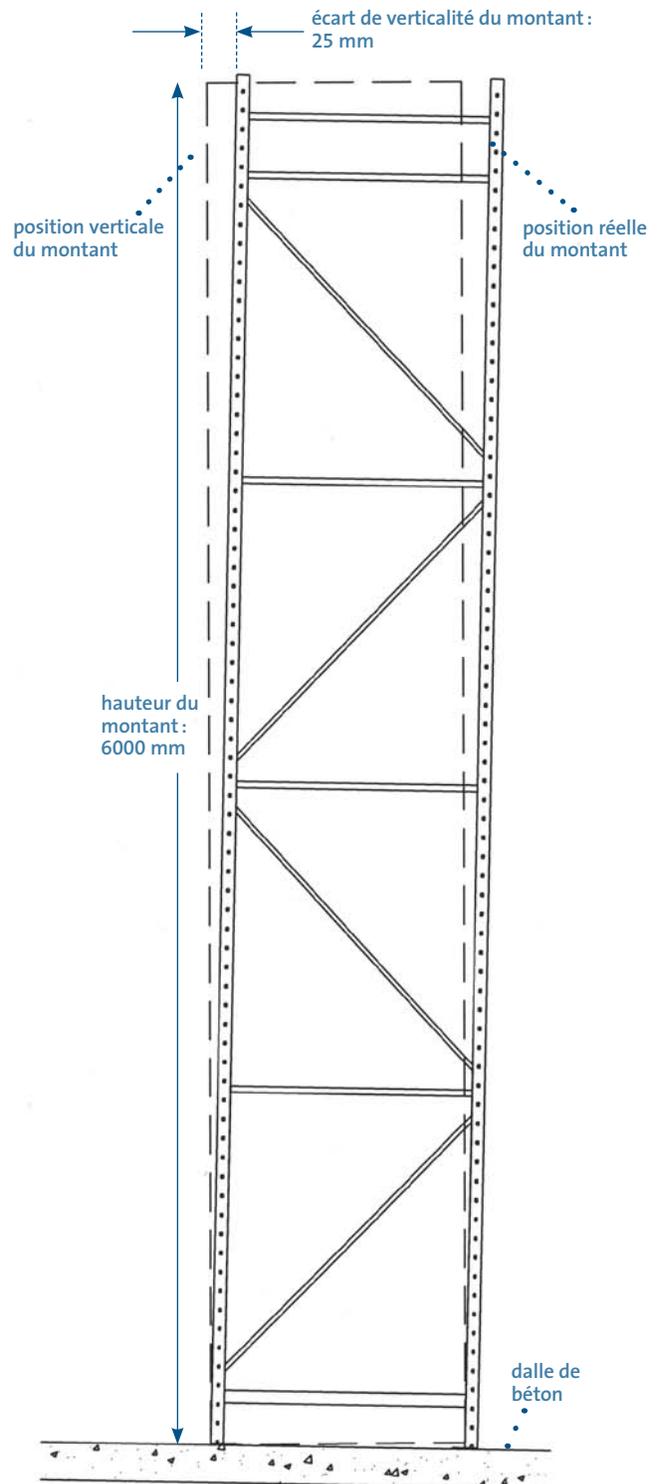


Figure 38. Écart de verticalité des montants dans un palettier non chargé
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

11.7 Calage

Afin d'assurer la verticalité du palettier, des cales en acier de dimensions égales à celles des plaques de pieds d'échelle peuvent être placées sous ces pieds d'échelle. Des cales en nombre suffisant et d'épaisseur variant de 1 mm à 6 mm doivent être prévues pour installer le palettier. Ces cales doivent être perforées aux mêmes endroits que les plaques de pieds d'échelle.

Le calage ne doit pas être excessif, car il peut nuire à l'ancrage adéquat des montants d'échelle. De plus, les cales en acier doivent être bien fixées les unes aux autres et aux plaques de pieds d'échelle pour qu'elles ne se déplacent pas, par exemple en mettant deux boulons d'ancrage à chaque plaque de pieds d'échelle ou en les soudant.

Différence de niveau après calage entre deux montants d'échelle qui se suivent

Le guide de la Fédération européenne de la manutention *User's Code* (FEM 10.2.04) recommande que cette différence de niveau ne dépasse pas $1/500$ de la largeur de la travée.

Par exemple, si deux montants d'échelle sont distancés l'un de l'autre de 2500 mm (environ 8 pi), la différence de niveau après calage ne devrait pas excéder 5 mm (près de $1/4$ po), soit $2500/500 = 5$ mm, selon la recommandation de la FEM.

Cependant, ce critère de $1/500$ n'est pas mentionné dans la norme CSA A344.1-F05 Guide de l'utilisateur des palettiers en acier.

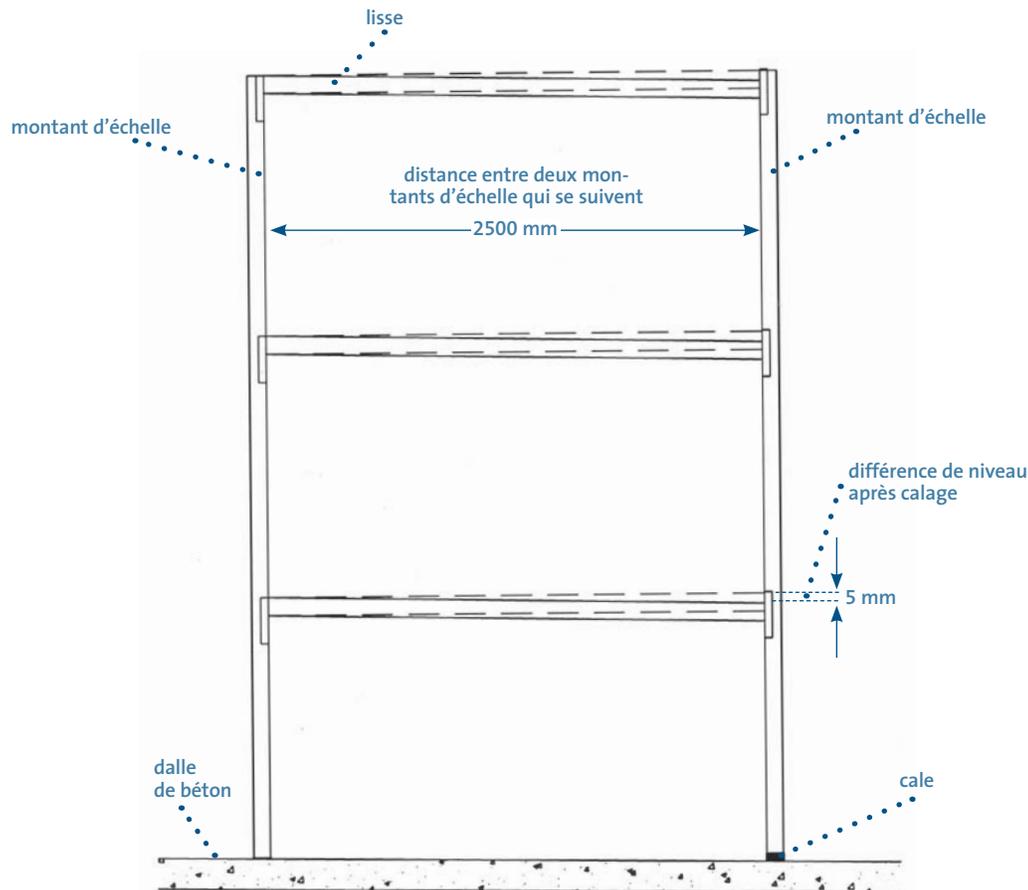


Figure 39. Différence de niveau après calage entre deux montants d'échelle qui se suivent

(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

11.8 Entretoises de jumelage et portiques d'allée

Afin d'améliorer la stabilité des palettiers, des entretoises de jumelage et des portiques d'allée doivent être installés et mis en place selon les plans et devis établis par le fabricant ou par un ingénieur. Dans la norme CSA A344.2-F05, il est recommandé que l'espacement entre les entretoises de jumelage se situe entre 2,4 m et 3,6 m (8 pi et 12 pi). Plus une entretoise de jumelage est installée près d'une traverse, plus l'effet d'un impact par un chariot élévateur contre la première échelle est transmis à l'échelle située derrière.

11.9 Vérification de la conformité des palettiers après leur installation

À la suite de leur installation et avant leur chargement, tous les palettiers doivent faire l'objet d'une vérification par le fabricant ou par ses représentants. À cette fin, une grille de vérification de l'installation des palettiers à simple profondeur et à double profondeur pouvant servir d'outil ou d'aide-mémoire est présentée à l'annexe 2 du présent guide.

12 Utilisation des palettiers

Les opérations de chargement et de déchargement supposent l'utilisation de chariots élévateurs. La conduite des chariots élévateurs, l'entreposage de charges dans les palettiers et la manutention de ces dernières posent des problèmes de sécurité qu'il ne faut pas négliger. La façon dont les chariots élévateurs sont conduits a des conséquences sur la sécurité des personnes et sur la protection des composants des palettiers. Le manque de formation, la vitesse excessive, l'encombrement des allées de circulation, l'utilisation de palettes et de chariots élévateurs inadéquats pour les charges à transporter sont autant de facteurs qui contribuent à causer des accidents.

12.1 Formation des travailleurs

Le personnel devant travailler autour des palettiers doit posséder des connaissances portant notamment sur la charge nominale des palettiers, les caractéristiques des charges entreposées, les conditions d'utilisation des chariots élévateurs et la circulation autour des palettiers.

Plus précisément, les caristes doivent avoir reçu une formation sur la conduite sécuritaire des chariots élévateurs. En plus des éléments habituels portant sur la connaissance des chariots élévateurs et sur la conduite sécuritaire, la formation doit comprendre une description de l'effet des impacts contre les palettiers et préciser l'importance de les éviter, notamment en réduisant la vitesse de conduite.

Les caristes et tous les travailleurs doivent aussi être sensibilisés à l'importance de signaler tout dommage causé aux composants du palettier.

12.2 Disposition des charges dans les palettiers

- La charge nominale des palettiers doit être respectée. Une surcharge localisée dans un palettier peut, par exemple, causer une déformation permanente des lisses ou de leurs attaches.

- Les charges entreposées sur les palettiers doivent être disposées de façon que les espaces libres correspondent à ceux recommandés dans les tableaux 5 et 6 de la section 10, par exemple:
 - le débordement des palettes sur les lisses en bordure des allées doit se situer entre 50 mm et 100 mm (entre 2 po et 4 po);
 - l'espace libre entre deux charges doit être au minimum de 75 mm (3 po).
- L'entreposage doit se faire de façon à ne pas nuire à l'éclairage.
- Les matières dangereuses doivent être gardées dans des contenants étanches et sécuritaires. Les matières dangereuses déversées sur les palettiers doivent être ramassées dans les plus brefs délais.
- Les charges qui peuvent se morceler doivent être retenues correctement sur la palette par un emballage suffisamment résistant.
- Les charges doivent être bien réparties et solidement retenues sur les palettes.

12.3 Préparation des commandes

- La préparation des commandes doit se faire dans les aires prévues à cette fin.
- Si la préparation des commandes nécessite le levage du travailleur, il faut utiliser un appareil de levage conçu à cette fin, par exemple un chariot élévateur à poste de conduite éleuable.
- Il faut garder les allées de service et de circulation dégagées, afin de ne pas réduire l'espace de manœuvre des caristes.
- La marchandise en transit doit être déposée dans des zones de dépôt prévues à cette fin.

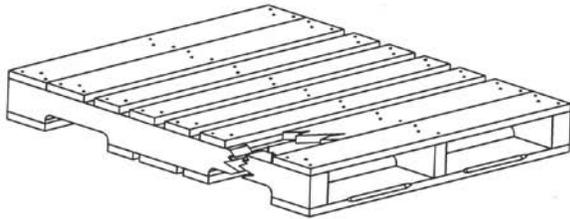
12.4 Précautions à prendre pour l'utilisation des palettes

- Seul le type de palette compatible avec le palettier (dimensions, poids, résistance, etc.) doit être utilisé.
- Les palettes à usage unique (palettes perdues) ne doivent pas être déposées sur un palettier, à moins qu'une palette réutilisable ne soit placée en dessous.

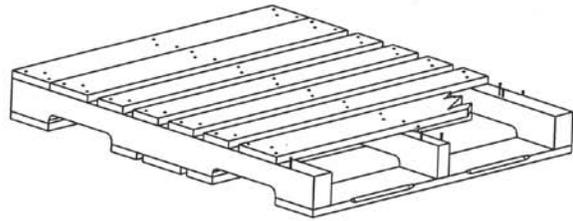
- Une attention particulière doit être portée aux palettes d'origine européenne qui peuvent se trouver dans un palettier à accumulation statique ouvert sur une face ou ouvert sur deux faces (*drive-in/drive-thru*), car elles ont des dimensions légèrement différentes de celles des palettes nord-américaines. Par exemple, la palette européenne standard de 1200 mm x 1000 mm est plus petite que la palette standard nord-américaine de 48 po x 40 po (ou 1220 mm x 1016 mm).



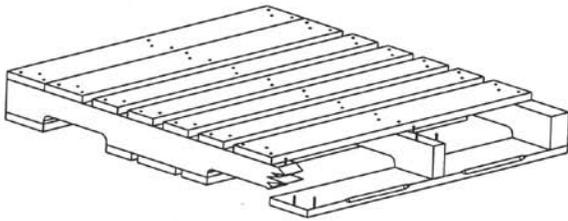
- Les palettes doivent être inspectées régulièrement; les palettes endommagées doivent être rejetées.
- Il est recommandé de rejeter les palettes qui comportent un ou plusieurs des défauts suivants :
 - un longeron manquant, incomplet, fendu ou brisé;
 - une planche du plancher manquante, incomplète, fendue ou brisée;
 - des clous en saillie.



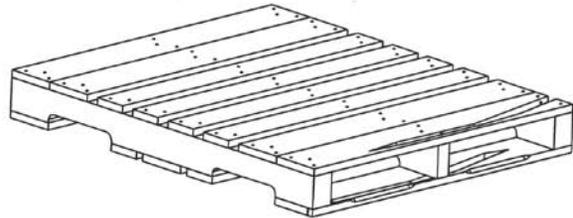
Longeron brisé



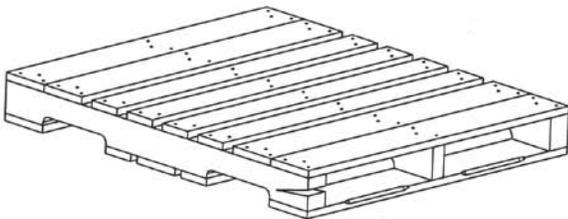
Planches manquantes et brisées



Longeron incomplet



Planches fendues



Longeron fendu

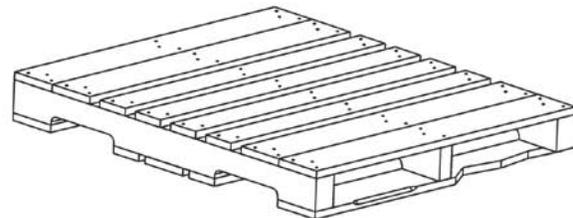
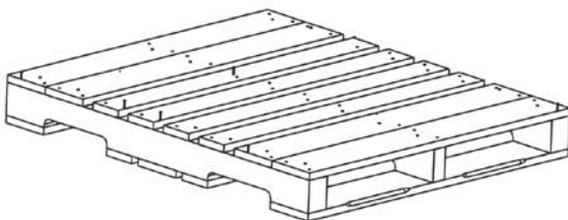


Planche brisée



Clous en saillie

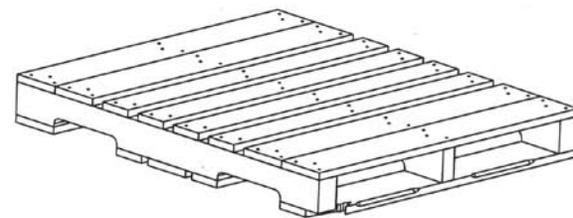


Planche brisée

Figure 40. Palettes endommagées à rejeter
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

12.5 Protection contre les chutes de hauteur

- Le levage d'un travailleur à l'aide d'un chariot élévateur est permis, à certaines conditions, par l'article 261 du RSST.
- En tout temps, la protection contre les chutes doit être adaptée au travail et conforme à la réglementation.
- À moins qu'il n'ait été conçu à cette fin, personne ne doit se déplacer sur un palettier.

12.6 Protection contre les chutes d'objets

Les accessoires antichute d'objets sont installés sur les lisses ou au dos d'une alvéole et servent à prévenir la chute d'objets à partir des palettiers, notamment lorsque des alvéoles sont situées au-dessus des allées piétonnes ou des allées de circulation. On distingue les dispositifs suivants :

12.6.1 Filet

Accessoire installé sous ou derrière les lisses et servant à prévenir la chute d'objets à partir du palettier, notamment lorsque des alvéoles sont situées au-dessus des allées piétonnes ou contiguës à une allée de circulation.

12.6.2 Panneaux grillagés ou treillis

Lorsque la face arrière de certaines alvéoles se trouve en bordure d'allées piétonnes, d'allées de service, d'aires de transit, de postes de travail ou d'autres zones où des personnes sont susceptibles de se trouver, des accessoires antichute adaptés aux charges entreposées doivent être installés. Il peut s'agir de treillis métalliques, de panneaux grillagés ou de tout autre accessoire capable de prévenir la chute de marchandises.

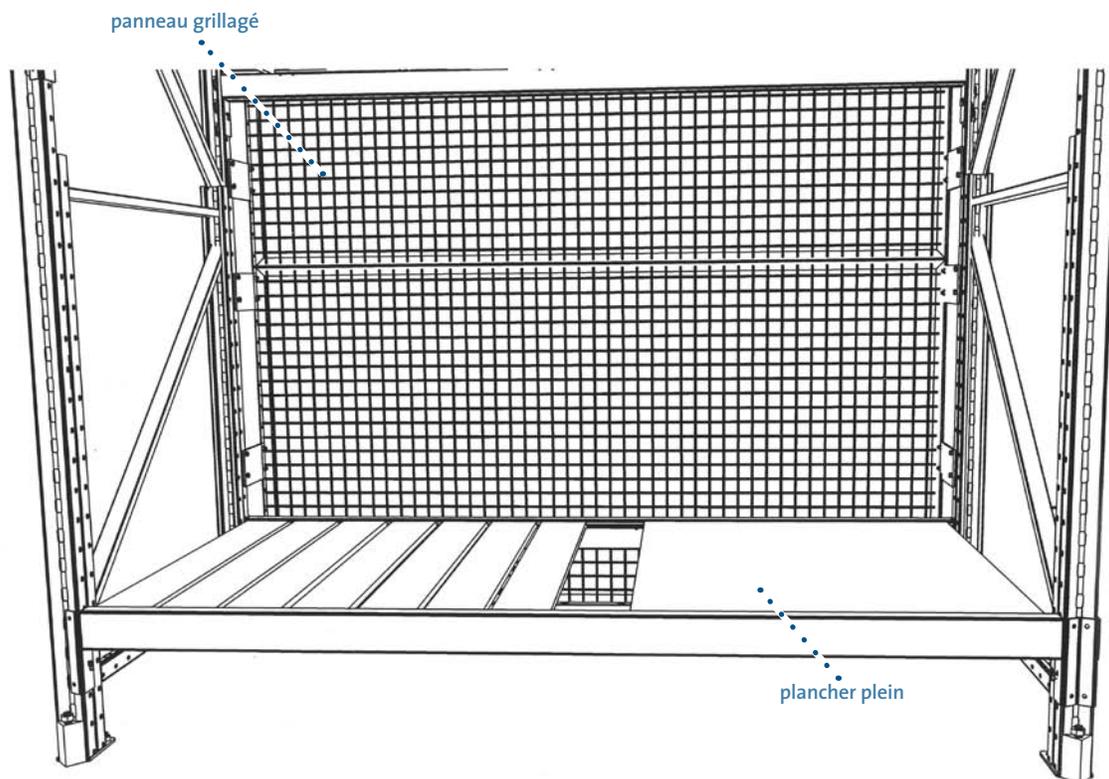


Figure 41. Accessoires antichute d'objets

(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

Lorsque des charges non palettisées ou des charges dont la base a une configuration particulière (par exemple, une forme arrondie) sont entreposées dans des palettiers, des accessoires permettant de retenir et de supporter ces charges adéquatement doivent être prévus. Ces accessoires doivent être conçus de manière à éviter tout déplacement pouvant entraîner leur chute accidentelle ou celle de la charge.

Lorsque des palettes de dimensions ou de résistance inférieures à celles pour lesquelles les palettiers ont été conçus sont entreposées sur un palettier, des accessoires permettant de retenir et de supporter ces palettes adéquatement doivent être prévus (par exemple, des barres de support).

12.7 Protection des palettiers contre les impacts

Les dispositifs de protection des palettiers visent à augmenter la résistance aux impacts causés par les chariots élévateurs. On peut les classer dans deux grands groupes, les protecteurs de montants et les protecteurs de bout de rangée.

12.7.1 Protecteurs de montants

Ces protecteurs sont installés face à un montant vulnérable aux impacts ou autour, de façon à le protéger.

Les protecteurs de montants se présentent habituellement sous la forme d'enveloppes ancrées au sol, rectangulaires ou en V, entourant partiellement ou

totalemment la base du montant. Ils consistent en un butoir ou en une cornière de déviation visant à accroître la protection du montant.

Pour être efficaces, les protecteurs de montants doivent être installés à la bonne hauteur. Par exemple, si la plupart des dommages infligés aux montants surviennent à une hauteur de 500 mm (20 po), un protecteur de 300 mm (12 po) de hauteur ne sera d'aucune utilité.

Les protecteurs peuvent être indépendants du montant ou y être fixés par des boulons ou par une soudure effectuée chez le fabricant.

Au moment d'un impact, le protecteur indépendant, installé un peu en retrait du montant, peut subir une certaine déformation, qui ne se transmet pas au montant. Toutefois, ce type de protecteur constitue un obstacle supplémentaire dans l'allée, en raison de son installation en retrait. Comme le protecteur est susceptible de plier, sa hauteur est aussi plus limitée.

Les protecteurs intégrés aux montants sont moins encombrants. Comme ils sont fixés aux montants, ils sont plus susceptibles de leur transmettre un effort en cas d'impact.

Certains fabricants proposent aussi une protection intégrée aux montants, sous forme de sur-dimensionnement (par exemple, des montants doubles). Les montants eux-mêmes sont alors plus résistants aux impacts.

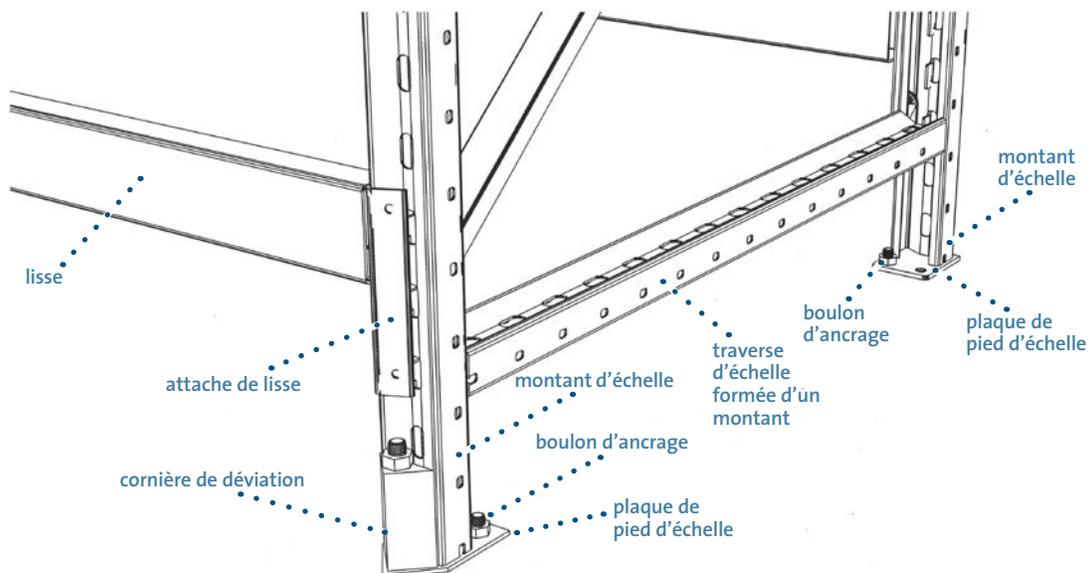


Figure 42. Protection intégrée aux montants
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

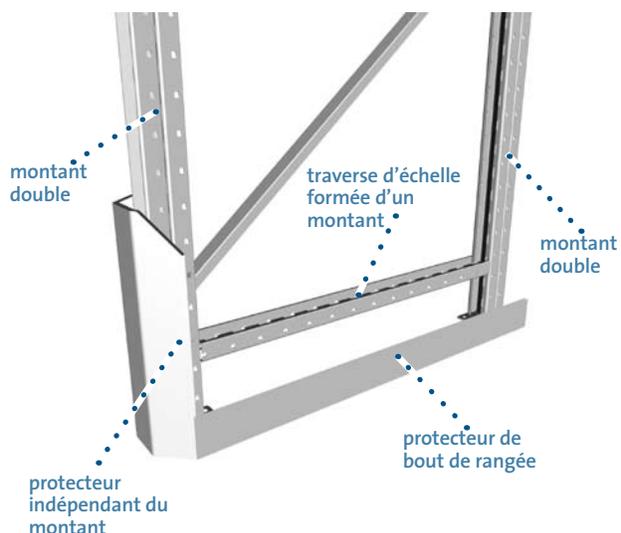


Figure 43. Protection indépendante du montant
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

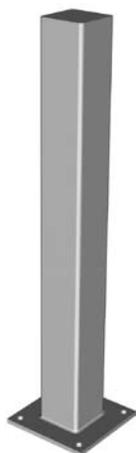


Figure 44. Poteau de protection installé aux bouts des rangées
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)



Figure 45. Garde-corps pour séparer l'allée piétonne de l'allée de circulation
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

12.7.2 Protecteurs de bout de rangée

Les protecteurs de bout de rangée se présentent le plus souvent sous forme de glissières de sécurité. Ils servent à assurer la protection des palettiers aux bouts des rangées ou le long des tunnels. Ils sont généralement indépendants du palettier et ils doivent être ancrés au sol. Il est recommandé de les peindre d'une couleur voyante, comme le jaune ou l'orangé.

Tout comme les protecteurs de montants, les protecteurs de bout de rangée doivent être installés à la bonne hauteur.

La hauteur et la résistance des protecteurs de bout de rangée doivent être déterminées en tenant compte du type de chariot élévateur utilisé et de l'endroit où les chocs sont le plus susceptibles de se produire.

12.8 Précautions à prendre pour l'utilisation des chariots élévateurs

Au cours des dernières années, les hauteurs d'entreposage sur les palettiers ont augmenté considérablement. La largeur des allées de service et de circulation a aussi été réduite. En conséquence, certains aménagements du palettier et certains dispositifs ou accessoires peuvent se révéler nécessaires pour prévenir des impacts contre les composants des palettiers.

12.8.1 Largeur des allées de service

La largeur d'une allée de service où circule un chariot élévateur à fourche à contrepoids varie habituellement de 3,3 m à 3,6 m (de 11 pi à 12 pi). Depuis quelques années, on trouve dans les entrepôts des allées dites étroites, d'une largeur d'environ 2,4 m à 3 m (de 8 pi à 10 pi), ou très étroites, d'une largeur de moins de 1,8 m (6 pi). Afin de s'adapter à ces nouvelles exigences, les fabricants de chariots élévateurs offrent des appareils de plus en plus performants et spécialisés.

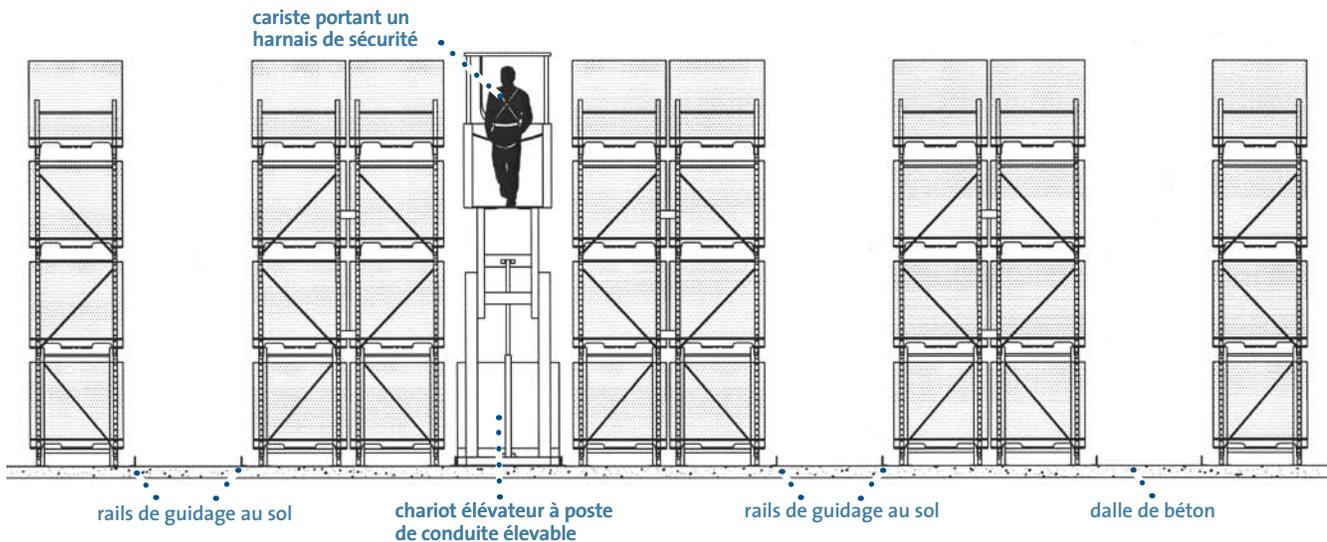


Figure 46. Allée de service très étroite et chariot élévateur à poste de conduite élevable
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

La réduction de la largeur des allées, et par conséquent des espaces de manœuvre de chaque côté du chariot élévateur, augmente les risques d'impacts contre les palettiers. Afin de minimiser ces risques, il existe des systèmes de guidage qui servent à assister le cariste lorsqu'il entre dans une allée, qu'il se déplace dans l'allée ou à l'intérieur du palettier, dans le cas d'un palettier à accumulation statique.

12.8.2 Hauteur de gerbage

À partir d'une certaine hauteur, la pose et le retrait des charges sont difficiles à apprécier. Il est alors recommandé d'utiliser des positionneurs de charge. Le système élévateur du chariot peut être équipé par exemple d'une caméra, d'un sélecteur de hauteur de gerbage ou d'un système automatique de repérage. Le cariste peut aussi se fier à des repères placés sur le mât du chariot élévateur.

Toutefois, même avec ces dispositifs, la pose et le retrait des charges au delà d'une certaine hauteur sont susceptibles de solliciter davantage le cou et les yeux du cariste et d'augmenter les risques de blessures et de bris de matériel.

En outre, lorsque des charges sont manipulées à de très grandes hauteurs, la stabilité du chariot devient

précaire. Pour éviter tout risque de renversement, il est impératif que les caristes suivent les recommandations du fabricant. Des systèmes contrôlant la vitesse et le déplacement des chariots élévateurs selon la hauteur de la charge manipulée peuvent être utiles dans de telles conditions.

12.8.3 Dispositifs de sécurité

Afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité de fonctionnement des chariots élévateurs, certains dispositifs de sécurité peuvent être utilisés.

- **Barres de protection arrière (du cariste)**

Il s'agit d'une ou de deux barres de protection installées derrière le cariste qui se trouve en position debout sur un chariot élévateur à fourche entre longerons (pour les allées étroites) ou sur un chariot élévateur à tablier porte-fourche rétractable (voir les figures 21 et 22). Ce dispositif empêche que des objets (par exemple les lisses) orientés transversalement par rapport au chariot pénètrent dans le poste de conduite du cariste lorsque le chariot est en marche arrière. Des garde-corps ou d'autres dispositifs de protection au sol peuvent jouer le même rôle.

● Systèmes de guidage

Les systèmes de guidage facilitent la conduite du chariot élévateur lorsque le cariste l'engage dans une allée très étroite. Certains systèmes de guidage prennent entièrement en charge le contrôle du chariot, tandis que d'autres systèmes fournissent simplement une assistance au cariste. Dans ces allées particulièrement étroites, les espaces de manœuvre sont habituellement minces, et les risques d'impacts entre le chariot élévateur et les composants du palettier sont plus grands. En contrôlant la direction et parfois la vitesse du chariot élévateur, le système de guidage assure une plus grande sécurité aux caristes et évite les dommages au matériel, tout en améliorant la productivité.

On trouve sur le marché différents systèmes de guidage tels :

- le guidage au sol par rails ;
- le guidage inductif (filoguidage) ;
- le guidage optique ;
- le guidage laser.

L'un des plus communs est le guidage par rails au sol. Des rails d'acier conçus de manière à résister aux chocs causés par les chariots élévateurs sont fixés de chaque côté de l'allée de service. Ils servent à maintenir le chariot élévateur dans l'allée de service de façon à éviter tout impact contre le palettier. Des petites roues sont parfois ajoutées à la base du chariot élévateur de chaque côté pour faciliter le guidage.

Peu importe le système de guidage choisi, sa conception et son installation doivent se faire en collaboration étroite avec le fabricant du chariot élévateur et avec celui du palettier, de façon que le système de guidage, le chariot élévateur et le palettier soient compatibles et sécuritaires.

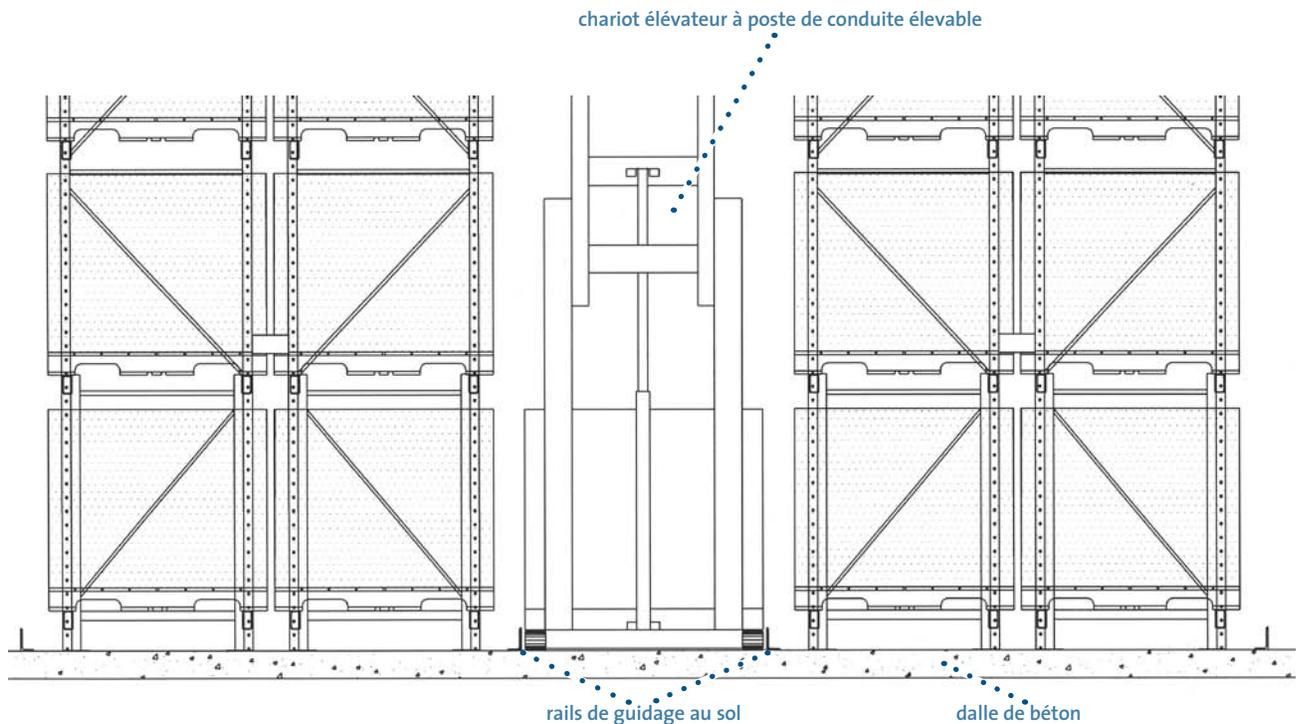


Figure 47. Système de guidage par rails
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

- **Guide d'entrée**

Le guide d'entrée est un dispositif permettant d'orienter correctement le chariot élévateur au moment de l'entrée dans une allée. Ce dispositif est particulièrement utile dans les palettiers à accumulation statique ouverts sur une face ou ouverts sur deux faces et dans

les allées étroites où circulent des chariots élévateurs à poste de conduite éleuable. Le guide d'entrée a la forme d'un entonnoir dont l'angle se rétrécit à l'entrée de l'allée. Il doit être conçu de façon à pouvoir résister aux chocs occasionnés par des chariots élévateurs.

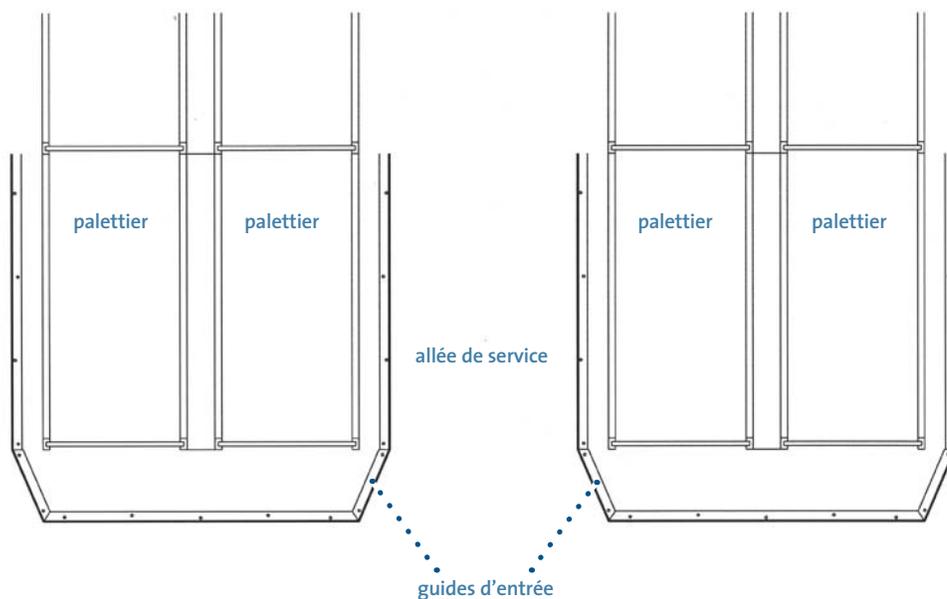


Figure 48. Guides d'entrée (Vue de plan)
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

13 Inspection, entretien et réparation des palettiers

Les palettiers sont des structures qui donnent souvent l'impression d'être durables. Pourtant, ils sont soumis à des efforts dynamiques et statiques, à des impacts et à l'action de l'environnement, ce qui en affecte l'intégrité et la capacité. Ils doivent donc faire l'objet d'inspections et d'entretien périodique si on veut les maintenir en bon état et assurer ainsi la protection du personnel et du matériel.

L'inspection et l'entretien des palettiers incombent à l'utilisateur. Ce dernier peut faire appel aux services de spécialistes afin de l'assister dans cette tâche lorsque certaines opérations exigent des connaissances plus précises.

Cette section fournit des recommandations et des suggestions concernant :

- le type et la fréquence des inspections ;
- les éléments à observer et à vérifier ;
- les paramètres et les tolérances à observer ;
- l'évaluation des dommages ;
- les mesures correctives à mettre en œuvre.

13.1 Types d'inspection

L'utilisateur doit s'assurer d'appliquer un programme d'inspection et d'entretien de ses palettiers. Ce programme comprend les éléments suivants :

- l'observation quotidienne des palettiers ;
- les inspections planifiées (visuelles et approfondies).

13.1.1 Observation quotidienne

L'observation quotidienne a pour but de signaler les anomalies facilement visibles, telles que :

- des composants déformés ;
- des charges mal placées ;
- des goupilles de sécurité manquantes ;
- l'absence de boulons d'ancrage ;
- des allées de service et de circulation encombrées.

13.1.2 Inspections planifiées

Les inspections planifiées sont effectuées visuellement et avec des instruments de mesure.

- **L'inspection visuelle** a pour but de faire un relevé systématique de l'état du palettier et de son environnement.
- **L'inspection approfondie** vise notamment à évaluer la verticalité des montants, et la déformation des montants et des lisses. Elle nécessite la prise de mesures au moyen d'instruments simples, comme un niveau ou une règle de précision en métal. Il peut être nécessaire de décharger certaines sections du palettier pour mesurer la déformation permanente de certains composants.

Une **grille d'inspection périodique des palettiers à simple profondeur et à double profondeur** est présentée à l'annexe 3 du présent guide.

13.2 Fréquence des inspections planifiées

La fréquence des inspections planifiées doit être déterminée en consultant le fabricant du palettier et en tenant compte des facteurs suivants :

- le degré de difficulté de la tâche du cariste ;
- la variété des palettes ou des charges manutentionnées ;
- l'intensité de la circulation des chariots élévateurs autour du palettier ;
- la manipulation de produits corrosifs susceptibles d'affecter l'intégrité du palettier ;
- un environnement susceptible d'affecter l'intégrité du palettier (par exemple, température, humidité, ambiance corrosive).

La fréquence des inspections planifiées doit être revue périodiquement, notamment en cas :

- de modification de l'organisation du travail ;
- de modification de l'environnement de travail ;
- de modification des charges manutentionnées ;
- de changement des équipements de manutention ;
- d'une augmentation des dommages.

13.3 Étapes de l'inspection des palettiers

13.3.1 Accessibilité aux composants

Au moment de l'inspection des palettiers, l'accessibilité à ses différents composants est déterminante. Dans tous les palettiers, les dommages sont plus susceptibles de se produire en périphérie. D'autres dommages peuvent aussi toucher des parties difficilement visibles des palettiers. Le déchargement peut alors se révéler nécessaire afin d'effectuer une inspection complète de tous les composants.

13.3.2 Vérification de la configuration générale des palettiers

- Vérifier si la configuration du palettier, y compris les modifications apportées, est conforme aux plans et devis originaux fournis par le fabricant. Toute modification doit être approuvée par le fabricant ou par un ingénieur. L'utilisateur doit conserver tous ces documents.
- Vérifier si les charges entreposées sur les palettiers correspondent à la charge nominale établie par le fabricant ou par un ingénieur.
- Vérifier si les composants sont compatibles. Chercher les indices d'incompatibilité des composants. Par exemple, des composants de couleurs différentes et le non-alignement des trous destinés aux goupilles de sécurité sur les lisses et sur les montants d'échelle sont des indices d'incompatibilité.

13.3.3 Évaluation des dommages aux échelles de palettier (montants, traverses et diagonales d'échelle)

Tout dommage aux composants des échelles de palettiers réduit leur charge nominale. Plus le dommage est grand, plus importante sera la réduction de la charge nominale.

L'évaluation des dommages aux composants est une tâche difficile et complexe. La norme renvoie l'utilisateur des palettiers au guide de la Fédération européenne de la manutention *User's Code* (FEM 10.2.04), plus précisément à la section *Safety of Equipment in Use and Evaluation of Damaged Components* pour des explications plus détaillées.

Une **méthode d'évaluation des dommages aux composants d'échelles de palettiers**, qui constitue une adaptation du document cité précédemment (FEM 10.2.04), est présentée à l'annexe 4 du présent guide.

Lorsqu'un composant d'échelle comporte un dommage rendant son utilisation non sécuritaire, ce dommage doit être clairement indiqué. La section comportant les composants endommagés doit être immédiatement déchargée et des mesures de précaution doivent être prises pour éviter que la section ne soit rechargée en attendant que la réparation soit faite.

13.3.4 Vérification des montants d'échelle

Dans un palettier que l'on a chargé en respectant la charge nominale, l'écart de verticalité (la déviation ou le faux-aplomb) des montants ne devrait pas dépasser 1/200 de la hauteur du montant.

Ce critère de 1/200 est recommandé dans le guide FEM 10.2.04, mais il n'est pas mentionné dans la norme CSA A344.1-F05 Guide de l'utilisateur des palettiers en acier. Cependant, si l'installation du palettier a été faite en respectant le critère de 1/240 (pour un palettier non chargé), comme le recommande la norme CSA A344.1-F05, il devient très difficile d'obtenir un écart de verticalité des montants de 1/200 une fois le palettier chargé. Pour être en mesure de se conformer à la recommandation figurant dans le guide FEM, il faut, dès l'installation du palettier, prévoir un écart de verticalité de 1/350. Cependant, il convient de préciser que ni un écart de verticalité des montants de 1/350 dans un palettier non chargé ni un écart de 1/200 dans un palettier chargé ne sont exigés dans les normes RMI et CSA. Dans l'exemple ci-contre, pour un montant de 6000 mm (20 pi), l'écart de verticalité du montant dans un palettier chargé ne devrait pas dépasser $6000 \text{ mm} / 200 = 30 \text{ mm}$ (environ 1 1/4 po), selon le guide FEM.

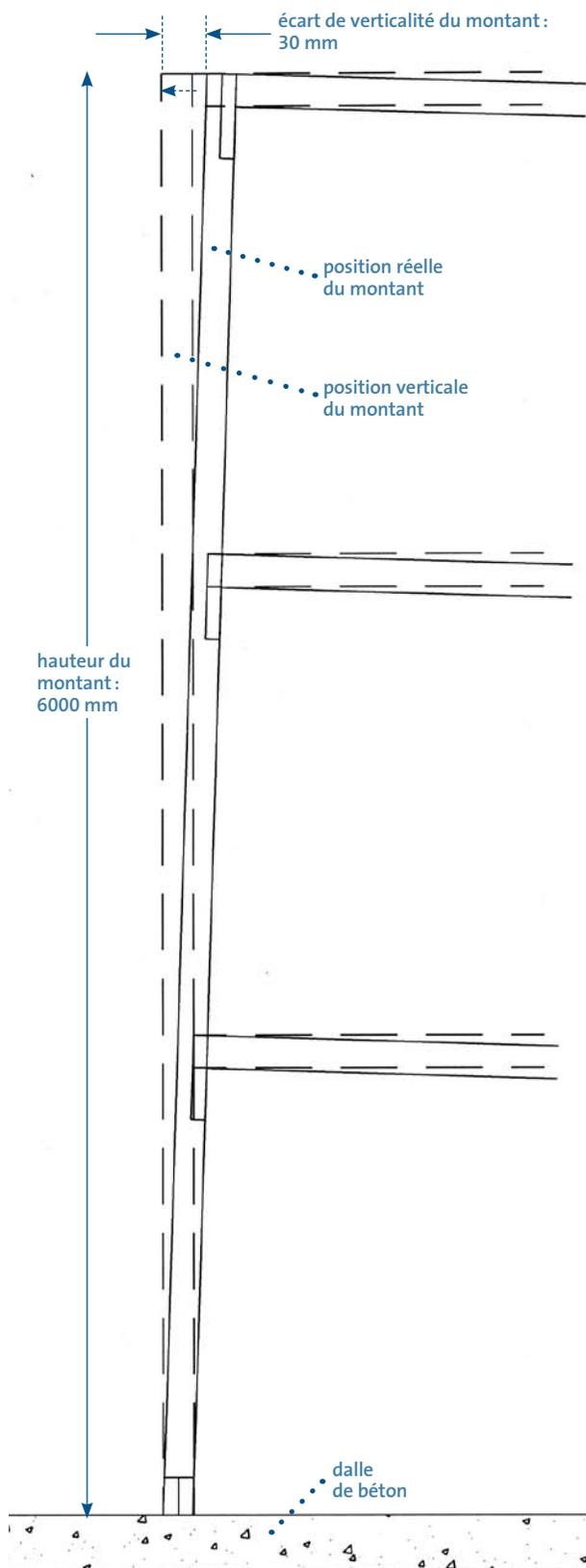


Figure 49. Écart de verticalité des montants dans un palettier chargé
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

13.3.5 Vérification des cales et des ancrages des pieds d'échelle

S'assurer :

- que les plaques de pieds d'échelle sont en contact avec le sol ;
- que les cales sont bien en place ;
- que les ancrages sont en bon état et en nombre suffisant selon les recommandations du fabricant.

13.3.6 Vérification du fléchissement des lisses

Lorsqu'on les a chargées en respectant les charges nominales, les lisses fléchissent normalement dans une limite admissible de 1/180 de leur longueur.

Le critère de fléchissement de la lisse de 1/180 figure dans la norme CSA A344.1-F05 Guide de l'utilisateur des palettiers en acier. Les organismes européens comme la FEM préconisent cependant un critère plus rigoureux, c'est-à-dire 1/200.

Le fléchissement doit disparaître lorsque les lisses sont déchargées. Il ne doit pas être confondu avec une déformation permanente provoquée par une surcharge ou avec un dommage attribuable à un impact. Lorsque plusieurs lisses sont déformées dans un palettier, c'est une indication que la charge nominale de ces lisses a été dépassée.

Dans l'exemple de la figure 50, pour une lisse de 3600 mm (12 pi) de longueur, le fléchissement maximal de la lisse (flèche) doit être de $3600 \text{ mm} / 180 = 20 \text{ mm}$ (environ 3/4 po).

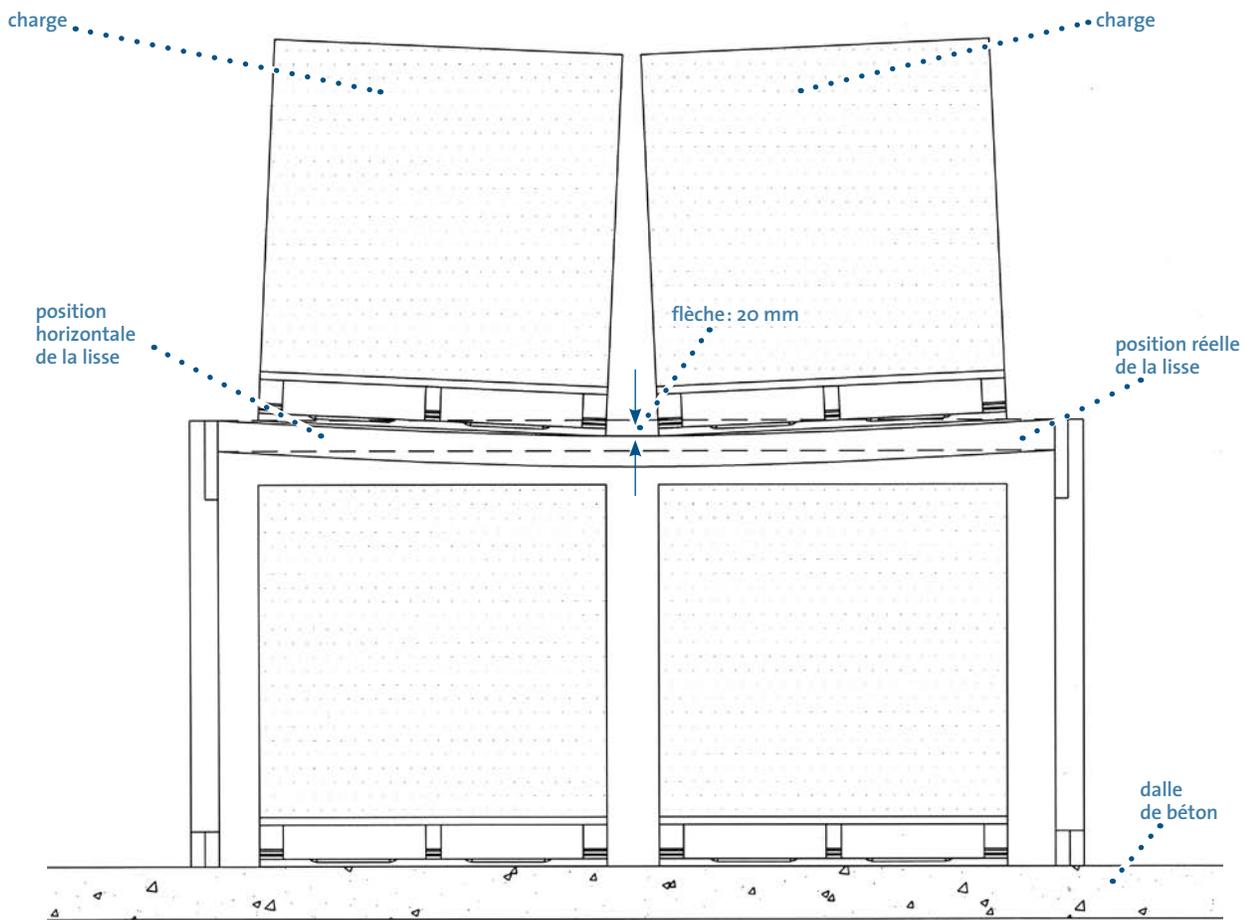


Figure 50. Fléchissement des lisses chargées
(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

13.3.7 Vérification des lisses et des attaches de lisses

Vérifier :

- si les **lisses** et les **attaches de lisses** présentent une déformation nettement visible ;
- si les **soudures** présentent des fissures ou des défauts.

Dans ces cas, la lisse doit être déchargée et le fabricant doit être consulté.

13.3.8 Vérification des goupilles de sécurité

- S'il s'agit de **goupilles**, s'assurer qu'elles sont bien en place à chaque extrémité des lisses et en bon état.
- S'il s'agit de **boulons**, s'assurer que les écrous sont serrés correctement.

13.3.9 Vérification de la présence de corrosion

Vérifier s'il y a de la corrosion sur les lisses et les échelles. Les composants endommagés par la corrosion doivent être sablés et repeints.

13.3.10 Vérification de l'affichage de la charge nominale des palettiers

Vérifier si les palettiers portent une plaque d'affichage de la charge nominale.

13.3.11 Vérification des accessoires du palettier

Vérifier la présence et l'état des accessoires suivants :

- les entretoises de jumelage ;
- les protecteurs de montants ;
- les accessoires antichute d'objets.

13.3.12 Vérification de l'état des lieux

Vérifier :

- si le plancher présente des fissures, un affaissement ou un défaut de planéité ;
- si l'éclairage est adéquat ;
- si les appareils d'éclairage sont placés hors d'atteinte des chariots élévateurs et des charges en cours de manutention ;
- si la distance minimale est respectée entre le haut des charges et les têtes des extincteurs automatiques ;
- si les allées de circulation sont d'une largeur suffisante, dégagées et en bon état ;
- si les allées piétonnes sont d'une largeur suffisante ;
- si aucun poste de travail n'est situé dans une voie de circulation pour les chariots élévateurs.

13.3.13 Vérification de la formation reçue par les travailleurs

Vérifier :

- si les caristes ont reçu la formation sur la conduite sécuritaire des chariots élévateurs ;
- si les caristes sont informés de l'effet des impacts contre les palettiers ;
- si les travailleurs sont formés pour être en mesure de signaler les anomalies facilement visibles ;
- si les travailleurs sont informés des risques liés au travail (risque du travail en hauteur, risque de blessures aux pieds par des objets lourds) ;
- si les travailleurs ont reçu la formation sur les mesures de prévention, notamment le port du harnais de sécurité ;
- si les travailleurs sont formés sur les méthodes de travail sécuritaires pour préparer les commandes au sol et en hauteur.

13.4 Réparation ou remplacement des composants endommagés

Les composants endommagés doivent toujours être remplacés par des composants neufs identiques ou équivalents aux composants d'origine, suivant les indications du fabricant ou d'un ingénieur. Les composants fissurés ou fendus doivent être remplacés. Les composants présentant des dommages causés par la corrosion doivent être remplacés ou réparés. On ne devrait jamais modifier l'orientation des diagonales d'échelle des palettiers au moment d'une réparation.

Les réparations doivent être faites selon les recommandations du fabricant, à moins que la méthode de réparation n'ait été approuvée par un ingénieur, de façon à garantir une résistance au moins égale à celle offerte par le composant d'origine.

Toute réparation telle que le redressement des composants, la soudure de sections de composants et le recouvrement ou l'enture d'une section endommagée faite aux composants des palettiers sans consultation préalable du fabricant, d'un de ses représentants reconnus ou d'un ingénieur est à proscrire.

13.5 Registre des inspections du palettier

Il est recommandé à l'utilisateur du palettier de tenir un registre pour consigner les données suivantes :

- les dates et les détails relevés au cours de l'observation quotidienne ;
- les dates et les observations faites au cours des inspections planifiées ;
- les dates des réparations ou du remplacement de composants endommagés.

13.6 Montants d'échelle endommagés

Les illustrations suivantes montrent des montants endommagés.



Figure 51a. Montant endommagé par des impacts répétitifs dans le sens latéral et frontal (Vue de face)
(Photo : Maurice Vézinnet)



Figure 51b. Même montant endommagé (Vue de côté)
(Photo : Maurice Vézinnet)

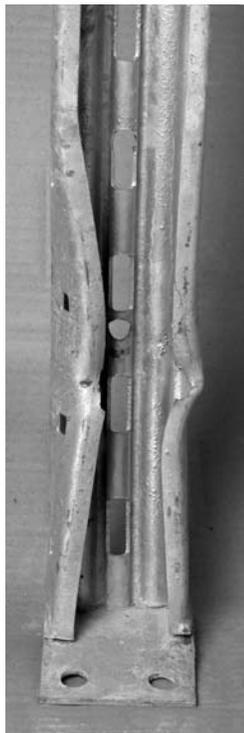


Figure 52a. Montant en acier galvanisé endommagé par des impacts à l'arrière (Vue de l'arrière)
(Photo : Maurice Vézinnet)

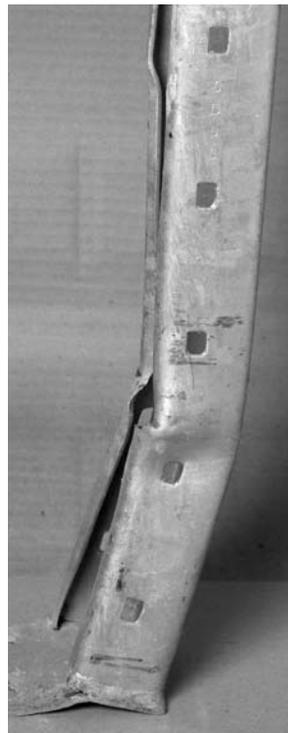


Figure 52b. Même montant endommagé (Vue de côté)
(Photo : Maurice Vézinnet)



Figure 53. Montant endommagé: la soudure à la hauteur de la plaque de pied d'échelle a cédé
(Photo : Maurice Vézinnet)



Figure 54. Montant double endommagé: soudure non conforme, usure et déformation du montant causées par le frottement des longerons du chariot élévateur
(Photo : Maurice Vézinnet)



Figure 55. Montant en acier corrodé, usé par frottement et ressoudé
(Photo : Maurice Vézinnet)



Figure 56. Protecteur de montant endommagé
(Photo : Maurice Vézinnet)



Figure 57. Montant endommagé et réparé par une soudure à l'électrode
(Photo : Maurice Vézinnet)

Bibliographie

1. AMERICAN NATIONAL STANDARDS INSTITUTE, RACK MANUFACTURERS INSTITUTE. *Manual of Safety Practices – A Code of Safety Practices for the Use of Industrial and Commercial Steel Storage Racks*, ANSI MH 16.2-1984, Pittsburgh, Penns., 12 p.
2. AMERICAN NATIONAL STANDARDS INSTITUTE, STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION. *American National Standard for the Design, Testing, Utilization and Application of Industrial Grade Steel Shelving – Specifications and Commentary*, ANSI MH 28.1-1997.
3. AMERICAN NATIONAL STANDARDS INSTITUTE. *Specification for the Design, Testing, and Utilization of Industrial Steel Storage Racks*, New York.
4. ASSOCIATION CANADIENNE DE NORMALISATION (CSA). *Guide de l'utilisateur des palettiers en acier*, CSA A344.1-F05.
5. ASSOCIATION CANADIENNE DE NORMALISATION (CSA). *Norme sur la conception et la construction des palettiers en acier*, CSA A344.2-F05.
6. ASSOCIATION PARITAIRE DU TEXTILE (PRÉVENTEX). *Voies de circulation, Circuler en sécurité*, Fiche d'information, volume 17, numéro 5, décembre 2000, 4 p.
7. ASSOCIATION SECTORIELLE TRANSPORT ENTREPOSAGE. *Les rayonnages métalliques sécuritaires : plus qu'un simple jeu de mécano*, Guide de prévention, 1998, 47 p.
8. AUGUSTON, Karen. Why are racks suddenly collapsing, *Modern Material Handling*, mai 1996, p. 28-31.
9. AUSTRALIAN STANDARD. *Steel Storage Racking*, AS 4084-1993, Australie, 41 p.
10. BRITISH INDUSTRIAL TRUCK ASSOCIATION (BITA), STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION (SEMA). *Guidance Note Truck/Racking Interfaces*, 1991, Angleterre, 36 p.
11. CANADIAN STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURER'S ASSOCIATION. *Recommendations for the Safer Utilization of Industrial Steel Storage Racks*, Ottawa, Ont., CSEMA, 1979, 5 p.
12. CONSEIL DES PALETTES DU CANADA (CPC). *Manuel des procédures*, 1995.
13. CROTEAU, Clément. *Les chariots élévateurs*, Québec, Les Publications du Québec, 1989.
14. CROTEAU, Clément. *Lexique de la palettisation*, Québec, Les Publications du Québec, 1998. (Cahiers de l'Office de la langue française. Terminologie technique et industrielle).
15. DEXION. Keeping Well?, *Occupational Safety and Health*, décembre 1996, p. 13-20.
16. FÉDÉRATION EUROPÉENNE DE LA MANUTENTION, SECTION X, ÉQUIPEMENT ET PROCÉDÉS DE STOCKAGE. FEM 10.2.04. *Guidelines for the Safe Use of Static Steel Racking and Shelving, User's Code*, novembre 2001.
17. FRAZIER INDUSTRIAL COMPANY. *Rack 101: How to Design Your Pallet Rack System*, États-Unis, 1994, 15 p.
18. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Code de construction (sécurité pour les travaux de construction)*.
19. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Règlement sur la santé et la sécurité du travail*.
20. HOLZHAUER, R. Comparing Unit Load Storage Racks, *Plant Engineering Magazine*, janvier 2001, p. 36-41.
21. HUNT, Keith. Rack and Opinion, *Occupational Safety and Health*, juin 1993, p. 20-26.

22. INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SÉCURITÉ. *Installations de stockage en rayonnages métalliques I – Conception et construction*, Fiche Pratique de Sécurité ED 30, France, 4 p.
23. INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SÉCURITÉ. *Installations de stockage en rayonnages métalliques II – Exploitation*, Fiche Pratique de Sécurité ED 31, France, 4 p.
24. INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SÉCURITÉ. *Les rayonnages métalliques*, France, 2001, 33 p.
25. INSTITUTE OF LOGISTICS. *Pallet Racking Safety: A Users' Guide*, Angleterre, 1994, 41 p.
26. JAPANESE STANDARDS ASSOCIATION. *Pallet Racks*, Japanese Industrial Standard JIS Z 0620 – 1989, Tokyo, Japon, 6 p.
27. LARANÉ, André. Chariot: un détecteur de chocs qui prévient les accidents. *Travail et Sécurité*, France, 05-98, p. 12-14.
28. MINISTÈRE DU TRAVAIL DE L'ONTARIO. *Directives sur l'examen préalable de santé et de sécurité: application de l'article 7 du règlement relatif aux établissements industriels*, avril 2001, 41 p.
29. MINISTÈRE DU TRAVAIL DU MANITOBA. *Pratique de sécurité professionnelle concernant les étagères de stockage en acier*, Bulletin de sécurité au travail, n° 131, septembre 1990, 2 p.
30. NATIONAL FIRE PROTECTION ASSOCIATION. *Rack Storage of Materials*, NFPA 231C – 1995.
31. NATIONAL FIRE PROTECTION ASSOCIATION. *General Storage*, NFPA 231 – 1995.
32. NATIONAL FIRE PROTECTION ASSOCIATION. *Standard for the Fire Protection of Storage*, NFPA 230, 1999 Edition.
33. NATIONAL FIRE PROTECTION ASSOCIATION. *Standard for the Installation of Sprinkler System*, NFPA 13 – 1999.
34. OLSSON, Anders M.J., SANDBERG, Göran E., et AUSTRELL, Per-Erik. Load Carrying of Damaged Steel Columns with Channel Section, *Journal of Structural Engineering*, mars 1999, p. 338-343.
35. RACK MANUFACTURERS INSTITUTE. *Specification for the Design and Utilization of Industrial Steel Portable Storage Racks (Portable Rack Specifications)*, Pittsburgh, Penns., 1981, 7 p.
36. RACK MANUFACTURERS INSTITUTE. *Specification for the Design, Testing and Utilization of Industrial Steel Storage Racks*, Pittsburgh, Penns., 2002 Edition, 43 p.
37. RACK MANUFACTURERS INSTITUTE. *Stacker Rack Nomenclature*, Pittsburgh, Penns., 1981, 14 p.
38. RIOPEL, Diane et BRUNET, Marcel. Notes du cours *IND6209 Implantation et manutention, Section 8 – Palette*, École Polytechnique de Montréal.
39. STORAGE AND HANDLING EQUIPMENT DISTRIBUTORS ASSOCIATION. *User's Guide to Pallet Racking and Cantilever Racking*, janvier 1988, 21 p.
40. STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION (SEMA). *Code of Practice for the Design of High Rise Static Steel Shelving*, 1993, Birmingham, Angleterre, 27 p.
41. STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION (SEMA). *Code of Practice for the Design of Mobile Racking Systems*, 1998, Birmingham, Angleterre, 18 p.
42. STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION (SEMA). *Code of Practice for the Design of Mobile Shelving Systems*, 2000, Birmingham, Angleterre, 20 p.
43. STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION (SEMA). *Code of Practice for the Design of Static Racking*, 1992, Birmingham, Angleterre, 29 p.
44. STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION (SEMA). *Code of Practice for the Use of Static Pallet Racking*, 1994, Birmingham, Angleterre, 23 p.

45. STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION (SEMA). *Guide to Erection Tolerances for Static Racking – Guideline no. 2*, 1982, Birmingham, Angleterre.
46. STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION (SEMA). *Guide to Specification of Mezzanine Floors*, 1997, Birmingham, Angleterre, 25 p.
47. STORAGE EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION (SEMA). *Guide to the Conduct of Pallet Racking and Shelving Surveys*, 1997, Birmingham, Angleterre, 23 p.
48. SYNDICAT DES INDUSTRIES DE MATÉRIELS DE MANUTENTION (SIMMA). *Encyclopédie de la manutention*, volume 5, Stockage, France, Association française de normalisation, 1981, 304 p.
49. SYNDICAT DES INDUSTRIES DE MATÉRIELS DE MANUTENTION (SIMMA). *La sécurité dans l'utilisation des rayonnages*, janvier 1992, France, 10 p.
50. SYNDICAT DES INDUSTRIES DE MATÉRIELS DE MANUTENTION (SIMMA). FEM 10.2.02. *Recommandation pour la conception des rayonnages statiques en acier à palettes et à tablettes*, France, mars 1998.
51. SYNDICAT DES INDUSTRIES DE MATÉRIELS DE MANUTENTION (SIMMA). *Règles de calcul des rayonnages*, France, 1991, 37 p.



Annexe 1

Cahier des charges

Cahier des charges

1. Identification de l'utilisateur des palettiers

1.1 Nom et adresse de l'entreprise

Entreprise: _____

Adresse: _____

Activité:

- Entrepôt
- Vente au détail

Responsable de l'achat: _____

Date de la commande: _____

1.2 Activités prévues dans l'entrepôt

- Ramassage manuel au sol
- Ramassage mécanisé (gerbage)
- Ramassage manuel en hauteur (*order picker*)
- Autres activités (si oui, préciser): _____

2. Description des charges à entreposer

2.1 Nature des charges

Décrire brièvement la nature des charges à entreposer, par exemple pièces mécaniques, pièces d'automobile, produits cosmétiques, produits alimentaires, etc.

2.2 Caractéristiques particulières des charges à entreposer

Substances inflammables ou combustibles OUI NON

Si oui, préciser le nom des substances :

Besoin d'extincteurs automatiques? OUI NON

Substances toxiques OUI NON

Si oui, préciser le nom des substances :

Substances corrosives OUI NON

Si oui, préciser le nom des substances :

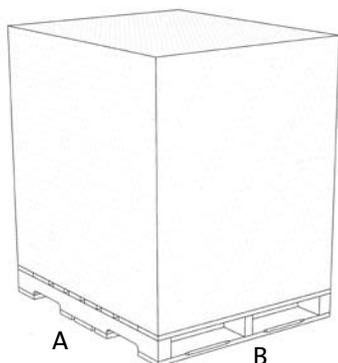
Produits périssables OUI NON

Si oui, préciser le nom des produits :

La rotation des produits est-elle nécessaire? OUI NON

Autres substances (préciser):

2.3 Dimensions des charges



(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

Largeur de la charge (A): _____

Profondeur de la charge (B): _____

C Hauteur de la charge + la palette (C): _____

Poids de la charge + la palette: _____

Débordement de la charge sur la palette: _____

Débordement de la palette sur les lisses avant et arrière: _____

Disposition de la palette face à l'allée: Côté A Côté B

2.4 Forme des charges

Forme particulière des charges: OUI NON

Si oui, préciser les formes (par exemple, cylindrique, asymétrique, etc.): _____

2.5 Mode de soutien des charges

Les charges sont-elles disposées sur des palettes? OUI NON

Si non, décrire les charges: _____

Si oui, cocher les types de palettes utilisées :

- Palettes réutilisables
- Palettes à usage unique (ou palettes perdues)
- Palettes d'usage spécialisé
- Autres (préciser): _____

Matériau utilisé pour la fabrication de la palette:

Bois

Plastique

Carton

Autre (préciser): _____

Dimensions des palettes:

Palette standard nord-américaine de 48 po x 40 po (1220 mm x 1016 mm)

Palette standard européenne de 1200 mm x 1000 mm (47,24 po x 39,37 po)

Autre (préciser): _____

3. Méthodes de manutention

3.1 Chariots élévateurs

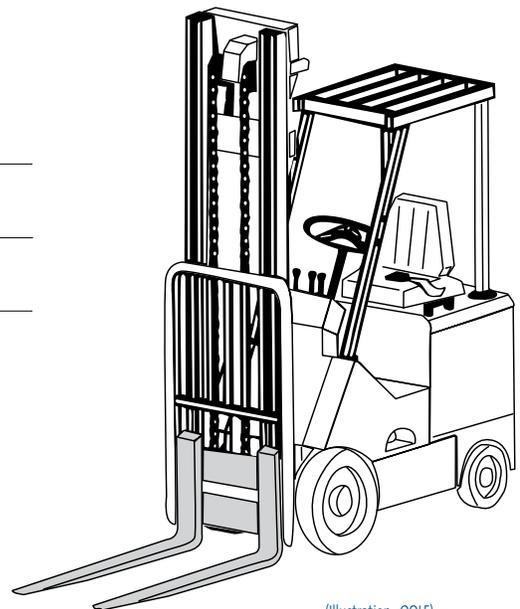
Chariot élévateur à fourche à contrepoids

OUI NON

Nombre: _____

Fabricant: _____

Dimensions: _____



(Illustration : OQLF)

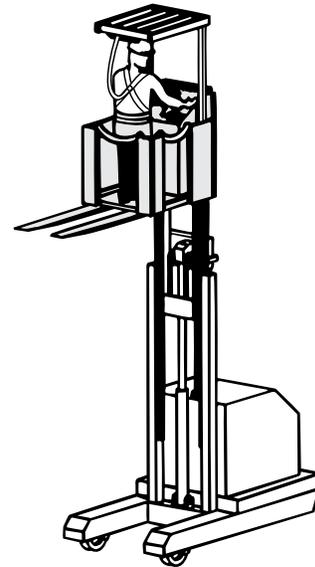
Chariot élévateur à poste de conduite élevé :

OUI NON

Nombre :

Fabricant :

Dimensions :



(Illustration : OQLF)

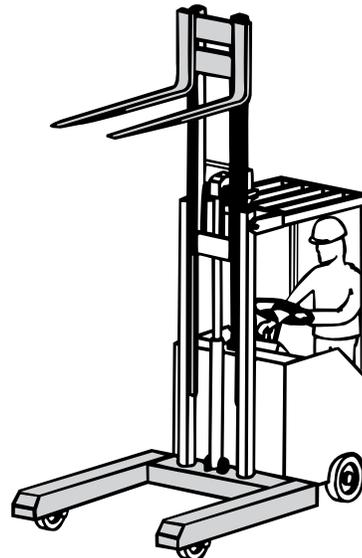
Chariot élévateur à fourche entre longerons (pour les allées étroites) :

OUI NON

Nombre :

Fabricant :

Dimensions :



(Illustration : OQLF)

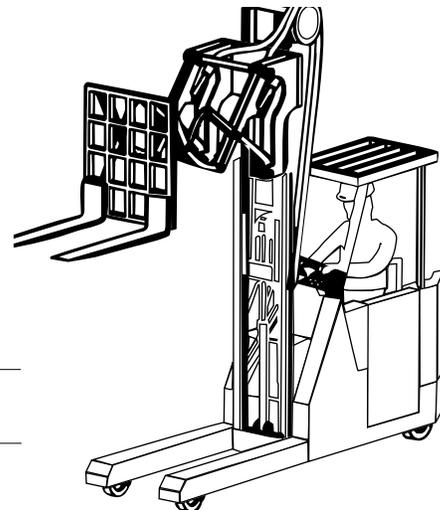
Chariot élévateur à tablier porte-fourche rétractable :

OUI NON

Nombre :

Fabricant :

Dimensions :



(Illustration : OQLF)

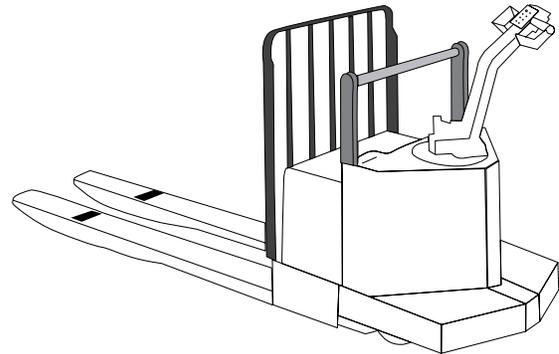
3.2 Autres types de chariots de manutention (par exemple, transpalette)

Préciser le type: _____

Nombre: _____

Fabricant: _____

Dimensions: _____



(Illustration : OQLF)

4. Caractéristiques du lieu d'entreposage

4.1 Emplacement des palettiers

Le palettier sera-t-il installé à l'extérieur? OUI NON

Si oui, préciser la nature du sol: _____

4.2 Caractéristiques du bâtiment

Dimension de la zone d'entreposage: _____

Hauteur: _____

Largeur: _____

Longueur: _____

Type d'appareils de chauffage: _____

Température: _____

Type d'équipements de réfrigération: _____

Température minimale durant l'installation du palettier: _____

Température minimale durant l'utilisation du palettier: _____

Type d'appareils de ventilation: _____

Cocher les données fournies :

- Emplacement et dimensions des colonnes
- Emplacement des appareils de chauffage
- Emplacement des équipements de réfrigération
- Emplacement des appareils de ventilation
- Emplacement des têtes d'extincteurs automatiques
- Emplacement des conduits de gaz, d'eau, etc.
- Emplacement des appareils d'éclairage
- Emplacement des portes et des sorties de secours
- Emplacement des panneaux électriques

4.3 Nature du sol

Caractéristiques du sol

- Dalle sur le sol
- Dalle de plancher surélevée
- Autre (préciser): _____

Épaisseur de la dalle de béton : _____

Défauts de planéité? OUI NON

Dénivellement observé: _____ /1000 mm

Nombre de dénivellements :

- Peu nombreux
- Moyennement nombreux
- Très nombreux

- Cocher si les plans précisant l'emplacement des armatures d'acier et des canalisations sont fournis.

Commentaires:

4.4 Description de l'environnement physique

Le milieu ambiant présente-t-il des caractéristiques particulières (est-il humide, corrosif, etc.)?

- OUI NON

Si oui, préciser:

Besoin d'allées piétonnes? OUI NON

Si oui, préciser l'emplacement:

Des postes de travail sont-ils contigus aux palettiers ou à proximité?

- OUI NON

Les palettiers doivent-ils être conçus pour résister aux surcharges imputables aux risques sismiques?

- OUI NON

Si oui, indiquer le nom de la ville ou de la municipalité dont les données sismiques sont à considérer:

5. Organisation du travail

Quarts de travail:

- Jour
- Soir
- Nuit

6. Type de palettiers à installer (après consultation du fournisseur)

- Palettier à simple profondeur
- Palettier à double profondeur
- Palettier ouvert sur une face (*drive-in*)
- Palettier ouvert sur deux faces (*drive-thru*)
- Palettier mobile
- Palettier à accumulation dynamique (*pallet flow*)
- Palettier à gravité inversée (*push-back*)
- Râtelier en porte-à-faux (*cantilever*)

Marquage des composants des palettiers :

- Identification du fabricant

7. Dispositifs de protection des palettiers (après consultation du fournisseur)

Protecteurs de montants: OUI NON

Protecteurs de bout de rangée: OUI NON

Butée arrière: OUI NON

Butée de protection murale: OUI NON

Accessoires antichute d'objets : OUI NON

Si oui, cocher le choix :

- Filet
- Treillis métalliques
- Panneaux grillagés
- Autres (préciser) :

Autres dispositifs (préciser) :

Signature du responsable de l'achat :

Date :

Annexe 2

Grille de vérification
de l'installation
des palettiers à simple
profondeur et à
double profondeur

Grille de vérification de l'installation des palettiers à simple profondeur et à double profondeur

Nom de l'établissement (utilisateur): _____

Nom du fabricant du palettier: _____

N° du catalogue: _____

Nom de l'installateur: _____

Installation vérifiée par: _____

Date de vérification: _____

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
1. Plans et devis				
1.1 Les plans et devis sont disponibles.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.2 Les plans et devis sont approuvés par le fabricant ou par un ingénieur, y compris les modifications apportées au cours de l'installation.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Largeur des allées				
2.1 Les allées piétonnes sont d'une largeur suffisante pour permettre la manipulation sécuritaire du matériel et sont d'au moins 600 mm (24 po).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2 Les allées piétonnes sont d'une largeur d'au moins 1100 mm (43 po) si elles servent d'accès direct à une issue.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
2.3 La largeur des allées de service est au moins égale à la longueur du chariot élévateur avec sa charge + 300 mm (12 po) ou à la largeur recommandée par le fabricant du chariot élévateur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.4 La largeur des allées de circulation (pour la circulation simple et double) est celle recommandée par le fabricant du chariot élévateur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Stabilité du palettier				
Verticalité des montants				
3.1 L'écart de verticalité des montants du palettier non chargé est inférieur à la limite de 1/240 de la hauteur du montant, ou à la limite fixée par le fabricant ou par un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Entretoises de jumelage				
3.2 Les entretoises de jumelage sont installées et placées selon les plans et devis établis par le fabricant ou par un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Portiques d'allée				
3.3 Les portiques d'allée sont installés et placés selon les plans et devis établis par le fabricant ou par un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ancrage des pieds d'échelle				
3.4 Toutes les plaques de pieds d'échelle sont ancrées à l'aide d'au moins un boulon d'ancrage.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
3.5 Les boulons d'ancrage sont serrés selon les recommandations d'un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.6 Le plancher de béton est exempt de fissures à proximité des pieds d'échelle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cales				
3.7 Les cales sont bien en contact avec le sol.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.8 Les cales sont de même dimension que les plaques de pieds d'échelle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.9 Les cales sont bien fixées aux plaques de pieds d'échelle, par exemple à l'aide de deux boulons d'ancrage ou par une soudure.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. Composants du palettier				
Échelles				
4.1 Les échelles sont orientées et installées conformément aux plans et devis du fabricant ou d'un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2 Les échelles sont en bon état.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Lisses				
4.3 Les lisses sont en bon état.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
4.4 La position des lisses correspond à celle indiquée sur les plans et devis établis par le fabricant ou par un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.5 Les goupilles de sécurité sont installées aux deux extrémités de chacune des lisses.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.6 Les goupilles de sécurité sont conçues de manière à rester en place.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Marquage des composants				
4.7 L'identification du fabricant est indiquée par un marquage permanent sur les échelles et sur les lisses.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.8 Les échelles et les lisses proviennent du même fabricant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.9 Les échelles et les lisses sont compatibles les unes avec les autres.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5. Dispositifs de protection				
Protection contre les impacts				
5.1 Les protecteurs de montants d'échelle sont installés.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.2 Les protecteurs de bout de rangée sont installés.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
<p>Affichage de la signalisation</p> <p>6.3 Des panneaux de signalisation sont installés pour indiquer :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● le sens de la circulation ; ● les arrêts ; ● les consignes de circulation ; ● les allées piétonnes. 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 	
<p>Vérification effectuée par : _____</p> <p>Signature : _____</p> <p>Date : _____</p>				

Annexe 3

Grille d'inspection
périodique
des palettiers à
simple profondeur
et à double profondeur

Grille d'inspection périodique des palettiers à simple profondeur et à double profondeur

Nom de l'établissement (utilisateur): _____

Nom du fabricant du palettier: _____

N° du catalogue: _____

Nom de l'installateur: _____

Date de l'inspection: _____

Fréquence des inspections: _____

- Une fois tous les six mois
- Une fois par année
- Une fois tous les deux ans
- Autre (préciser): _____

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
---------------------	-----	-----	------------	---

1. Plans et devis

1.1 Les plans et devis sont disponibles.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.2 Les plans et devis sont à jour.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.3 Les plans et devis sont approuvés par le fabricant ou par un ingénieur, y compris les modifications.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
2. Programme d'inspection et d'entretien préventif				
2.1 Un programme de vérification et d'entretien préventif est mis en application.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2 Les travailleurs assurent la surveillance quotidienne des palettiers pour signaler les anomalies facilement visibles.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Largeur des allées				
3.1 Les allées piétonnes sont d'une largeur suffisante pour permettre la manipulation sécuritaire du matériel et sont d'au moins 600 mm (24 po).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.2 Les allées piétonnes sont d'une largeur d'au moins 1100 mm (43 po) si elles servent d'accès direct à une issue.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.3 La largeur des allées de service est au moins égale à la longueur du chariot élévateur avec sa charge + 300 mm (12 po) ou à la largeur recommandée par le fabricant du chariot élévateur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.4 La largeur des allées de circulation (pour la circulation simple et double) est celle recommandée par le fabricant du chariot élévateur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
4. Stabilité du palettier				
4.1 Le fléchissement des lisses sous charges nominales est inférieur à la limite de 1/180 de la longueur de la lisse.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Entretoises de jumelage				
4.2 L'écart de verticalité des montants du palettier non chargé est supérieur à la limite de 1/240 de la hauteur du montant ou à la limite fixée par le fabricant ou par un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.3 Les entretoises de jumelage sont installées et placées selon les plans et devis établis par le fabricant ou par un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Portiques d'allée				
4.4 Les portiques d'allée sont installés et placés selon les plans et devis établis par le fabricant ou par un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ancrage des pieds d'échelle				
4.5 Toutes les plaques de pieds d'échelle sont ancrées à l'aide d'au moins un boulon d'ancrage.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.6 Les boulons d'ancrage sont serrés selon les recommandations d'un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.7 Le plancher de béton est exempt de fissures à proximité des pieds d'échelle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cales				
4.8 Les cales sont bien en contact avec le sol.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
4.9 Les cales sont de même dimension que les plaques de pieds d'échelle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.10 Les cales sont bien fixées aux plaques de pieds d'échelle, par exemple à l'aide de deux boulons d'ancrage ou par une soudure.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5. État des composants du palettier				
Montants, échelles				
5.1 Les montants d'échelle sont exempts de dommages causés par des impacts, par exemple des bosses, des fissures, des courbures, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.2 Les montants d'échelle sont exempts de dommages causés par la corrosion.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.3 Les traverses et les diagonales d'échelle sont exemptes de dommages causés par des impacts, par exemple des bosses, des fissures, des courbures, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.4 Les traverses et les diagonales d'échelle sont exemptes de dommages causés par la corrosion.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Lisses				
5.5 Les lisses sont exemptes de déformations permanentes lorsqu'elles sont déchargées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
5.6 Les lisses et les attaches de lisses sont exemptes de dommages causés par des impacts, par exemple des déformations, des fissures dans les soudures, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.7 Les lisses et les attaches de lisses sont exemptes de dommages causés par la corrosion.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.8 La position des lisses correspond à celle indiquée sur les plans et devis établis par le fabricant ou par un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.9 Les goupilles de sécurité sont en place aux deux extrémités de chacune des lisses.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.10 Les goupilles de sécurité sont conçues de manière à rester en place.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Marquage des composants				
5.11 L'identification du fabricant est indiquée par un marquage permanent sur les échelles et sur les lisses, ou par un autre moyen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.12 Les échelles et les lisses proviennent du même fabricant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.13 Les échelles et les lisses sont compatibles les unes avec les autres.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
6. Réparations effectuées aux composants				
6.1 Les lisses et les montants d'échelle sont réparés conformément aux recommandations du fabricant ou d'un ingénieur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7. Dispositifs de protection				
Protection contre les impacts				
7.1 Les protecteurs de montants d'échelle et les protecteurs de bout de rangée sont en bon état.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protection contre les chutes d'objets				
7.2 Des accessoires antichute d'objets sont installés au-dessus des allées piétonnes et derrière les alvéoles où des personnes sont susceptibles de se trouver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.3 Au moins deux barres de sécurité sont installées pour chacune des positions de palettes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.4 Les barres de sécurité sont fixées aux lisses.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.5 Les barres de support sont fixées aux lisses.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
8. Espaces libres et disposition des charges				
8.1 L'espace libre entre le dessus des charges et les têtes des extincteurs automatiques est d'au moins 450 mm (18 po), comme l'exige le Règlement sur la santé et la sécurité du travail (article 288) ou est plus grand selon la NFPA 13.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8.2 L'espace libre entre deux charges ou entre une charge et un montant d'échelle est d'au moins 75 mm (3 po). Note – Cette mesure est recommandée dans le guide <i>Les rayonnages métalliques</i> de l'INRS (France).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8.3 L'espace libre entre une charge et la lisse au-dessus est d'au moins 75 mm (3 po). Note – Cette mesure est recommandée dans le guide <i>Les rayonnages métalliques</i> de l'INRS (France).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8.4 L'espace libre entre deux charges palettisées placées dans deux alvéoles dos à dos est d'au moins 100 mm (4 po). Note – Cette mesure est recommandée dans le guide <i>Les rayonnages métalliques</i> de l'INRS (France). Selon la NFPA 13, l'espace libre est d'au moins 150 mm (6 po) si la hauteur d'entreposage dépasse 7,6 m (25 pi).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
8.5 Les charges palettisées sont placées de façon que le débordement des palettes sur les lisses avant et arrière se situe entre 50 mm et 100 mm (entre 2 po et 4 po).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. État des palettes				
9.1 Les palettes sont exemptes d'imperfections ou de dommages tels une partie de plancher ou un longeron manquants, un plancher incomplet, fendu ou brisé, ou des clous en saillie.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.2 Les palettes ont une capacité suffisante pour supporter la charge, de manière à ne pas subir une déformation sous charges.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.3 Les palettes utilisées sur les palettiers sont toutes de type réutilisable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.4 Les palettes perdues utilisées sur les palettiers sont posées sur des palettes réutilisables.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Affichage				
Affichage de la charge nominale du palettier				
10.1 Des plaques d'affichage de la charge nominale sont visibles et lisibles par les caristes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ÉLÉMENTS À VÉRIFIER	OUI	NON	SANS OBJET	OBSERVATIONS – CORRECTIONS Indiquer l'élément à corriger le cas échéant, par exemple n° d'échelle, n° de lisse, etc.
11.4 Les allées de service et les allées de circulation sont dégagées et exemptes d'encombrement.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11.5 Les postes de travail sont situés en dehors des allées de service et des allées de circulation.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12. Formation des travailleurs				
12.1 Les caristes ont reçu une formation sur la conduite sécuritaire des chariots élévateurs.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.2 Les caristes sont informés de l'effet des impacts contre les palettiers.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.3 Les travailleurs sont formés pour être en mesure de signaler les anomalies facilement visibles.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.4 Les travailleurs ont reçu une formation sur les risques liés au travail, tels le risque de chutes de hauteur et le risque de blessures aux pieds par des objets lourds.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.5 Les travailleurs ont reçu la formation sur l'utilisation des équipements de protection individuelle tel le harnais de sécurité.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.6 Les travailleurs sont formés sur les méthodes de travail sécuritaires pour préparer les commandes au sol et en hauteur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Inspection effectuée par : _____

Signature : _____

Date : _____

Annexe 4

Méthode d'évaluation
des dommages aux
composants d'échelle

Méthode d'évaluation des dommages aux composants d'échelle

1. Méthode de mesure des dommages aux composants d'échelle

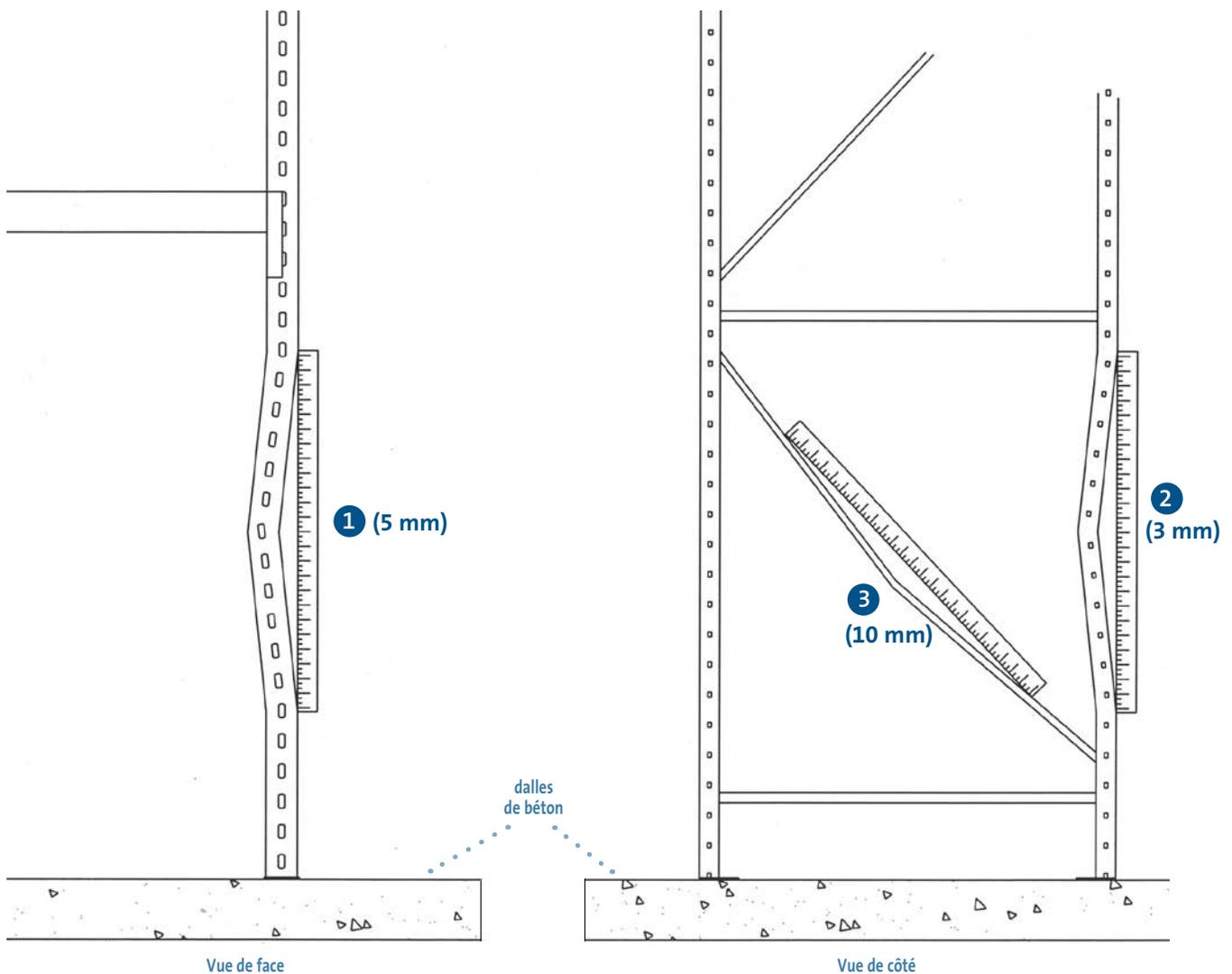
Placer la règle en métal d'une longueur d'un mètre contre un composant endommagé de façon que la partie endommagée se trouve centrée le plus possible par rapport à la longueur de la règle, comme on le voit à la figure ci-dessous.

- 1 Vérifier si l'espace entre le montant et la règle ne dépasse pas **5 mm** (1/4 po) sur le côté du montant endommagé.

- 2 Vérifier si l'espace entre le montant et la règle ne dépasse pas **3 mm** (1/8 po) sur la façade du montant endommagé.

- 3 Vérifier si l'espace entre la traverse (ou la diagonale d'échelle) et la règle ne dépasse pas **10 mm** (1/2 po).

Les mesures à l'aide d'une règle ne sont prises que si les dommages produisent une courbure dans un composant. Elles ne conviennent pas dans le cas de dommages très localisés tels que des bosses et des fissures.



Méthode de mesure des dommages aux composants d'échelle

(Illustration : Technirack Salaberry inc.)

2. Classification des dommages

Les dommages aux composants d'échelle sont classés en trois catégories.

2.1 RISQUE VERT Dommage qui exige une surveillance

Dans le cas de dommages aux composants d'échelle ne dépassant pas les limites indiquées à la figure de la page précédente (5 mm, 3 mm, 10 mm)

Cette catégorie de dommages n'est pas considérée comme grave. Les composants d'échelle comportant de tels dommages peuvent encore être utilisés jusqu'à la prochaine inspection périodique. Cependant, les dommages devraient être notés dans le registre des inspections et les composants réévalués à l'occasion des prochaines inspections.

2.2 RISQUE JAUNE Dommage qui exige une intervention rapide

Dans le cas de dommages aux composants d'échelle dépassant jusqu'à deux fois les limites indiquées à la figure de la page précédente (10 mm, 6 mm, 20 mm)

Il s'agit d'une catégorie de dommages suffisamment graves pour exiger des réparations, mais ils ne nécessitent pas le déchargement immédiat de la section endommagée du palettier. Cependant, lorsqu'une section du palettier est déchargée, elle ne devrait pas être chargée à nouveau avant que les réparations soient terminées.

Si la section endommagée du palettier reste chargée pendant plusieurs jours après que les dommages ont été évalués, elle devrait être déchargée pour que des réparations puissent être effectuées sans plus de délais.

L'utilisateur doit isoler la section endommagée afin de s'assurer qu'elle ne sera pas utilisée tant que les réparations nécessaires n'auront pas été effectuées et que le palettier ainsi réparé n'aura pas été approuvé par le fabricant ou par un ingénieur.

Par exemple, des étiquettes adhésives peuvent être apposées sur le palettier pour indiquer que la section endommagée ne doit pas être chargée à nouveau tant qu'elle n'aura pas été réparée.

En pratique, tout palettier comportant un dommage de la catégorie **RISQUE JAUNE** devrait être reclassé dans la catégorie **RISQUE ROUGE** si les réparations nécessaires ne sont pas effectuées dans un délai de quatre semaines.

2.3 RISQUE ROUGE Dommage très grave qui exige une intervention immédiate

Dans le cas de dommages aux composants d'échelle dépassant plus de deux fois les limites indiquées à la figure de la page précédente (11 mm, 7 mm, 21 mm)

Cette catégorie désigne des dommages très graves exigeant le déchargement immédiat de la section endommagée du palettier. Toute utilisation de cette section doit être interdite tant et aussi longtemps que les réparations n'auront pas été faites. De telles réparations nécessitent habituellement le remplacement des composants endommagés. La réparation doit être approuvée par le fabricant ou par un ingénieur.

L'utilisateur doit mettre en application une méthode pour isoler la section endommagée afin qu'elle ne soit pas utilisée avant d'avoir été réparée. Par exemple, une travée de palettier endommagée devrait être déchargée en présence d'un responsable désigné par l'employeur et la zone devrait être délimitée par un ruban de couleur pour en empêcher toute utilisation.

Annexe 5

Lexique
anglais-français
des palettiers

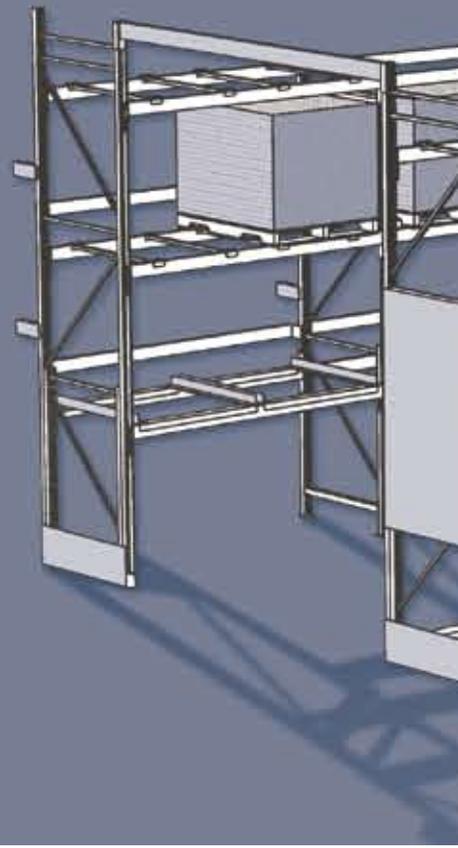
Lexique anglais-français des palettiers

accessory for protection against falling objects	accessoire antichute d'objets
aisle	allée
alveole	alvéole
anchor	ancrage
anchorage	ancrage
base plate	plaque de pied d'échelle
bay	travée
beam bracket	attache de lisse
beam connector	attache de lisse
cantilever rack	râtelier en porte-à-faux
cant-leg frame	échelle en porte-à-faux
chemical anchorage	ancrage chimique
clearance	espace libre
column guard	protecteur de montant
column protector	protecteur de montant
compartment end stop	butée arrière
component	composant
constituent	composant
cross aisle tie	portique d'allée
deflection	flèche
deflexion	flèche
diagonal brace	diagonale d'échelle
double deep pallet rack	palettier à double profondeur
double deep selective pallet rack	palettier à double profondeur
double depth selective pallet rack	palettier à double profondeur
double-deep rack	palettier à double profondeur
drive-in pallet rack	palettier ouvert sur une face
drive-in/drive-through pallet racks	palettier à accumulation statique
drive-in/drive-thru pallet racks	palettier à accumulation statique
drive-through pallet rack	palettier ouvert sur deux faces
drive-thru pallet rack	palettier ouvert sur deux faces
dynamic pallet rack	palettier à accumulation dynamique
fix storage rack	palettier frontal
fixed storage rack	palettier frontal
flow-through rack	palettier à accumulation dynamique
flue space	espace libre
footplate	plaque de pied d'échelle
footway	allée piétonne
gravity pallet rack	palettier à gravité
gravity-flow rack	palettier à gravité
guard rail	protecteur de bout de rangée
header aisle	allée de circulation

horizontal and diagonal braces	contreventement d'échelle
horizontal brace	traverse d'échelle
intersecting aisle	allée de circulation
leveling pad	cale
leveling strip	cale
leveling wedge	cale
live storage rack	palettier à accumulation dynamique
load beam	lisse de palettier
load capacity	capacité nominale
load support beam	lisse de palettier
loading pallet	palette
loading platform	palette
lock pin	goupille de sécurité
main aisle	allée de circulation
mobile pallet rack	palettier mobile
operating aisle	allée de service
operating alley	allée de service
pallet	palette
pallet flow rack	palettier à accumulation dynamique
pallet rack	palettier
pallet rack beam	lisse de palettier
pallet rack compartment	alvéole de palettier
pallet rack upright frame	échelle de palettier
pallet racking	palettier
pallet storage rack	palettier
pallet support bar	barre de support de palette
palletised load	charge palettisée
palletized unit load	charge unitaire palettisée
pedestrian lane	allée piétonne
pedestrian walkway	allée piétonne
pedestrian way	allée piétonne
post guard	protecteur de montant
post protector	protecteur de montant
protective barrier	garde-corps
push-back pallet rack	palettier à gravité inversée
rated load	charge nominale
restraint bar	garde-corps
right angle stacking aisle	allée de service
row	rangée
row connector	entretoise de jumelage
row end protector	protecteur de bout de rangée
row spacer	entretoise de jumelage
safety bar	barre de sécurité
safety pin	goupille de sécurité

selective pallet rack
service aisle
service alley
shim
single deep pallet rack
single deep selective pallet rack
single depth pallet rack
single depth selective pallet rack
single-deep rack
single-depth rack
sliding pallet rack
stak system
static pallet rack
storage aisle
storage alley
stringer
support bar
transverse aisle
tunnel bay
upright frame column
walk
walkway
wall connector
wall end stop
wall spacer
warehouse aisle

palettier à simple profondeur
allée de service
allée de service
cale
palettier à simple profondeur
palettier mobile
palettier à crémaillères
palettier statique
allée de service
allée de service
lisse de palettier
barre de support
allée de circulation
tunnel de palettier
montant d'échelle
allée piétonne
allée piétonne
barre de raccord au mur
butée de protection murale
barre de raccord au mur
allée de service



www.csst.qc.ca :
une adresse branchée sur vos besoins !