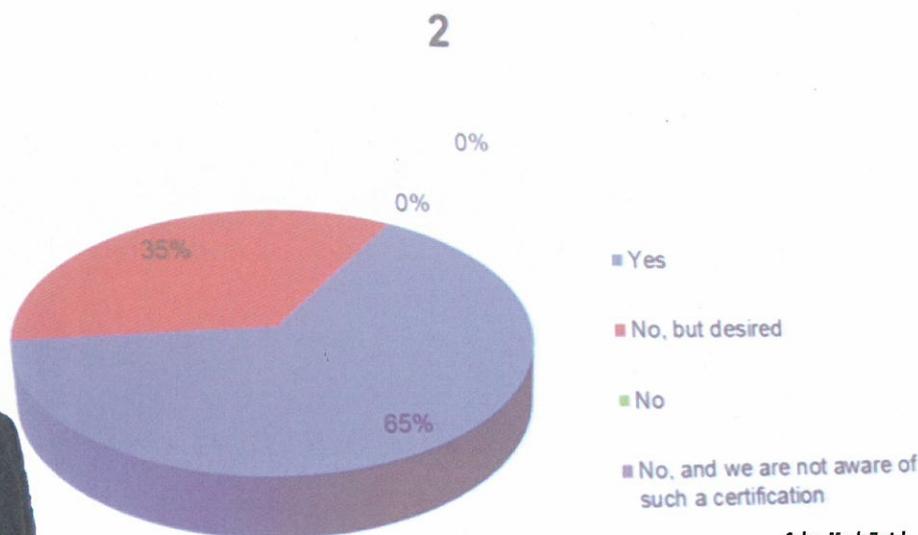


CONGRÈS ANNUEL ECTA

Trop d'audit tue l'audit

... compulsory to perform transport activities for your company?



Selon Mark Twisk, beaucoup de clients n'utilisent pas les résultats des audits qu'ils exigent.

Les transporteurs du secteur chimique sont soumis à des audits et des évaluations. Logique, mais certaines initiatives privées vont trop loin, comme l'ont souligné plusieurs participants du congrès annuel des transporteurs chimiques (ECTA).

Au milieu d'un congrès rythmé par les présentations de grands donneurs d'ordres (Dow, Sabic, Bayer), c'est à Mark Twisk qu'il est revenu l'honneur d'allumer la mèche. Sa présentation a de loin été la plus applaudie, tant elle met le doigt sur une question sensible.

TfS, l'initiative de trop

Selon les clients, un transporteur doit obtenir plusieurs certificats de qualité (ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 ou SQAS). En 2008, les fédérations représentatives de l'industrie chimique (Cefic) et des transporteurs (ECTA) ont convenu d'appliquer au secteur du transport les principes Responsible Care. Les membres d'ECTA s'engagent donc à prendre toutes les

mesures nécessaires pour améliorer leurs performances en termes d'environnement, de sécurité et de santé publique, d'en mesurer les résultats et de les communiquer dans la transparence. Ces engagements sont basés sur une auto-évaluation et sur les résultats des audits SQAS. Tous les membres de Cefic s'engagent à prendre en compte les résultats des audits RC. Mark Twisk : « Dès 2015, nous devons procéder à une analyse des risques avant et pendant le transit. Au sein des normes SQAS, c'est pour moi un changement important. »

Mais d'autres donneurs d'ordres (certains membres de Cefic, d'autres pas, comme Henkel) ont lancé en 2013 l'initiative Together for Sustainability (TfS). C'est une

société privée (Ecovadis) qui est chargée d'évaluer les transporteurs selon les normes TfS. Mark Twisk : « Un des objectifs avoués de TfS est de réduire la bureaucratie des fournisseurs de l'industrie chimique, mais pour nous, c'est juste de la bureaucratie en plus. Apparemment, pour les clients membres de Cefic, une évaluation SQAS pourrait équivaloir à un audit TfS. Mais quid des clients qui ne

Mark Twisk : « Sur 50 de nos clients que j'ai interrogés, il n'y en a que 65 % pour rendre un certificat ISO 9001 obligatoire. 57 % considèrent une évaluation SQAS comme obligatoire, mais seulement 39 % en mesurent les résultats. Et encore, je sais qu'ils mentent parce que notre rapport SQAS n'a été téléchargé que six fois ! » Et il s'agit dans tous les cas d'entreprises chimiques...

«L'obligation de procéder à une évaluation des risques préalable à tout transport est une évolution majeure.»

sont pas membres de Cefic, ou des opérations extra-européennes ? » Cette charge administrative supplémentaire est d'autant plus difficile à accepter que les clients eux-mêmes n'accordent finalement que peu d'importance aux résultats des multiples audits, comme le raconte

De la part des transporteurs chimiques, le surcroît de travail administratif réclamé par les donneurs d'ordres passe décidément mal.

Claude Yvens