



RÉSUMÉ DIRECTIF :

- Évaluation des risques et exercice
- de planification collaborative du
- code pour le transport



mars 2023

- Préparé pour le :
- Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage

Résumé directif : Évaluation des risques et exercice de planification collaborative du code pour le transport

Contexte/Introduction

La révision du code de pratiques pour le transport original a officiellement commencé en 2018. Elle a été amorcée alors qu'il n'y avait pas d'organisation directrice nationale pour représenter les transporteurs ou les exploitants des sites intermédiaires. Cette situation, ainsi que l'existence d'un nouvel [environnement réglementaire](#) robuste pour le transport des animaux, a créé des obstacles au suivi du processus d'élaboration des codes du CNSAE et suscité des préoccupations quant à la poursuite de la révision du code.

Au début de 2022, le CNSAE et les parties prenantes du projet ont reconnu qu'il ne serait pas possible d'achever la révision du code avant le 31 mars 2023, date de fin prévue du projet. En [août 2022](#), il a été annoncé que la révision du code pour le transport serait mise en pause.

Étapes suivantes

Quand le CNSAE a arrêté temporairement la révision du code pour le transport, il était à prévoir, vu le temps, les efforts et le travail émotionnel consacrés par les participants au fil des ans, que cette pause susciterait des opinions très opposées sur la suite des choses.

Afin que toutes les options et étapes soient définies et examinées de la façon la plus exhaustive et la plus inclusive possible, le conseil d'administration du CNSAE a accepté la proposition de mener une évaluation des risques (ÉR) et un exercice de planification collaborative (EPC). Ce processus de collecte de données en deux étapes devait comprendre : 1) un **sondage** auprès des membres intéressés du CNSAE et des parties prenantes du projet sur l'avenir du code pour le transport et 2) des **entretiens** avec certains membres de la communauté.

Les données ont été collectées, examinées, analysées, puis colligées dans deux rapports.

Évaluation des risques

But :

Comme son nom l'indique, l'évaluation des risques visait à identifier les risques (tant les menaces que les possibilités) et à les caractériser, en impliquant autant de parties prenantes que possible dans le processus.

Processus :

L'identification des risques s'est faite en réunissant des informations au moyen d'une consultation des parties prenantes, d'un examen des données historiques et d'un remue-méninges.

Sondage : Un grand nombre (146) des parties prenantes ayant joué un rôle dans le processus du code pour le transport, que ce soit en tant que membres primaires du CNSAE, de participants, de membres du personnel du CNSAE, de gestionnaires du code ou autres, ont été invitées à répondre à un sondage en ligne. Près du quart (36 personnes) ont répondu au sondage.

Entretiens : Après réception des réponses au sondage, des entretiens de suivi ont été menés. Par manque de temps toutefois, seul un nombre limité d'entretiens a pu avoir lieu. La priorité a donc été accordée aux personnes qui n'avaient pas participé au sondage (comme les transporteurs et les exploitants des sites

intermédiaires) et aux parties prenantes importantes dans la prise de décisions sur le projet. Ces participants étaient :

- Un transporteur (1)
- La directrice du code (1)
- L'Agence canadienne d'inspection des aliments (1)
- Des exploitants de sites intermédiaires (3)

Données historiques et remue-méninges : Pour saisir les risques n'ayant pas été identifiés dans les réponses au sondage et les entretiens avec les parties prenantes, il y a eu un examen des documents, de la correspondance et des comptes rendus des réunions. À cela se sont ajoutées les informations glanées lors de l'entretien avec la directrice du code.

Résultats :

Les informations et les données rassemblées ont été analysées, puis les risques ont été classés selon trois niveaux de priorité (faible, moyen ou élevé).

Trois options ont été cernées :

- Poursuivre la révision du code pour le transport
- Ne prendre aucune autre mesure
- Trouver une autre approche
 - Plusieurs approches ont été proposées. Les cinq principales étaient : 1) d'inclure le contenu sur le transport et/ou les sites intermédiaires dans les codes à la ferme, 2) de produire un document de pratiques exemplaires volontaires ou un code de pratiques recommandées, 3) de produire un code de pratiques distinct pour les sites intermédiaires, 4) de créer du matériel pédagogique et 5) de procéder à une analyse des lacunes ou des causes fondamentales.

Cinq catégories de risques ont été associées aux risques identifiés comme étant de priorité élevée:

- La multiplicité des sources d'informations et les interactions avec le *Règlement sur la santé des animaux* et le Document d'orientation du gouvernement fédéral
- La réputation du CNSAE/la crainte d'établir un précédent pour les codes futurs
- Le bien-être animal
- La participation de l'industrie
- La mise en œuvre et la diffusion du code

Contraintes :

Les restrictions étaient la participation et la mobilisation limitées des parties prenantes, le manque de temps (délai serré) et l'absence d'un protocole organisationnel officiel de gestion des risques (un protocole du CNSAE) pour régir le processus d'ÉR.

Sommaire des constats :

Des risques (menaces et possibilités) sont associés à chacune des trois options. Un grand nombre de ces risques reposent sur des hypothèses qu'il faudra valider pour bien déterminer si les risques (menaces et possibilités) sont réalistes ou réels. Avant l'adoption de toute option, il serait bon d'appliquer à titre préventif des mesures de contrôle ou des plans de réaction aux risques.

Exercice de planification collaborative

Introduction :

Étant donné l'éventail d'opinions, le nombre de personnes les ayant exprimées et la complexité des problèmes en cause, l'EPC (souvent appelé « matrice d'analyse des parties prenantes ») a été choisi comme exercice d'harmonisation des opinions du groupe quant à la suite des choses.

But :

L'exercice de planification collaborative n'avait pas pour but de formuler des recommandations sur la suite des choses. On voulait plutôt permettre aux membres et aux parties prenantes d'être entendus et définir : a) les grandes priorités du CNSAE et des parties prenantes du projet, b) les intérêts sous-jacents ayant mené aux positions sur les étapes suivantes et c) les intérêts communs susceptibles d'orienter les discussions collectives ultérieures.

Processus :

Des sondages et des entretiens ont été menés. Les sondages envoyés aux fins de l'ÉR ont aussi servi à l'EPC. Comme indiqué dans la discussion sur l'ÉR ci-dessus, les données ont été tirées de 42 réponses (36 sondages et 6 entretiens).

Étant donné le vaste éventail d'opinions des membres du groupe à l'égard du projet de révision du code pour le transport (une initiative complexe par définition), le processus a d'abord consisté à saisir, à cataloguer et à analyser le grand nombre de priorités et d'intérêts des membres du groupe. Pour amorcer ce processus, il a été demandé aux participants d'énumérer en ordre de préférence personnelle une à trois questions qu'ils jugeaient mériter le plus d'attention dans toute décision sur le sort du code.

L'étape suivante a consisté à définir les principales priorités des participants, ainsi que leurs priorités secondaires, mais ayant une certaine importance dans leur processus décisionnel.

Résultats :

L'analyse des réponses a fait ressortir cinq grands thèmes. Sans ordre particulier, ces thèmes étaient :

- **Les intérêts du bien-être animal.** Il est au cœur de la mission du CNSAE de coordonner une approche nationale à l'égard du bien-être animal en vue de faire avancer ce dossier (par conséquent, il ne faudrait sacrifier aucun progrès sur le point d'aboutir, obtenu via le code pour le transport).
- **Le CNSAE et le processus d'élaboration des codes.** Le CNSAE est une organisation axée sur les processus qui a pour mandat d'élaborer des codes; l'examen des étapes suivantes devrait donc s'articuler autour de son rôle, de sa mission, de son intégrité, de ses intérêts, etc.
- **Les contenus élaborés jusqu'à maintenant (à conserver).** Étant donné le temps et les efforts consacrés à la révision du code, il devrait y avoir un moyen de préserver tous les contenus liés au code élaborés jusqu'à maintenant.
- **Les contenus élaborés jusqu'à maintenant (à supprimer).** Malgré tout ce qui a été investi (temps, efforts, etc.) dans la révision du code, vu que des étapes et des éléments clés du processus étaient incomplets ou absents, il serait incorrect ou potentiellement dangereux d'utiliser les contenus

élaborés.

- **La participation des transporteurs.** Plus précisément, l'absence de mobilisation, de compréhension et de participation de l'industrie du transport aux obligations et aux responsabilités nécessaires pour mener le code à bien.

Priorités des répondants :

Lorsque toutes les réponses des répondants (aux trois niveaux de priorité) ont été considérées dans leur ensemble, les participants ont le plus souvent fait valoir les thèmes suivants :

1. La participation des transporteurs
2. Le CNSAE et le processus d'élaboration des codes
3. Les considérations liées au bien-être animal

Messages à retenir :

L'EPC visait à : a) résumer les points de vue des participants concernant la suite des choses pour le code en un nombre gérable et identifiable de préférences solides et b) aider les personnes impliquées dans les délibérations ultérieures à participer d'une manière qui aboutisse à un débat de la plus haute qualité. L'objectif a été atteint : l'exercice est parvenu à canaliser les opinions très diverses et à définir les principaux thèmes, intérêts et priorités communes/se recoupant entre les répondants. Par conséquent, les analystes de l'EPC ont pu formuler des recommandations explicites en matière de communication pour engager un dialogue sérieux entre les membres et forger des consensus.

Post-scriptum :

En février 2023, le conseil d'administration du CNSAE a reçu les résultats de l'ÉR et de l'EPC. Après une longue discussion des risques (menaces et possibilités), des divergences de points de vue et du rôle et du mandat du CNSAE, une décision difficile a été prise : que le CNSAE cesse ses efforts de révision du code pour le transport.

Les deux exercices ont apporté de précieux éléments au processus décisionnel : ils ont été essentiels à l'identification des risques potentiels et des priorités; ils ont fourni aux participants une feuille de route avec les principaux messages à retenir; et ils ont défini des lignes directrices pour que les échanges au sein du groupe soient constructifs.

Peut-être plus important encore, l'utilisation de ces outils a contribué à éviter la prise de décisions rapides sur le coup de l'émotion, et l'a remplacée par un processus décisionnel collectif, exhaustif, systématique, analytique et inclusif.

Le projet a été financé en partie par le Programme Agri-assurance du Partenariat canadien pour l'agriculture du gouvernement du Canada.