

Optimisation logistique pour le développement d'un plan de transport durable des denrées dans les Laurentides

OPTIMISATION LOGISTIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UN PLAN DE TRANSPORT DURABLE DES DENRÉES DANS LES LAURENTIDES

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	1
2	MÉTHODOLOGIE	3
2.1.	PORTRAIT GLOBAL	3
2.2.	PLAN D’ACTION ET PLAN DE MISE EN ŒUVRE	4
3	ORIENTATIONS ET ENJEUX	5
3.1.	ENJEUX	5
3.2.	ORIENTATIONS	9
3.2.1.	SE REGROUPER.....	9
3.2.2.	S’AMÉLIORER.....	9
3.2.3.	S’ÉQUIPER.....	10
3.2.4.	S’OUTILLER	10
4	PLAN D’ACTION RÉGIONAL	11
4.1.	ACTION R1 : AMÉLIORER LE TRI DES DENRÉES EN AMONT DE LEUR DISTRIBUTION	11
4.2.	ACTION R2 : ÉVALUER LA CRÉATION D’UN TRANSPORTEUR RÉGIONAL	14
	ANALYSE ÉCONOMIQUE DE L’ACQUISITION D’UN CAMION	15
4.3.	ACTION R3 : STANDARDISER ET OPTIMISER LES PRATIQUES LOGISTIQUES DES ORGANISMES	17
4.4.	ACTION R4 : DÉVELOPPER DES OUTILS DE GESTION LOGISTIQUE POUR LES ORGANISMES	18



PHASE 1 : OUTIL NUMÉRIQUE SIMPLE.....	19
PHASE 2 : DÉVELOPPEMENT D'UNE PLATEFORME NUMÉRIQUE.....	23
5 PLAN D'ACTION LOCAL	24
5.1. ZONE NORD : ANTOINE-LABELLE, LES LAURENTIDES ET PAYS-D'EN-HAUT	24
L1. REJOINDRE LES USAGERS SITUÉS EN ZONES ÉLOIGNÉES	25
L2. OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DES TRANSPORTEURS.....	26
L3. MAXIMISER L'APPROVISIONNEMENT LOCAL.....	27
L4. OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DE MOISSON LAURENTIDES	28
6.2. ZONE CENTRE : RIVIÈRE-DU-NORD, THÉRÈSE-DE BLAINVILLE ET MIRABEL	35
L5. OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DU TRANSPORTEUR PRIVÉ	36
L6. IMPLANter UN PÔLE DE DISTRIBUTION LOCAL ET/OU UN ORGANISME TRANSPORTEUR	37
6.3. ZONE OUEST : ARGENTEUIL ET DEUX-MONTAGNES	38
L7. OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DE MOISSON LAURENTIDES	39
L8. MAXIMISER L'APPROVISIONNEMENT LOCAL.....	41
6 MISE EN ŒUVRE	43
ACTIONS RÉGIONALES	45
ACTION R1 : AMÉLIORER LE TRI DES DENRÉES EN AMONT DE LEUR DISTRIBUTION.....	45



ACTION R2 : ÉVALUER LA CRÉATION D'UN TRANSPORTEUR RÉGIONAL.....	47
ACTION R3 : STANDARDISER ET OPTIMISER LES PRATIQUES LOGISTIQUES DES ORGANISMES.....	49
ACTION R4 : DÉVELOPPER DES OUTILS DE GESTION LOGISTIQUE POUR LES ORGANISMES.....	50
ACTIONS LOCALES	52
ACTION L1 : REJOINDRE LES USAGERS SITUÉS EN ZONE ÉLOIGNÉE	52
ACTION L2 : OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DES TRANSPORTEURS	53
ACTION L3 ET L8 : MAXIMISER L'APPROVISIONNEMENT LOCAL DANS LES MRC DU NORD ET DE L'OUEST ET DU CENTRE	55
ACTION L4 ET L7 : OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DE MOISSON LAURENTIDES VERS LE NORD ET VERS LA MRC D'ARGENTEUIL	56
ACTION L5 : OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DU TRANSPORTEUR PRIVÉ DANS LA MRC DE LA RIVIÈRE-DU-NORD	57
ACTION L6 : IMPLANter UN PÔLE DE DISTRIBUTION LOCAL ET/OU UN ORGANISME TRANSPORTEUR.....	59
CONCLUSION	61
7 ANNEXES	63
ANNEXE 1 : CONSIGNES DU MAPAQ SUR LE TRI DES DENRÉE	69
ANNEXE 2 : VISION DE LA Saine ALIMENTATION POUR LA CRÉATION D'ENVIRONNEMENT FAVORABLE À LA SANTÉ	70
ANNEXE 3 : MODÈLE DE FICHE DE SUIVI DU PLAN D'ACTION	66



1 INTRODUCTION

Le réseau d'aide alimentaire dans la région des Laurentides est constitué de plusieurs intervenants incluant notamment les organismes communautaires qui offrent des services alimentaires, Moisson Laurentides (la banque alimentaire de la région) et leurs fournisseurs. La dispersion de ces acteurs et la nature de leurs activités (collecte, distribution, entreposage, tri, etc.) Entraînent une logistique complexe pour l'ensemble du réseau.

Dans ce contexte, le Carrefour bioalimentaire Laurentides (CBL), coordonnateur régional du chantier transport durable des denrées-volet sécurité alimentaire et membre du comité de suivi composé de : Moisson Laurentides, Centraide, REGAL +, Centre Regain de vie, CISSS des Laurentides, Vivre en ville et Transport adapté collectif Antoine-Labelle, a lancé ce projet afin de développer un plan de transport pour une gestion optimale de la chaîne logistique du réseau grâce à un financement de la Direction de la Santé Publique, du Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et du Centre d'Innovation en Logistique et Chaîne d'Approvisionnement Durable (CILCAD) de l'Université Laval. En effet, la Direction de santé publique du CISSS des Laurentides appuie le chantier transport des denrées-volet sécurité alimentaire car ce projet est en lien direct avec sa mission de promouvoir la santé et le bien-être de la population. L'accès à une saine alimentation pour tous est un environnement favorable aux saines habitudes de vie qui a un impact significatif sur la réduction des maladies chroniques et sur les coûts associés au système de santé. Cette action contribue également à la réduction des inégalités sociales et de santé en touchant aux trois valeurs centrales de la Charte québécoise pour une saine alimentation soit la qualité, la viabilité et l'équité (pour plus de détails, veuillez consulter l'annexe 2).

Le CBL a donc mandaté l'Institut d'innovation en logistique du Québec (IILQ) et la Coopérative de solidarité Carbone (Coop Carbone) pour dresser un portrait du réseau actuel et développer un plan de transport visant à mettre en place des solutions structurantes et durables. L'étude comprend ainsi trois phases : la première consiste à réaliser un diagnostic de la situation actuelle afin d'inventorier et caractériser l'ensemble des flux entrants et sortants de denrées, les modes de distribution utilisés actuellement, les conditions de manipulation des denrées, etc. La deuxième phase consiste à développer un plan de transport durable des denrées - volet sécurité alimentaire qui améliore la manutention et la logistique des denrées alimentaires, leur qualité (nutritive et/ou durée de vie) et leur transport, et réduit ainsi l'empreinte carbone qui leur est associée. Finalement, la troisième phase consiste à développer un plan de mise en œuvre du plan proposé.

Un premier rapport constituant le livrable de la première phase du projet a été livré au mois de décembre 2019 et validé en date du mois de janvier 2020 par l'ensemble des parties prenantes. Ce livrable portait sur le portrait global de la situation actuelle du réseau de mobilité des denrées – volet sécurité alimentaire dans les Laurentides. Ce dernier a permis de recenser les principaux enjeux auxquels les organismes d'aide alimentaire font face ainsi que les contraintes et les défis.



À partir des constats de la première phase, un plan de transport durable a été développé. Le présent rapport constitue ainsi le livrable de la deuxième et la troisième phase du projet, soit le plan de transport durable du réseau de mobilité des denrées dans la région des Laurentides et son plan de mise en œuvre.

Ce rapport est divisé en cinq grandes sections. La première section présente la méthodologie utilisée dans le cadre de cette étude. Ensuite, un rappel sur les principaux enjeux est présenté suivi des principales orientations proposées constituant les piliers des actions proposées dans le plan de transport. La troisième et la quatrième section présentent les différentes actions régionales et locales proposées. Enfin, la dernière section présente le plan de mise œuvre de chacune de ces actions.



2 MÉTHODOLOGIE

Le développement du plan de transport durable a été réalisé selon les démarches suivantes, qui nous ont permis à chaque étape de recueillir les informations nécessaires, de communiquer les résultats et de valider la pertinence des actions.

2.1. Portrait Global

La première phase du projet consistait à dresser un portrait détaillé du réseau de services d'aide alimentaire de la région des Laurentides. Ce portrait s'est déroulé durant la période de juin 2019 à janvier 2020. Pour le réaliser, les démarches suivantes ont été conduites :

- Consultation d'intervenants clés ;
- Analyse de la documentation ;
- Sondage en ligne et suivis téléphoniques auprès de certains répondants ;
- Collecte et analyse de données (Moisson Laurentides, REGAL+, organismes en sécurité alimentaires visités) ;
- Visite de Moisson Laurentides et d'une dizaine d'organismes d'aide alimentaire de la région.

Ce portrait était réparti en deux sections. La première concerne les acteurs dont les interventions se situent à l'échelle régionale, soit Moisson Laurentides pour l'approvisionnement et le transporteur privé qui livre les denrées à plusieurs organismes des MRC d'Antoine-Labelle, de La Rivière-du-Nord, de Thérèse-De Blainville et de Mirabel. La deuxième section concerne les acteurs intervenant au niveau local, c'est-à-dire les organismes en sécurité alimentaire qui desservent directement les usagers ou un territoire défini. Ces derniers sont présentés dans chacune des MRC de la région. Les informations présentées au sujet de ces acteurs concernent les grandes fonctions liées à la logistique de transport : approvisionnement, livraison, entreposage, qualité des denrées transportées (nutritive et/durée de vie) etc.

Le diagnostic de la situation actuelle a permis entre autres de caractériser les flux entrants et sortants de denrées, les modes de distribution utilisés actuellement, les conditions de manipulation des denrées, etc.

Une analyse globale des données récoltées a aussi été développée, ce qui nous a permis de faire ressortir les principaux constats et enjeux concernant les besoins en matière de sécurité alimentaire dans la région, les principales caractéristiques des organismes en sécurité alimentaire, l'approvisionnement de ces organismes en denrées, le transport des denrées de qualité (nutritive et/durée de vie), ainsi que les ressources et les infrastructures logistiques existantes actuellement au sein des organismes.



Communication des résultats du portrait et des pistes d'action

Afin de communiquer les résultats du portrait, les principaux enjeux recensés ainsi que les pistes d'action proposées à l'issue de ce portrait, les actions suivantes ont été réalisées :

- Une rencontre des partenaires du chantier « Transport durable des denrées – volet sécurité alimentaire », qui regroupe des représentants de plus de 20 organismes impliqués en sécurité alimentaire dans les Laurentides a été organisée le 13 décembre 2019. Les résultats du portrait ainsi que des pistes d'action leur ont été présentés. Un atelier animé par le Carrefour bioalimentaire Laurentides a aussi été réalisé pour recueillir les informations et les commentaires des participants, dans l'objectif de prioriser les pistes d'action.
- Pour assurer une communication plus large, le Carrefour bioalimentaire Laurentides en collaboration avec le REGAL+ ont organisé des rencontres avec les tables de concertation en sécurité alimentaire de chacune des MRC de la région.

Toutes ces concertations ont permis de retenir les pistes les plus prometteuses et d'accentuer les efforts sur ces dernières.

2.2. Plan d'action et plan de mise en œuvre

Partant des pistes les plus prometteuses, une étude a été menée sur les actions aux échelles régionale et locale. Pour ce faire, une répartition des MRC de la région des Laurentides selon trois zones a été proposée : Nord, Ouest et Centre. Le Nord représente les MRC d'Antoine-Labelle, des Pays-d'en-Haut et des Laurentides. Le Centre regroupe les MRC de Rivière-du-Nord, Thérèse-De Blainville et Mirabel, tandis que l'Ouest est composé des MRC d'Argenteuil et de Deux-Montagnes.

Pour collecter les données nécessaires au développement du plan d'action, les démarches suivantes ont été conduites :

- Consultation d'intervenants-clés du réseau ;
- Recherche et analyse de la documentation ;
- Collecte et analyse de données (Moisson Laurentides, REGAL+, organismes principalement les pôles de distribution) ;
- Communications et appels de différents acteurs hors réseau (transporteurs, producteurs, concessionnaires, développeurs de solution informatique, etc.).

Le plan d'action a été présenté le 13 mars 2020, lors d'une rencontre des partenaires du Chantier transport.



Le Carrefour bioalimentaire Laurentides en collaboration avec le REGAL+ ont également organisé des rencontres avec des tables de concertation en sécurité alimentaire de quelques MRC de la région, afin leur faire part du plan d'action et recueillir leurs commentaires. Les organismes communautaires et les partenaires ont été consultés à chaque étape, ont participé à plusieurs ateliers qui ont servis à alimenter la démarche du chantier transport durable des denrées – volet sécurité alimentaire.

3 ORIENTATIONS ET ENJEUX

3.1. ENJEUX

Le portrait global du réseau de sécurité alimentaire a permis d'identifier les principaux enjeux auxquels font face les organismes et quelques pistes de solutions. Ces derniers sont les suivants :

- **Présence de pôles locaux dans la majorité des MRC :** Certains organismes jouent un rôle central dans leur milieu. Dans certains cas, l'organisme prend en charge le tri et/ou la distribution alimentaire sur une large proportion du territoire de sa MRC, en opérant plusieurs comptoirs. Dans d'autres cas, des organismes jouent un rôle de pôle de redistribution : ceux-ci vont chercher les denrées chez Moisson Laurentides pour d'autres organismes ou accueillent les denrées destinées à d'autres organismes que livrent le transporteur privé, tri les denrées selon les cas et les livrent aux organismes locaux. On note que seules les MRC du Centre, à savoir Rivière-du-Nord, Thérèse-De Blainville et Mirabel, n'ont pas d'organisme pôle. Il est à noter qu'il est d'autant plus nécessaire pour les organismes d'avoir accès aux ressources nécessaires pour bien remplir leur mission et pour mettre en œuvre du plan de transport. Ça inclut des infrastructures, des équipements, des véhicules, des ressources humaines, etc.
- **Précarité des organismes :** Les organismes font face à de nombreux besoins pour lesquels du financement est nécessaire : embauche de main-d'œuvre, achat d'équipement ou de véhicule, etc. Combinés à l'importance du bénévolat, ces enjeux de financement contribuent à générer une certaine précarité pour les services en sécurité alimentaire, qui peut se manifester par une difficulté à opérer des services à certaines périodes, ou encore par une incapacité de planification à long terme.
- **Diversité des pratiques des organismes :** Les organismes présentent une diversité de pratiques avec des impacts variables sur la logistique des denrées. À titre d'exemples :
 - Des organismes offrant la distribution alimentaire tentent, dans la mesure du possible, d'offrir des paniers similaires à l'ensemble de leurs usagers. Ceci implique d'entreposer les denrées de certaines catégories jusqu'au moment où les quantités seront suffisantes. Or, cette pratique engendre des coûts (espace d'entreposage, manipulations supplémentaires, etc.). De plus, la pratique inverse, c'est-à-dire



distribuer rapidement les denrées sans nécessairement viser des paniers similaires, pourrait permettre de distribuer davantage de denrées et de rejoindre davantage d'utilisateurs.

- La taille des paniers offerts semble varier d'un organisme à l'autre. Les quantités de denrées distribuées par Moisson Laurentides étant déterminées en fonction du nombre d'utilisateurs de chaque organisme, cette disparité semble causée par des résultats variables au niveau de l'approvisionnement local et des achats effectués. Ainsi, certains organismes parviennent à recueillir davantage de denrées auprès de fournisseurs locaux, ce qui leur permet d'offrir des paniers plus diversifiés à leurs utilisateurs. D'un point de vue d'efficacité du réseau de distribution des denrées, il pourrait être avantageux de redéployer les denrées en fonction de cette disparité dans la taille des paniers. Ainsi, une part des denrées actuellement envoyées aux organismes qui bénéficient de dons importants au niveau local pourrait être réaffectée à d'autres organismes, permettant de rejoindre, globalement, davantage d'utilisateurs.
- Autre exemple, la contribution demandée aux bénéficiaires des paniers de denrées varie également d'un organisme à l'autre, étant absente dans certains cas. Certains organismes se privent ainsi d'une source de financement non négligeable, dont l'utilisation pourrait contribuer à l'amélioration de la logistique (ex. embauche de main-d'œuvre supplémentaire).
- Une disparité importante caractérise aussi les organismes au niveau des activités de collecte et d'analyse de données. En effet, certains organismes recueillent des données portant, par exemple, sur les quantités de denrées recueillies chez divers fournisseurs, les quantités distribuées, les pertes, etc., alors que ce genre de données semblent absentes ailleurs. La disponibilité de telles données pourrait permettre d'identifier des pistes d'amélioration ou de collaboration entre organismes pour bonifier la logistique.
- Une notion de saine alimentation et le niveau d'acquisition des organismes en sécurité alimentaire, aspect tributaire des valeurs du responsable de service tributaire de la santé.
- **Capacité à desservir les milieux faiblement peuplés et les zones éloignées :** Bien que d'un point de vue géographique, on n'observe pas d'absence de service d'envergure (ex. le manque de services en sécurité alimentaire dans des milieux de forte population), l'absence de service est néanmoins constatée dans certains milieux faiblement peuplés (par exemple dans la MRC d'Antoine-Labelle et des Laurentides). La capacité à desservir de tels milieux constitue un enjeu important. Il est toutefois à noter qu'un projet de comptoir mobile mis de l'avant par Bouffe Laurentienne pourrait venir combler en partie ces besoins et que La Manne du Jour offre des services de distribution alimentaire en périphérie de Mont-Laurier.
- **Augmentation des quantités de denrées, notamment grâce au déploiement du PRS :** Le Programme de récupération en supermarchés (PRS), déployé par Moisson Laurentides depuis 2017 en collaboration avec plus de 41 supermarchés, permet de récupérer des aliments invendus propres à la consommation. Dans certaines MRC, des organismes locaux sont mandatés par Moisson Laurentides pour mettre en œuvre le Programme de Récupération en Supermarchés et récupérer les denrées chez les supermarchés participants. Bien que le PRS représente une grande opportunité pour un accès à des denrées de grande valeur, il est aussi important de signaler qu'il représente aussi de grands défis pour les organismes mandatés. En effet, le PRS requiert une logistique importante, notamment pour classer les denrées reçues et les trier. Les viandes doivent par ailleurs être placées dans des glacières et les codes à barres doivent être noircis avant d'être acheminés aux



organismes. La mise en place du PRS requiert ainsi beaucoup de temps et de ressources, et les organismes nécessitent un financement adapté pour intégrer ce programme dans leurs opérations.

- **Relocalisation de Moisson Laurentides :** La relocalisation et l'agrandissement du centre de distribution de Moisson Laurentides lui permettront de doubler sa superficie, de quadrupler ses capacités d'entreposage réfrigéré et congelé et d'améliorer ses processus logistiques de façon à en augmenter l'efficacité. Cette croissance de la quantité de denrées disponibles permettra à Moisson Laurentides de rejoindre plus d'organismes et/ou de distribuer plus de denrées aux organismes déjà accrédités.
- **Approvisionnement local variable et peu documenté :** Le partage d'informations en matière d'approvisionnement local représente en quelque sorte un terrain inexploré jusqu'ici. Les organismes consultés qui s'approvisionnent localement le font tous de façon indépendante, alors qu'une coordination de ces activités pourrait entraîner des gains en matière de sollicitation des donateurs, de cueillette et de transport de denrées.
- **Partage d'informations et équité :** Le partage d'informations sur les fournisseurs et les quantités de denrées recueillies au niveau local est très limité. Ce manque d'information laisse à penser qu'il pourrait y avoir des possibilités d'un partage plus équitable des denrées entre les organismes. De plus, à notre connaissance, il y a très peu de partage de pratiques et de modèles logistiques entre les organismes du réseau.
- **Variabilité saisonnière et pertes dans les fruits et légumes :** Les pertes de denrées concernent principalement les fruits et légumes qui représentent en moyenne le tiers des denrées. Selon les résultats du sondage réalisé lors de la première phase, celles-ci sont dans la majorité des organismes de l'ordre de 5%, mais peuvent aller dans certains cas jusqu'à 25 %. Les causes des pertes répertoriées sont le transport, le fait que les denrées distribuées sont en fin de vie et dans quelques cas, des espaces d'entreposage insuffisants. Les pertes constatées pour cette catégorie de produit fluctuent selon la variabilité saisonnière dans l'offre de fruits et légumes. Il apparaît important de rechercher des solutions pour traiter cet enjeu. Par exemple, développer des projets de production agricole en serre en période hivernale, accroître le tri des denrées à l'origine, transformer davantage les fruits et légumes âgés pour en accroître la durée de vie, etc.
- **Transporteur privé :** Le transporteur privé est mandaté par les organismes concernés pour assurer le transport des denrées qui leur sont destinées. Il cueille et livre les denrées en provenance de Moisson Laurentides pour six (6) organismes de la MRC Thérèse-De Blainville, douze (12) organismes de la MRC Rivière-du-Nord, six (6) organismes de la MRC d'Antoine-Labelle et un (1) organisme de Mirabel. Plusieurs enjeux liés à ce service sont identifiés :
 - Dépendance : L'entente entre Moisson Laurentides et le transporteur prévoit un tarif de 1 950 \$ plus taxes par semaine pour un horaire de 30 heures par semaine. Ce coût est facturé à Moisson Laurentides, qui refacture ensuite par route commune les organismes bénéficiaires, en fonction du nombre d'heures par jour. Il est à noter que les coûts comprennent les temps de transport ainsi que les temps de chargement et déchargement. L'entente stipule 30 heures par semaine, donc tout organisme qui renoncerait au service du transporteur privé pourrait entraîner des surcoûts à l'ensemble des organismes desservis par ce dernier. De plus, bien que cela n'ait pas eu lieu dans le passé, les organismes desservis par le transporteur pourraient se retrouver en difficulté advenant la fin du service ; il est probable qu'une telle situation mènerait à une hausse substantielle des coûts d'approvisionnement pour ces organismes.



- **Contraintes de capacités** : Le transporteur privé met actuellement à disposition de Moisson Laurentides (et des organismes desservis) un camion de 26 pieds réfrigéré le lundi, mardi et jeudi, et un 28 pieds pour les livraisons du mercredi. Il est à noter qu'un surplus de 125 \$ est payé pour l'usage du 28 pieds réfrigéré. Pour faire face aux contraintes de capacité, certains allers-retours chez Moisson Laurentides sont effectués (les lundis, mardis et jeudis).
- **Coût du transport** : Selon les devis reçus par Moisson Laurentides, le transporteur privé offre un tarif très compétitif : il faut s'attendre à ce que peu de solutions alternatives engendrent des réductions de coûts de transport. De plus, le transporteur dispose d'une flotte de camions et d'une équipe de camionneurs, il est constamment à même d'offrir le service. Il est important de noter que les coûts de transport ne reposent pas seulement sur le temps de transport, mais qu'ils comportent aussi les coûts de chargement et déchargement.
- **Concertation au niveau local à géométrie variable** : Les ressources chez les organismes d'aide alimentaire sont de plus en plus précieuses et rares et se concerter demande du temps et de l'énergie. De plus, l'expression concertations à géométrie variable a autant de sens dans la région des Laurentides où les concertations au niveau local varient d'une MRC à une autre. Il est aussi à noter que les tables en sécurité alimentaire abordent différentes formes d'aide alimentaire (cuisines et jardins collectifs) ce qui rejoint moins les organismes qui ne tiennent que des activités de distribution alimentaire.
- **Peu de véhicules et dépendance envers des véhicules personnels qui sont mal adaptés** : Selon les résultats du portrait réalisé à la phase 1, sur les 73 organismes consultés s'approvisionnant auprès de Moisson Laurentides, on ne compte qu'une douzaine possédant leur propre véhicule. L'approvisionnement local se fait dans 55% des cas par des véhicules personnels des employés ou bénévoles. Le transport des approvisionnements auprès de Moisson Laurentides est confié dans 77 % des cas à un tiers, qu'il s'agisse du transporteur privé ou d'un autre organisme, et ce, principalement par manque de véhicules adéquats (réfrigérés ou capacité de chargement suffisante). Plusieurs MRC reposent sur des organismes jouant un rôle de pôle de redistribution et plusieurs ont exprimé des besoins de renouvellement de leurs véhicules.
- **Manque de capacité d'entreposage et d'équipements pour faciliter les manipulations** : Plusieurs organismes ont mentionné avoir besoin d'espace d'entreposage supplémentaire. À noter que la hausse des besoins en matière de sécurité alimentaire entraînera aussi une hausse des besoins en transport et en entreposage, qui pourrait être difficile à absorber pour les organismes compte tenu de leurs ressources actuelles.
- **Effet domino / interdépendance des différents maillons** : Outre la dépendance du transport assuré par le transporteur privé qui dessert plus d'une vingtaine d'organismes, il est à signaler que plus du deux tiers des transports des denrées des organismes communautaires auprès de Moisson Laurentides est assuré par un organisme tiers et que cette interdépendance pourrait avoir un effet domino et fragiliser le réseau si le service de transport d'un des organismes transporteurs prend fin dû à des camions vétustes ou au manque d'effectifs causé par le sous-financement de l'organisme.



3.2. ORIENTATIONS

Le plan de transport durable pour les services d'aide alimentaire de la région des Laurentides proposé dans ce rapport repose principalement sur les quatre orientations suivantes : Se regrouper, S'améliorer, S'équiper et S'outiller.

3.2.1. SE REGROUPER

Il s'agit de mettre en commun des ressources afin de répartir les coûts de l'approvisionnement et de la distribution. Ces ressources comprennent aussi bien les ressources humaines (employés et/ou bénévoles) que des ressources matérielles telles que des espaces d'entreposage, des équipements, des outils et des notions partagées sur la qualité nutritive des denrées propre à la consommation, etc.

Dans l'orientation Se regrouper, on retrouve deux types d'actions: se regrouper à l'interne du réseau d'aide alimentaire (se regrouper entre organismes), et se regrouper à l'externe (se regrouper avec des acteurs externes du réseau).

- Se regrouper entre organismes
 - Pour le partage des coûts du transport
 - Pour le ramassage chez Moisson Laurentides
 - Pour l'approvisionnement local (selon les règles établies ou à définir, ex : cadre commun)
- Se regrouper avec des acteurs externes
 - Acteurs agroalimentaires (ex. producteurs agricoles, transformateurs)
 - Transporteurs non usuels (ex. transport scolaire, CISSS, etc.)
 - Municipalités

3.2.2. S'AMÉLIORER

Il s'agit d'optimiser les pratiques logistiques actuelles. Cette orientation comprend entre autres les éléments suivants :

- Distribuer les denrées localement dans certaines situations
 - Éviter des déplacements vers Blainville (Moisson Laurentides)
- Effectuer davantage de tri en amont
 - Réduction du transport de denrées qui ne pourront être consommé
- Séparer la livraison du périssable et du non périssable



- Augmentation de la flexibilité des cueillettes et de la quantité de denrées
- Optimiser les déplacements des véhicules
 - Réduction du nombre de camions circulant à vide
- Réviser les routes utilisées
- Optimiser l'affectation des camions aux routes (taille optimale des camions)
 - Réduction du nombre d'allers-retours
- Revoir et standardiser les pratiques des organismes
 - Optimisation de la distribution alimentaire, maximisation du nombre d'utilisateurs, récolte et partage d'informations (ex : denrées nutritives et consommables)

3.2.3. S'ÉQUIPER

Cette orientation concerne l'amélioration des infrastructures et des équipements, et comprend les points suivants :

- Renouveler et bonifier les flottes de véhicules
- Mutualiser l'achat d'équipements
- Mettre en place des points relais pour la distribution des denrées (espace d'entreposage, chambres froides, etc.)

3.2.4. S'OUTILLER

Cette orientation consiste à développer des outils de gestion efficaces et comprend les éléments suivants :

- Développer des normes de pratique standardisées permettant de rendre la logistique plus efficace
- S'outiller pour récolter les données permettant d'identifier des avenues d'amélioration en matière de logistique
- Développer des outils facilitant la mise en relation et l'échange d'informations entre partenaires



4 PLAN D'ACTION RÉGIONAL

Le plan d'action régional proposé comprend quatre actions et qui sont les suivantes:

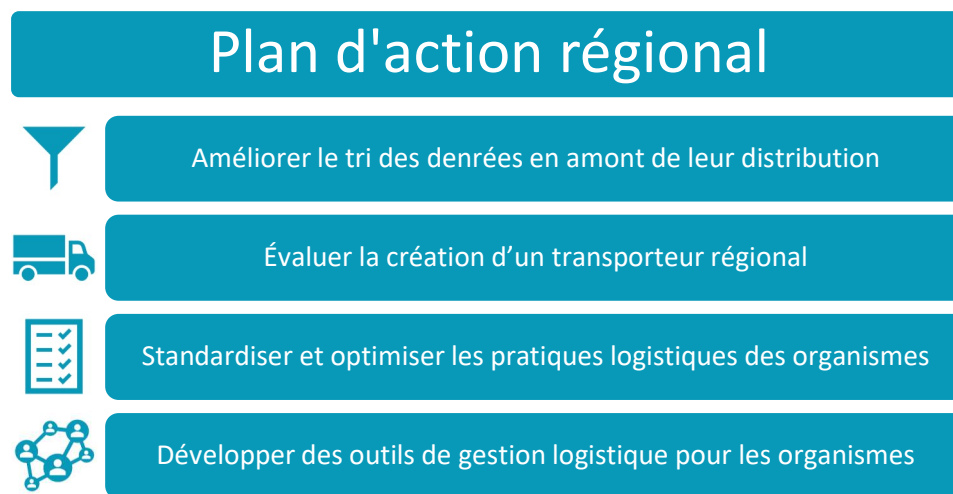


Figure 1 : Plan d'action régional

4.1. ACTION R1 : AMÉLIORER LE TRI DES DENRÉES EN AMONT DE LEUR DISTRIBUTION

Cette action vise à accroître le tri des denrées en amont de leur distribution, c'est-à-dire chez Moisson Laurentides. Il est à noter que la mission de Moisson Laurentides est entre autres d'effectuer une première évaluation des denrées recueillies et un premier tri des aliments en fonction de ses capacités opérationnelles. Un tri plus poussé permettra d'éviter le transport inutile des denrées en fin de vie et libérera ainsi de l'espace permettant de transporter davantage de denrées nutritives de bonne qualité.

Selon les résultats du portrait, la cause principale des pertes chez les organismes est le fait que les denrées sont en fin de vie. Les pertes signalées sont dans la majorité des organismes de l'ordre de 5%, mais dans certains cas peuvent aller jusqu'à 25 %. À noter que celles-ci fluctuent selon la saisonnalité et concernent majoritairement les fruits et légumes.

Partant de l'hypothèse d'une réduction du taux de perte des denrées reçues par les organismes récepteurs de 5% (étant déjà triées en amont), cette piste permettra de distribuer environ 175 tonnes supplémentaires de denrées par an. Bien que cela ne présente pas un gain significatif sur le coût moyen de transport (gain estimé à 5\$ par tonne), cela permettra d'augmenter la quantité de denrées de bonne qualité (nutritive et/ou durée de vie) distribuées aux organismes. Ceci permettra aussi aux organismes récepteurs de réduire leurs frais de gestion des déchets et les coûts de main-d'œuvre pour les opérations de tri. En effet, en centralisant le tri, on peut espérer une meilleure performance et un gain d'efficacité.

Moisson Laurentides, ayant une entente avec Enviro Connexions, confie gratuitement la gestion de ses déchets à ce dernier qui récupère les déchets organiques pour produire du biométhane.

Cependant, pour chaque action d'amélioration, le financement supplémentaire est un enjeu à considérer (il y a absolument un prix à payer). Les défis présents dans cette action se manifestent dans le besoin de:

- Mettre en place des procédures de tri basées sur les critères d'acceptation des denrées de qualité adoptées par Moisson. Plusieurs consignes du MAPAQ existent déjà et peuvent constituer une base pour ces procédures (Voir par exemple un résumé de consignes issues du MAPAQ : Annexe 1) ;
- Recruter des ressources supplémentaires chez Moisson Laurentides afin d'effectuer ce tri en amont ;
- Former les ressources humaines pour comprendre et adopter les procédures de tri;
- Financer les ressources supplémentaires nécessaires.

Étant donné que les quantités qui seront perdues doivent être remplacées par d'autres, il faut aussi prévoir des coûts supplémentaires pour la cueillette de denrées supplémentaires par Moisson Laurentides auprès de fournisseurs. Toutefois, d'un point de vue environnemental, si l'on considère que les denrées additionnelles récupérées auraient été enfouies, on peut estimer que cette action permettra un gain de 332,2 t éq. CO₂ par année.



Les avantages et les défis de l'action Améliorer le tri des denrées en amont de leur distribution sont résumés à la

Figure 2 :

Avantages



☐ Distribution de 175 Tonnes supplémentaires de denrées par an

☐ Réduction du coût moyen du transport des denrées de 0,10 \$/kg à 0,095 \$/kg (5% de moins)

☐ Diminution du coût de la gestion des déchets et des ressources humaines pour les gros organismes récepteurs

☐ Gain d'efficacité (tri centralisé)

Défis



☐ Besoins de ressources supplémentaires chez Moisson Laurentides

☐ Besoins de ressources financières pour les ressources humaines supplémentaires

☐ Coûts additionnels pour la cueillette de denrées supplémentaires



Figure 2 : Avantages et défis du tri chez Moisson Laurentides

4.2. ACTION R2 : ÉVALUER LA CRÉATION D'UN TRANSPORTEUR RÉGIONAL

Actuellement, une vingtaine d'organismes de différentes MRC de la région confient le transport des denrées au transporteur privé mandaté par Moisson Laurentides. Ce dernier met à leur disposition un camion de 26 pieds les lundis, mardis et jeudis et un camion de 28 pieds les mercredis.

Certes, les services offerts par le transporteur privé sont très compétitifs. Tous les devis reçus par Moisson Laurentides pour la même offre sont beaucoup plus élevés (environ 20 à 30% plus cher).

Toutefois, il est important de signaler que la dépendance au transporteur privé présente à la fois plusieurs atouts et une menace pour la pérennité du réseau. En effet, plusieurs organismes dépendent de ses services et une rupture de l'entente avec lui causera des perturbations majeures, d'où l'importance d'évaluer la création d'un transporteur régional qui pourrait le remplacer.

L'action suivante porte ainsi sur l'évaluation de la création d'un transporteur régional. Ce dernier pourrait être une entreprise d'économie sociale dont la mission serait la distribution des denrées aux organismes. À court terme, ce transporteur prendrait en charge le transport pour les organismes actuellement desservis par le transporteur privé. À moyen terme, d'autres organismes ou partenaires externes pourraient se rajouter. Deux scénarios pourraient être envisagés pour le transporteur régional: ① équiper un organisme existant d'un camion réfrigéré, ou ② créer un nouvel organisme transporteur.

Le premier scénario est privilégié, et ce, pour diverses raisons. La première est la rapidité de la mise en œuvre de cette action étant donné qu'un organisme existe déjà et qu'il n'y aura qu'à l'équiper d'un camion. Idéalement, l'organisme en question a déjà une bonne connaissance du milieu et des employés sont déjà en place. Il n'y aurait à court terme, qu'une nouvelle ressource à ajouter : un chauffeur. Moisson Laurentides pourrait se charger comme elle le fait actuellement de la gestion de la facturation auprès des organismes desservis par ce nouveau transporteur régional, ce qui implique des frais de gestion réduits pour ce dernier.

L'évaluation d'un transporteur régional via la réalisation d'une éventuelle étude de marché permettrait de valider les éléments clés du modèle d'affaires entourant cette action soit :

- Identifier clairement qui assurera la création du statut de transporteur régional avec toutes les parties prenantes



- S'assurer de créer une solution gagnante pour toutes les parties prenantes (organismes à desservir)
- Explorer les possibilités de revenus auprès d'autres clientèles (Ex. : producteurs agricoles)
- Simplifier et optimiser la logistique autant que possible.

ANALYSE ÉCONOMIQUE DE L'ACQUISITION D'UN CAMION

Une analyse des routes effectuées par le transporteur privé mandaté par Moisson Laurentides a été menée. Cette analyse comportait entre autres, de comparer l'utilisation de camions de différentes tailles (53 pieds, 40 pieds, 28 pieds et 26 pieds) et ce, pour les différentes tournées réalisées par ce dernier. Selon les volumes à transporter et les contraintes d'accès aux différents organismes, les scénarios de camions de 53 pieds et 40 pieds ont été écartés.

Étant donné les volumes à transporter le mercredi à destination des organismes d'Antoine Labelle, seule l'utilisation d'un camion de 28 pieds est envisageable. L'utilisation d'un tel type de camion s'avère aussi plus judicieuse pour les autres jours de livraison. Le Tableau 1 présente les gains potentiels en kilométrage et en émissions de GES de l'utilisation d'un camion de 28 pieds par rapport à la situation actuelle (camion de 26 pieds). De plus, l'usage d'un camion de 28 pieds selon les volumes recensés offre des capacités excédentaires qui permettent soit d'accueillir des denrées supplémentaires pour les organismes desservis, soit d'ajouter de nouveaux organismes sur les mêmes tournées de livraison.

Il est important de noter qu'avec le transporteur privé, il n'y a pas de gain économique pour le remplacement d'un camion de 28 pieds par un camion de 26 pieds pour les journées de mardi et jeudi étant donné qu'un coût supplémentaire de 125\$ par jour est facturé pour ce changement.

Tableau 1 : Gain potentiel de l'achat d'un camion 28'

Jour	Distance parcourue (KM)			Temps de transport (min)			Gain GES/an (T)
	Actuel 26'	Camion 28'	Gain (%)	Actuel 26'	Camion 28'	Gain (%)	



Mardi	120	67	44%	140	91	35%	1,36
Jeudi	175	164	6%	200	171	15%	0,75

Selon les résultats obtenus, la distance parcourue le mardi et jeudi pourra être réduite d'environ 64 km par semaine avec l'utilisation d'un camion de 28 pieds, ce qui correspond à un gain en GES de 2,1 t.éq CO₂ par an, par rapport au scénario actuel pour les distributions du mardi et jeudi avec un camion de 26 pieds.

Une étude préliminaire de la faisabilité économique de cette action a été réalisée. Selon les recherches effectuées, les coûts d'achat et d'opération d'un camion de 28 pieds sont comme suit :

- Coût d'achat d'un camion réfrigéré de 28 pieds : 150 000\$ + tx
- Coût du carburant et frais d'entretien : 25 000\$ - 30 000\$ /an (évalués sur une base de 750 km-800km /semaine)
- Salaire du chauffeur : 32 000\$- 45 000\$ (30h - 40h / semaine)

Si l'on considère un amortissement de 10 ans, l'analyse de rentabilité est comme suit:

- Amortissement du coût d'achat : 15 000\$ / an
- Frais d'opération : 62 000\$/ an (basé sur 30 heures de service)
- Coût total : 77 000\$ / an

* Ce coût est donné par 2 concessionnaires Isuzu Boucherville (coût du camion 100 000\$ + remorque 35 000\$ + réfrigérateur 15 000\$) et Hino Boucherville (selon les options les prix varient entre 120 000\$ et 150 000\$ pour un 28pieds 6 roues).

Étant donné la facture annuelle du transporteur privé, qui s'élève à environ 97 500 \$, on constate que le coût d'amortissement et d'opération estimé pour le nouveau camion est en-dessous (écart d'environ 20 500\$). Cet écart pourrait servir à l'organisme transporteur pour gérer les coûts de coordination, de gestion de la logistique de transport et prévoir le remplacement du camion.



Toutes les simulations et les calculs réalisés sont basés sur les mêmes conditions que le transporteur privé actuel, c.à.d. un horaire de travail de 30h et une distance parcourue de 750 km par semaine. Or, cet investissement (acquisition du camion) pourrait être mieux exploité et mieux rentabilisé. Des actions sont suggérées dans la section L2. Optimiser les déplacements des transporteurs.

D'une part, le transporteur régional pourrait proposer ses services de transport à d'autres organismes d'aide alimentaire étant donné que présentement, des capacités excédentaires existent pour les tournées actuelles. D'autre part, le nouvel organisme pourrait établir des ententes avec des producteurs agricoles et des entreprises agroalimentaires de la région et livrer leurs produits vers le Sud. À noter que le scénario étudié repose sur une utilisation du camion de 4 jours par semaine (du lundi au jeudi). À notre connaissance, il existe déjà quelques acteurs dans les MRC du Nord ayant manifesté leur intérêt pour une éventuelle collaboration dans le transport.

4.3. ACTION R3 : STANDARDISER ET OPTIMISER LES PRATIQUES LOGISTIQUES DES ORGANISMES

Cette action s'intéresse à dresser un bilan de l'utilisation des meilleures pratiques logistiques au sein du réseau d'aide alimentaire dans la région des Laurentides. L'objectif étant de promouvoir une utilisation plus intensive des meilleures pratiques logistiques, à l'ensemble des organismes car l'utilisation des meilleures pratiques logistiques a un lien direct avec une meilleure performance de la chaîne logistique et de l'organisme.

Un cadre de référence de bonnes pratiques servira d'outil (de référence) que les organismes pourront consulter pour améliorer leurs façons de faire afin de mieux optimiser leur logistique. Ce cadre pourrait aussi servir de manuel de formation pour les employés et les bénévoles.

De ce cadre de référence, un outil sous forme de guide commun pour les organismes d'aide alimentaire pourrait porter sur les valeurs de l'aide alimentaire:

- Transparence :
 - des pratiques/règles de fonctionnement connues et comprises par tout le réseau
- Équité :
 - des pratiques/règles de répartition des denrées équitables (non égales) par exemple :
 - taille des paniers (en kg ou \$)
 - composition des paniers
 - contribution demandée aux usagers
 - des pratiques/règles de fonctionnement pour les employés et les usagers
 - mesures d'empowerment des usagers à instaurer
 - choix de l'utilisateur (libre, prédéterminé ou mixte)



- Partage et solidarité:
 - des pratiques/règles de partage d'informations entre organismes sur les denrées excédentaires
 - des pratiques/règles de partage d'informations entre organismes sur les capacités excédentaires d'entreposage
 - des pratiques/règles de partage d'informations sur les capacités excédentaires en transport
 - des pratiques d'entraide et soutien entre organismes (exemple des principes de partage de coûts)

L'application du cadre aidera les organismes à réfléchir à leurs pratiques logistiques et à les améliorer en adoptant les bonnes pratiques ajustées à leur milieu. Ce cadre servira aussi comme outil de communication transparent et clair pour standardiser au plus les règles et les pratiques logistiques dans le réseau, et aussi pour proposer et uniformiser les pratiques d'échange et de collaboration entre les organismes. Ces pratiques permettront une meilleure répartition des denrées entre les organismes et entre les usagers, une diminution des pertes de denrées, l'ajout de nouveaux usagers, etc.

4.4. ACTION R4 : DÉVELOPPER DES OUTILS DE GESTION LOGISTIQUE POUR LES ORGANISMES

Plusieurs des organismes d'aide alimentaire consultés connaissent des évolutions de leur chaîne logistique soit avec la création de nouveaux services (transformation, cuisine collective...) et/ou l'ajout de nouveaux fournisseurs. Ces changements ont créé chez certains de nouvelles problématiques auxquelles ils ont dû s'adapter. Ces organismes doivent maintenant se tourner vers des techniques et des outils afin de mieux contrôler et piloter leurs chaînes logistiques.

Parmi les constats du portrait réalisé, grand nombre des organismes ne détient pas d'outils de gestion et certains conservent peu ou pas de données sur leurs opérations (quantité reçue, quantité distribuée, valeurs nutritives des denrées distribuées, pertes, etc.). Pour certains, l'élaboration du bilan faim s'avère un exercice difficile par manque d'outils.

Or, les fournisseurs du réseau quant à eux se dotent de plus en plus de nouveaux outils ainsi que de nouveaux systèmes qui leur permettent de piloter leurs chaînes logistiques plus efficacement. Des partages d'informations avec ces derniers permettraient aux organismes d'être proactifs et d'optimiser les opérations : réduire les déplacements inutiles, réduire les temps d'attente, etc. Ce partage pourrait être automatisé en interconnectant les systèmes.

De plus, les entreprises commencent à reconnaître que la conscience environnementale peut être un avantage concurrentiel considérable. La décision de mettre en place des pratiques écologiques est aussi motivée par l'opinion publique et la législation gouvernementale. Les organismes en sécurité alimentaire qui jouent un rôle très important dans les pratiques écologiques de ses fournisseurs pourraient leur offrir des rapports sur les dons reçus, et leur impacts/gains environnementaux liés à la valorisation de ces dons (équivalent de GES récupérés).



Étant donné la précarité de certains organismes, nous proposons dans cette action, de procéder en deux phases. La première est d'outiller les organismes volontaires d'un outil simple de gestion des dons qui leur permettra d'instaurer les bonnes pratiques. La deuxième est de développer une plateforme numérique qui offrira des fonctionnalités de gestion des opérations internes et aussi un outil de communication avec les acteurs externes (autres organismes, fournisseurs et partenaires externes).

PHASE 1 : OUTIL NUMÉRIQUE SIMPLE

Un fichier Excel a été développé dans le cadre de cette action et sera fourni avec le présent rapport. Ce fichier sert aux organismes comme outil pour :

- collecter les informations sur leurs approvisionnements, leurs distributions et leurs pertes (denrées en fin de vie),
- générer des rapports personnalisés (quantités reçues d'un fournisseur par mois, par an; quantités distribuées à un organisme...),
- répartir équitablement les catégories de denrées selon le nombre de familles
- estimer la valeur du panier
- qualité nutritive du panier

Ce fichier présente une proposition très simple qui ne nécessite pas des compétences avancées pour le manipuler.

COLLECTE DE DONNÉES

La première étape dans la collecte de données consiste à paramétrer le fichier avec les informations de base. Pour l'organisme en question, on parle ici surtout des données concernant les fournisseurs et les clients (organismes récepteurs et/ou usagers). Le fichier laisse la possibilité d'ajouter plusieurs informations dont le nom, la MRC, le type, etc. Cependant l'information principale demeure le nom qui doit être absolument unique afin de faire la différenciation entre deux organismes ou fournisseurs.

Cette étape est primordiale pour le fonctionnement de l'outil car les informations collectées seront les intrants pour la prochaine étape. Il ne faut pas oublier de mettre à jour au besoin cette base de données des fournisseurs et des clients. La Figure 3 illustre le tableau de données requis pour collecter les informations sur les fournisseurs.



Liste des fournisseurs			
Nom fournisseur	Adresse	MRC	Type
Moisson Laurentide	25 Rue Rolland Brière, Blainville, QC J	Thérèse-De Blainville	Banque alimentaire
F2	Adresse 2	Deux-Montagnes	Épicerie
F3	Adresse 3	Mirabel	Épicerie
Agriculteur 1	Adresse 4	Thérèse-De Blainville	Agriculteur
Agriculteur 2	Adresse 5	Thérèse-De Blainville	Agriculteur
F6			
F7			
F8			

Figure 3 : Fiches fournisseurs



Une fois les informations sur les fournisseurs et les organismes desservis complétées, il suffit de saisir les données sur les denrées reçues et distribuées. Ceci doit se faire au fur et à mesure que les opérations se font afin de ne pas perdre l'information. L'outil offre trois types d'opérations possibles : Approvisionnement, Livraison et Pertes. Pour chaque type d'opération, un nombre défini de paramètres sera demandé : exemple pour l'approvisionnement, il faut saisir le nom du fournisseur (à partir d'une liste déroulante dont la source est le tableau ci-dessus des fournisseurs), ainsi que la quantité reçue. Ces deux informations sont obligatoires pour le fonctionnement de l'outil et la compilation des données plus tard. Dans la limite du possible, saisir les quantités par catégorie de denrées et les qualités nutritives peut être très utile pour l'analyse des données récoltées. La Figure 4 illustre le tableau de données à saisir pour chaque opération d'approvisionnement, distribution ou perte.

D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
Info transaction			Quantité totale	Fournisseur ou organisme desservi		Type de denrée						Catégorie d'aliments (Qualité nutritionnelle)			
ID	Type	Date	Quantité livrée en KG	Client	Fournisseurs	Fruits et légumes	Viandes	Produits laitiers	Produits de boulangerie	Autres produits de consommation	Produits non alimentaires	Aliments non transformés ou minimalement transformés	Ingrédients culinaires transformés	Produits alimentaires transformés (prêt à consommer)	Produits alimentaires ultra-transformés (prêt à consommer)
OP000001	Déclaration perte	20-03-01	336			64	83	88	25	21	55				
OP000002	Approvisionnement	20-03-02	383	O2		97	93	65	79	19	30				
OP000003	Livraison	20-03-03	327	O3		57	86	21	65	59	39				
OP000004	Déclaration perte	20-03-04	351	O4		84	60	94	35	38	40				
OP000005	Livraison	20-03-05	203	O4		42	22	18	18	21	82				
OP000006	Livraison	20-03-06	360	O5		87	68	32	91	60	22				
OP000007	Livraison	20-03-07	302	O6		36	60	35	52	44	75				
OP000008	Approvisionnement	20-03-01	490		Moisson Laurentide	73	89	88	80	78	82				
OP000009	Approvisionnement	20-03-02	444		Moisson Laurentide	72	69	53	53	100	97				
OP000010	Approvisionnement	20-03-03	358		Agriculteur 1	66	93	20	58	59	62				
OP000011	Approvisionnement	20-03-04	263		Agriculteur 2	24	52	31	84	55	17				
OP000012	Approvisionnement	20-03-05	398		F3	68	60	99	86	50	35				
OP000013	Approvisionnement	20-03-06	305		Moisson Laurentide	100	16	83	25	41	40				
OP000014	Déclaration perte	20-03-07	335			30	13	63	98	93	38				

Figure 4 : Saisie quotidienne de données



Une fois les données sont saisies, des rapports personnalisés peuvent être compilés. Quelques indicateurs clés que l'outil propose sont : la quantité de denrées reçues par fournisseurs, la quantité de denrées distribuées par organisme, la composition des denrées (fruits et légumes, viande, boulangerie, etc.), les pertes par fournisseur et par catégorie de denrées (Figure 5), la composition et valeur du panier, etc.

Date							
mars - juin 2020							
2020							
JANV	FÉVR	MARS	AVR	MAI	JUIN	JUIL	AOÛT
SEPT							
Approvisionnement							
Étiquettes de lignes	Somme Appro (Kg)	F&L	Boulangerie	Viande	Prod laitiers	Autres prod consom	Prod non alimentaires
F3	1524	15%	14,24%	17%	20%	18%	15%
Moisson Laurentide	2144	20%	14,79%	16%	16%	19%	14%
Agriculteur 1	600	20%	13,50%	30%	7%	15%	13%
Agriculteur 2	688	14%	25,87%	22%	9%	21%	9%
Total général	4956	18%	16,00%	19%	15%	19%	13%
Livraison							
Étiquettes de lignes	Somme de Livraison (Kg)	F&L (L)	Boulangerie (L)	Viande (L)	Prod laitier (L)	Autres prod consom (L)	Prods non alimentaires (L)
O1	935	14%	9%	24%	23%	15%	16%
O2	383	25%	21%	24%	17%	5%	8%
O3	1090	19%	19%	26%	14%	9%	14%
O4	816	24%	13%	13%	18%	13%	19%
Total général	3224	19%	15%	22%	18%	11%	15%
Perte							
Étiquettes de lignes	Somme de Pertes (Kg)	F&L (P)	Boulangerie (P)	Viandes (P)	Prod laitiers (P)	Autres prod consom (P)	Prod non alimentaires (P)
mars 2020	631	15%	23%	6%	14%	23%	19%
avril 2020	71	17%	21%	17%	20%	23%	3%
mai 2020	48	29%	10%	33%	2%	17%	8%
juin 2020	378	13%	15%	13%	21%	15%	22%
Total général	1128	15%	20%	10%	16%	20%	19%

Figure 5 : Compilation des données sur les approvisionnements, distribution et pertes



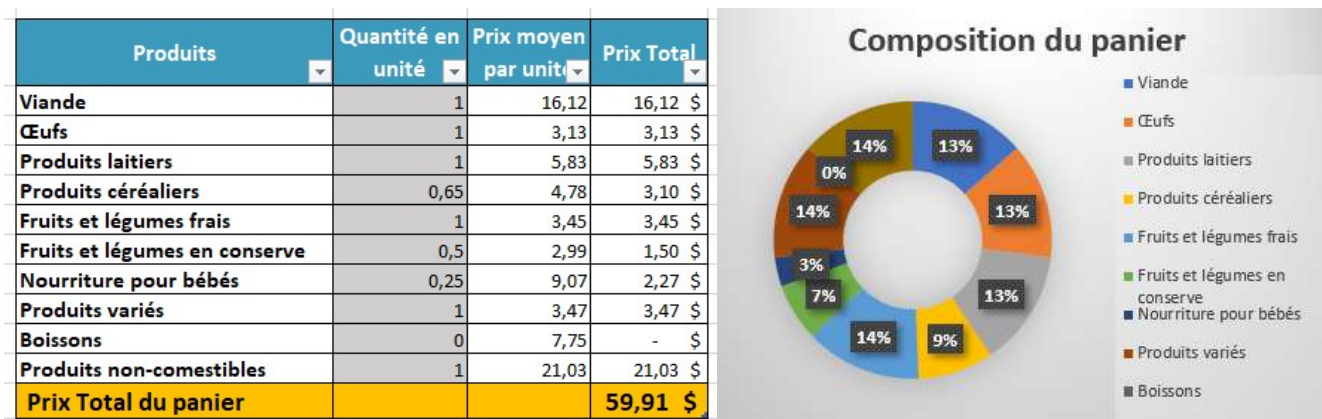


Figure 6 : Compilation des données sur la composition et la valeur de paniers

PHASE 2 : DÉVELOPPEMENT D'UNE PLATEFORME NUMÉRIQUE

La phase 2 consiste à développer une plateforme numérique avec des fonctionnalités adaptées à chaque type de service. Cette plateforme pourrait dans un premier temps viser Moisson Laurentides et les pôles de distribution tels que Garde-manger des Pays-d'en-Haut, Bouffe Laurentienne, Centre d'entraide d'Argenteuil, la Manne du jour et le Comité d'aide alimentaire des Patriotes.

Cette plateforme servira à faciliter l'acte de donner (plateforme pour donateurs), améliorer la traçabilité (dons reçus, denrées distribuées, etc.) améliorer l'efficacité (données consolidées, logistique des dons, etc.) et faciliter la coordination et la mutualisation entre les organismes.

Une plateforme numérique existe pour la banque alimentaire du Québec, qui comprend entre autres une section sur les membres du réseau d'aide alimentaire avec géolocalisation de toutes les moissons du Québec, un portail central où sont rassemblés des donateurs, bénévoles, fournisseurs de denrées et entreprises partenaires, ainsi qu'une section éducation qui offre des informations afin d'aider les familles en situation de pauvreté de se nourrir et ce à faible coût. Un projet d'amélioration de cette plateforme est en cours afin de doter celle-ci de plus de fonctionnalités telles que la répartition des dons entre les moissons, suivi des dons, etc.

Le but de l'action décrite dans cette section est d'offrir des fonctionnalités similaires au projet en cours chez Banques alimentaires du Québec, mais adaptées aux organismes locaux, c'est-à-dire entre Moisson Laurentides et les organismes de la région. Elle adressera aussi la logistique de collecte de denrées alimentaires en faible quantité que la banque alimentaire ne gère pas.



Selon les services offerts par l'organisme, la plateforme offrira les fonctionnalités suivantes :

- **CRM (Customer Relationship Management)** : gestion de la base de données des organismes desservis et des donateurs, mise en réseau avec tous les acteurs, historique des transactions et échanges entre acteurs ;
- **Gestion des dons** : gestion automatisée et centralisée des dons reçus par différents canaux (téléphone, mail, fax...), partage des dons entre organismes destinataires, production de rapports pour les organismes desservis et pour les donateurs ;
- **Gestion des stocks** : gestion des réceptions, de l'entreposage et des expéditions de denrées par Moisson et les organismes ;
- **Partage de l'inventaire** avec les partenaires pour optimiser le partage et la distribution ;
- **Gestion des transports** : calcul de route / *tracking* de camion, partage de véhicule, calendrier de réception et de distribution.

5 PLAN D'ACTION LOCAL

Pour des fins d'analyse, les MRC de la région des Laurentides sont réparties en trois zones en fonction de leurs emplacements : Les MRC du Nord où l'on retrouve les MRC d'Antoine Labelle, des Laurentides et des Pays-d'en-Haut; les MRC du Centre qui comprennent les MRC Rivière-du-Nord, Thérèse-De Blainville et Mirabel, et enfin les MRC de l'Ouest constituées des MRC d'Argenteuil et de Deux-Montagnes.

Pour chacune des trois zones, un plan d'action local est présenté, qui prend en compte les réalités des différents territoires en termes de besoins, d'opportunités et de contraintes.

5.1. ZONE NORD : ANTOINE-LABELLE, LES LAURENTIDES ET PAYS-D'EN-HAUT

Étant donné l'éloignement géographique des organismes de la zone Nord par rapport à Moisson Laurentides, comparativement aux autres zones, ces derniers se retrouvent confrontés à des problématiques de transport et d'approvisionnement. Les enjeux principaux recensés de la zone Nord sont les suivants :

- Réduction des coûts induits par l'importante distance par rapport à la banque alimentaire et les fournisseurs
- Optimisation des déplacements des camions
- Capacité de réaction advenant la fin du service du transporteur privé (particulièrement les organismes d'Antoine-Labelle)
- Réduction des contraintes d'accès créées par l'importante dispersion géographique des usagers



- Augmentation de la quantité de denrées distribuées aux usagers
- Distribution locale des denrées cueillies auprès de fournisseurs de la zone, tout en s'assurant d'une équité régionale

Pour répondre à ces enjeux, quatre actions sont proposées et sont décrites dans les sections ci-après.

L1. REJOINDRE LES USAGERS SITUÉS EN ZONES ÉLOIGNÉES

La zone du Nord est caractérisée par une dispersion géographique significative de leur population et des secteurs défavorisés, notamment pour la MRC d'Antoine-Labelle. Ceci constitue un obstacle important pour l'accès aux services en sécurité alimentaire.

Pour faire face à cet enjeu majeur, l'orientation « se regrouper » prend tout son sens.

Nous proposons que la distribution des denrées dans les zones éloignées de la MRC d'Antoine-Labelle soit assurée par l'entremise d'un partenaire qui effectue des déplacements réguliers à travers la MRC, et ce pour plusieurs raisons. Premièrement, la mise en place d'un service de distribution dans les secteurs éloignés demande beaucoup d'investissement. Deuxièmement, les organismes d'Antoine-Labelle opèrent à capacité maximale et auront donc de la difficulté à desservir davantage de secteurs. Troisièmement, certains acteurs locaux procèdent à des déplacements dans la région et seraient prêts à offrir ce service si un cadre d'intervention est mis en place.

Comme première piste de cette action, des démarches auprès du TACAL (Transport Adapté et Collectif d'Antoine-Labelle) concernant le transport scolaire ont été menées. Malheureusement, le transport de marchandises n'est aucunement possible avec la réglementation actuelle et la politique interne des transporteurs scolaires. Des exemples inspirants concernant les organismes des MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides ont mis en place des services de livraisons aux usagers.

Toutefois, d'autres acteurs ont manifesté de l'intérêt, tel que le CISSS (Centre intégré de santé et de service sociaux) qui fait plusieurs déplacements de marchandises et de personnes dans la région.

Le succès de cette action consiste essentiellement à bien définir le cadre d'intervention et de suivi (points de rencontre, points de chute, types de denrées i.e. périssables et non périssables, chaîne de froid, gestion des paniers non distribués, etc.), à bien formuler un plan de sensibilisation et d'accompagnement aux usagers, ainsi qu'à établir une gouvernance et un mode de fonctionnement qui reflète une façon de faire commune et collective.



L2. OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DES TRANSPORTEURS

Plusieurs camions des organismes du Nord, dont ceux de Bouffe Laurentienne du territoire de la MRC des Laurentides et du Garde-manger des Pays-d'en-Haut et se déplacent chaque semaine vers Blainville pour s'approvisionner en denrées auprès de Moisson Laurentides. Généralement, ces camions se rendent à Blainville presque vides; seules quelques boîtes vides sont transportées. Or, parmi les actions les plus rentables dans l'industrie du camionnage se trouve l'optimisation des espaces disponibles et la réduction des trajets à vide.

Les deux orientations qui s'adressent à cette action sont « Se regrouper » et « S'améliorer ».

Cette action consiste ainsi à se regrouper pour utiliser l'espace disponible des camions des transporteurs qui approvisionnent les organismes du Nord lors de leurs déplacements vers Moisson Laurentides pour transporter des produits agricoles ou agroalimentaires d'entreprises de la région. Des points de chute pourraient être déterminés afin de regrouper les produits à transporter et faciliter ainsi leur transport. Idéalement, l'emplacement de ces points de chute devrait être proche des routes des transporteurs et/ou des producteurs. Ces services de cueillettes et de livraisons supplémentaires auront des impacts importants sur les horaires de livraison établis et des ajustements seraient à envisager.

Il peut même être envisageable que les produits agricoles acheminés à Blainville trouvent preneur pour être transportés vers Montréal. Moisson Laurentides pourrait constituer un transporteur pour ces produits et/ou un point de chute avec son nouveau local. Cette avenue pouvant générer certains gains à analyser comporte aussi certaines contraintes liées à la manutention supplémentaire (chargement, déchargement des camions, entreposage dans les espaces sec, réfrigérés et congelés, ce qui nécessite un temps de main d'œuvre additionnel qualifié) tout en considérant l'impact sur les espaces d'entreposage disponibles dont la mission de Moisson Laurentides qui est d'approvisionner les organismes locaux.

L'action de partager les espaces disponibles des camions des organismes du Nord permettrait de baisser la facture de transport, étant donné que les producteurs agricoles et entreprises agroalimentaires vont assumer une partie des coûts (de l'aller) qui était assumée totalement par les organismes.

Des approches ont été faites par la responsable du PDZA Antoine-Labelle (Plan de Développement de la Zone Agricole) auprès des producteurs locaux qui démontrent de l'intérêt à explorer cette action.

Sur le plan environnemental, si l'on part de l'hypothèse de réduire un aller-retour chaque semaine, qui correspond aux trajets effectués par les producteurs pour acheminer leurs produits, cette mesure entraînerait un gain de GES estimé entre 13 et 30 t.éq. CO₂ par an.



L3. MAXIMISER L'APPROVISIONNEMENT LOCAL

Il est commun dans les pratiques d'approvisionnement de favoriser l'achat régional à l'achat local pour avoir des prix plus bas, grâce à l'économie d'échelle. Dans le contexte du réseau d'aide alimentaire, cette pratique pourrait s'appliquer dans le cas des achats groupés, mais pas dans le cas des dons. Les facteurs les plus critiques sont la qualité de la denrée (nutritive et/ou durée de vie) et les coûts logistiques qui lui sont reliés.

Dans cette optique, l'action de maximiser l'approvisionnement local sert à réduire les déplacements de la denrée et à réduire le délai de son acheminement vers le consommateur final. Cette action repose sur les trois orientations « Se regrouper », « S'améliorer » et « S'équiper ».

Le principe de cette action est de confier aux organismes locaux la cueillette des denrées chez les fournisseurs de la zone, incluant le Programme de Récupération en Supermarché (PRS). Cependant, afin de garder le principe de l'équité entre les différents organismes de la région des Laurentides, cette collecte doit se faire selon les règles établies entre Moisson Laurentides et ses partenaires. La récupération du PRS est exigeante et doit se faire conformément aux règles établies par les bannières. La récupération doit avoir lieu même lors des jours fériés. Le transport de marchandise doit se faire dans un véhicule réfrigéré, à même des bacs qui doivent être nettoyés et assainis selon les règles du MAPAQ. Cela exige également l'utilisation de matériel à racheter de façon récurrente pour les organismes participants, ce qui s'avère à terme, des dépenses importantes pour les organismes. Le PRS comporte de grands avantages mais également un lot de règles et procédures à suivre qui peuvent s'avérer difficiles à respecter pour des bénévoles.

Moisson Laurentides délègue déjà la cueillette des denrées du PRS à plusieurs organismes du Nord, tels que la Manne du jour (Antoine-Labelle), le Garde-manger des Pays-d'en-Haut (Pays-d'en-Haut) et La Samaritaine (Laurentides). Toutefois, Moisson Laurentides s'approvisionne auprès de fournisseurs de la région du Nord notamment les Walmart selon une entente canadienne établie par Banques alimentaires Canada avec le géant américain.

Cette action se veut une extension du dégrèvement des cueillettes des denrées du Nord au bénéfice des organismes de la région. Étant donné que très peu d'informations sur les approvisionnements locaux ont été divulguées, on ne peut certifier que les denrées collectées dans la zone Nord sont en dessous des besoins en denrées, mais le nombre de fournisseurs nous fait croire que c'est le cas.

Il est important de noter que Moisson Laurentides tient à assurer par elle-même la cueillette chez certains fournisseurs, et ce pour différentes raisons. La première concerne la rareté de certaines denrées que seuls quelques fournisseurs détiennent ainsi que les produits normés par l'UPA tels que le lait, le fromage et les œufs... et du coup Moisson se garde le droit de récupérer et de distribuer par souci d'équité envers les organismes de la région et les personnes desservies. La deuxième concerne les équipements de transport que seule Moisson Laurentides possède (tels que des rampes de chargement de remorque, des camions) qui facilitent les opérations de chargement chez les fournisseurs et d'une exigence de plusieurs entreprises



qui ne veulent prendre le temps de charger des cubes à la hauteur non adaptée aux quais de déchargement. Troisièmement, la relation de confiance que détiennent certains fournisseurs avec Moisson Laurentides. Et quatrièmement l'existence d'une entente établie entre Banques Alimentaires Canada et les Walmart qui précise que les magasins peuvent effectuer des dons aux Moissons seulement.

Certes la mise en place de cette action implique beaucoup de changements à différents maillons : une révision des règles établies par Moisson, et ce par type ou catégories de denrées et par taille d'organisme, pourrait s'avérer judicieuse.

Cette action permettrait aux organismes du nord une livraison des denrées de la Part de ML une fois par semaine qui pourrait être entreposées le temps de que les organismes du nord puissent les récupérer et de réduire les déplacements de Moisson Laurentides dans le Nord et de libérer ainsi ses camions, qui pourraient être redirigés vers d'autres zones où peu de camions sont disponibles, telle que la zone du Centre.

D'un point de vue environnemental, si l'on considère que Moisson Laurentides se rendrait à Sainte-Agathe-des-Monts livrer des denrées, cette action pourrait réduire les émissions de GES de 5,2 t.équ. CO2 par année et des économies de temps et d'argent auprès des organismes.

L4. OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DE MOISSON LAURENTIDES

L'analyse des routes effectuées par les trois camions de Moisson Laurentides nous a révélé qu'un d'eux se rend deux fois par semaine jusqu'à Sainte-Agathe-des-Monts pour récupérer les denrées auprès de ses fournisseurs. Plusieurs arrêts sont effectués chez des fournisseurs pour s'approvisionner.

Pour toute entreprise de transport, l'optimisation des coûts passe principalement par une optimisation des flux, en particulier le remplissage des camions. Deux indicateurs sont alors considérés : le taux moyen de remplissage et le nombre de déplacements à vide.

Si l'on considère le cas de Moisson Laurentides, le camion peut être considéré à vide en s'en allant vers Sainte-Agathe-des-Monts et sur le retour, ce dernier est chargé à chaque arrêt pour être rempli à 100% au dernier. La Figure 7 présente les routes des trois camions de Moisson Laurentides au mois d'avril 2019. La route en question, c.-à-d. le déplacement de Moisson Laurentides à Sainte-Agathe-des-Monts, est représentée par la ligne rouge. Actuellement, ce déplacement se fait deux fois par semaine, à savoir le lundi et jeudi.



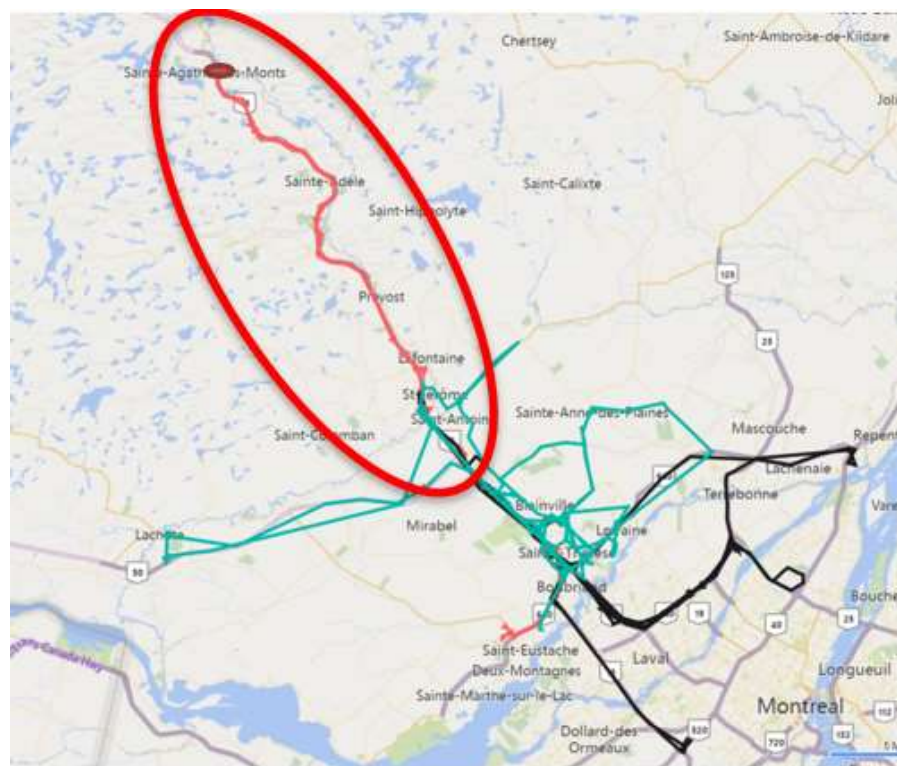


Figure 7 : Routes des camions de Moisson Laurentides

Pour remédier à cette situation, les deux orientations « S'améliorer » et « S'équiper » nous ramènent à l'action Optimiser les déplacements de Moisson Laurentides décrite ici.

Cette action consiste à mettre à profit l'espace camion inutilisé lors des déplacements de Moisson Laurentides vers la MRC des Laurentides. En effet, le camion de Moisson se rend deux fois par semaine à Sainte-Agathe-des-Monts vide pour récupérer les denrées auprès de ses fournisseurs. Cet espace disponible peut servir pour livrer des denrées aux organismes de la zone du Nord. Bien entendu, cette action nécessite une flexibilité au niveau des

horaires de réceptions des denrées de la part des organismes et des ressources en place, puisque Moisson Laurentides doit lui-même respecter un horaire auprès des entreprises dont il récupère les denrées.

Cette action ne concerne que le transport des denrées non périssables, étant donné la complexité logistique qu'engendre la gestion des denrées périssables, et ce pour différentes raisons. Premièrement, si les deux types de denrées sont considérés, cela veut dire que chaque semaine Moisson doit absolument livrer les organismes. Des discussions avec Moisson Laurentides ont été menées pour explorer cette avenue. Moisson craint de ne pas pouvoir garantir aux organismes d'acheminer leurs denrées toutes les semaines de façon durable et fiable. Des aléas tels qu'un bris de camion ou le manque de main-d'œuvre doivent être pris en compte. Moisson verrait sa contribution d'une façon plus souple, i.e. une fois toutes les deux semaines. Deuxièmement, pour garantir le respect de la chaîne de froid, une coordination parfaite entre Moisson et les organismes récepteurs doit avoir lieu. Tout aléa met en péril les cueillettes de Moisson Laurentides prévues sur son chemin de retour. Troisièmement, une fois les organismes desservis, il faudrait que ces derniers distribuent au plus vite les organismes de leur réseau pour garantir la qualité de ces denrées. Quatrièmement, la gestion du transport des denrées non périssables offre une grande flexibilité aux différents organismes qui peuvent récupérer celles-ci aux horaires qui leur conviennent, n'imposant aucun grand changement dans leur planification actuelle. Finalement, étant donné que les produits sont non périssables, il n'est pas nécessaire d'utiliser un camion réfrigéré pour leur cueillette, ni d'avoir accès à un espace réfrigéré pour leur entreposage.

Pour faire face à tous ces défis, il est recommandé dans un premier temps d'inclure seulement les produits non périssables. Pour sa mise en place, il est nécessaire d'identifier un point-relais qui servira à déposer les denrées livrées par Moisson Laurentides et où les organismes de la zone pourront les récupérer. Étant donné que le seul organisme à proximité de la route empruntée par Moisson Laurentides est Bouffe Laurentienne, des démarches auprès de ce dernier ont été menées. L'organisme, en attente de son nouveau local, loue temporairement un espace à La Manufacture, un incubateur d'entreprises situé à Sainte-Agathe-des-Monts (<https://manufacturelaurentides.com/>). Cet espace actuel n'est toutefois pas suffisant pour accueillir les denrées qui seraient acheminées par Moisson. Toutefois, la Manufacture semble être une piste prometteuse pour le point relais. Étant donné que certains organismes manquent d'espace d'entreposage, il serait pertinent d'explorer avec le point relais la possibilité d'inclure de tels espaces.

Plusieurs scénarios sont possibles et à élaborer avec les partenaires: les denrées seront entreposées pour être livrées plus tard pour les MRC des Laurentides et/ou des Pays-d'en-Haut et/ou d'Antoine Labelle. Pour la MRC des Laurentides, Bouffe Laurentienne pourra assurer le transport des denrées aux autres organismes de la région ; Garde-manger des Pays-d'en-Haut pourrait se charger de cette mission pour la MRC des Pays-d'en-Haut.

Cette action permettrait de libérer de l'espace dans les camions des organismes qui pourraient récupérer seulement des denrées périssables lors de leurs déplacements vers Blainville (Moisson Laurentides). Ceci mènerait à une hausse de la quantité de denrées pouvant être distribuées aux usagers de la zone Nord, sans augmenter les déplacements des organismes ou de Moisson Laurentides. Selon l'analyse des données de Moisson Laurentides, les denrées non périssables représentent environ 25% des denrées livrées.



SCÉNARIO 1

Si l'on considère le scénario où les denrées acheminées sont destinées aux trois MRC du Nord (scénario illustré par la Figure 8), la répartition des quantités est comme suit :

- 4,5 palettes pour la MRC les Laurentides
- 3,5 palettes pour la MRC Antoine-Labelle
- 4 palettes pour la MRC Pays-d'en-Haut

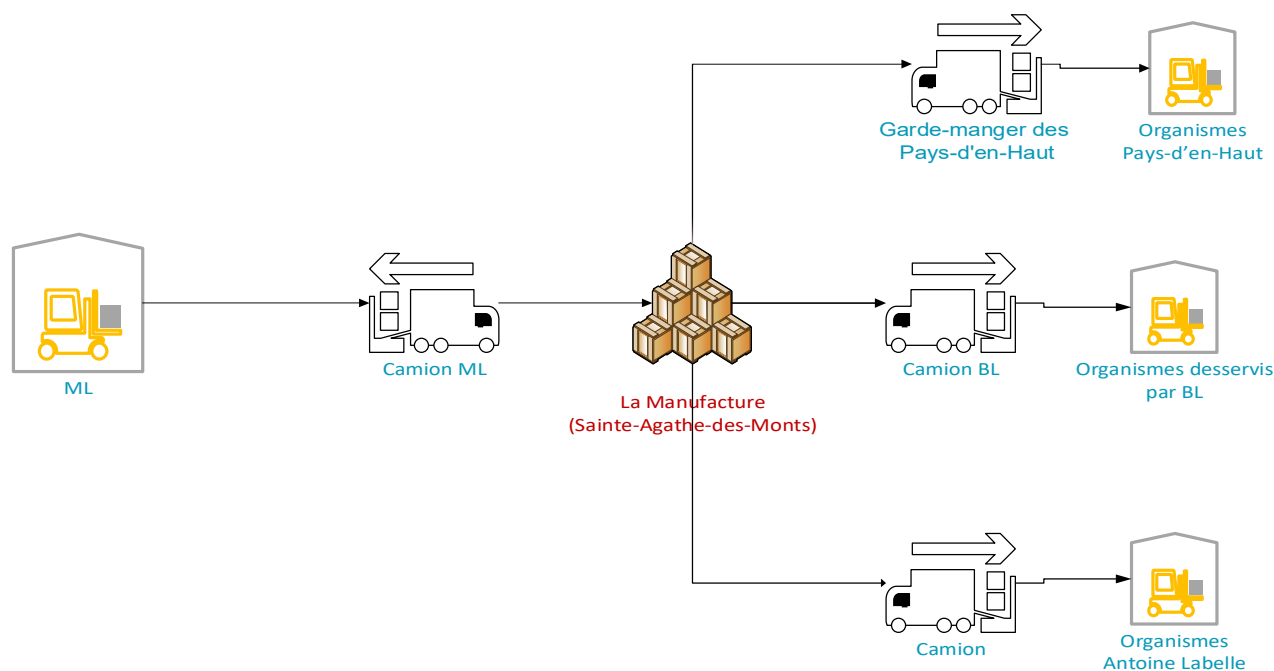


Figure 8 : Point relais à Sainte-Agathe-des-Monts - Scénario 1

La quantité totale de denrées non périssables moyenne livrée pour les trois MRC en question s'élève à 12 palettes par semaine. Le camion de Moisson Laurentides, ayant une capacité de 30 pieds, peut contenir jusqu'à 14 palettes. En se rendant deux fois par semaine à Sainte-Agathe-des-Monts, cette capacité devient de 28 palettes par semaine.

Afin de faciliter la logistique chez Moisson Laurentides, on suggère que Moisson Laurentides fasse la livraison toutes les deux semaines. De cette façon, elle n'aurait pas l'obligation de faire ce déplacement chaque semaine, surtout en cas de bris de camion ou d'une maintenance.

Le Tableau 2 présente le calendrier des livraisons pour Moisson Laurentides. On peut considérer un stock de sécurité d'une semaine équivalent à 12 palettes qui peut servir en cas d'urgence. Ce stock peut être ajusté en fonction de l'espace disponible.

Tableau 2 : Scénario 1- Calendrier de livraison de Moisson Laurentides à Sainte-Agathe-des-Monts

Semaine	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Livraison	24	24	0	24	0	24	0	24	0	24
Distribution	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Stock	12	24	12	24	12	24	12	24	12	24

En adoptant le scénario proposé, il faut prévoir un espace d'entreposage équivalent à 24 palettes. Cet espace peut être révisé à la baisse (12 palettes seulement) si les livraisons du lundi seront redistribuées, entre lundi et jeudi, c.-à-d. avant l'arrivée de la deuxième livraison le jeudi.

SCÉNARIO 2

Dans ce scénario, on considère que les denrées acheminées sont destinées seulement à la MRC des Laurentides et la MRC d'Antoine-Labelle (scénario illustré par la Figure 9). La répartition des quantités est faite comme suit :

- 4,5 palettes pour la MRC les Laurentides
- 3,5 palettes pour la MRC Antoine-Labelle



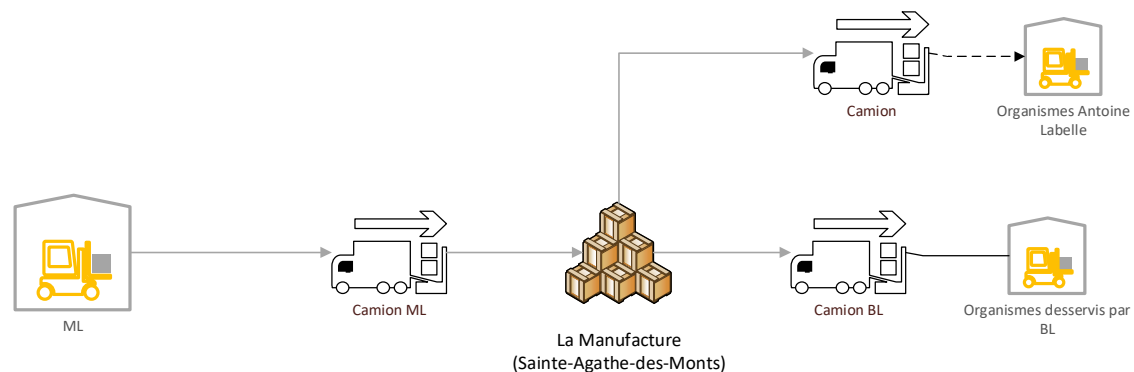


Figure 9 : Point relais à Sainte-Agathe-des-Monts - Scénario 2

La quantité totale de denrées non périssables moyenne livrée pour ces deux MRC s'élève à 8 palettes par semaine. Le camion de Moisson Laurentides peut transporter à chacun de ses déplacements 14 palettes (total de 28 palettes par semaine). Afin de faciliter la logistique chez Moisson Laurentides, on suggère que Moisson Laurentides fasse la livraison toutes les trois semaines.

Le Tableau 3 présente le calendrier des livraisons pour Moisson Laurentides. On peut considérer un stock de sécurité d'une semaine équivalent à 8 palettes qui peut servir en cas d'urgence. Ce stock peut être ajusté en fonction de l'espace disponible.

Tableau 3 : Scénario 2- Calendrier de livraison de Moisson Laurentides à Sainte-Agathe-des-Monts

Semaine	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Livraison	24	8	0	24	0	0	24	0	0
Distribution	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Stock	16	16	8	24	16	8	24	16	8

SCÉNARIO 3

Dans ce scénario, on considère que les denrées acheminées sont destinées à la MRC des Laurentides et la MRC Pays-d'en-Haut (scénario illustré par la Figure 9). La répartition des quantités est comme suit :

- 4,5 palettes pour la MRC les Laurentides
- 4 palettes pour la MRC Pays-d'en-Haut

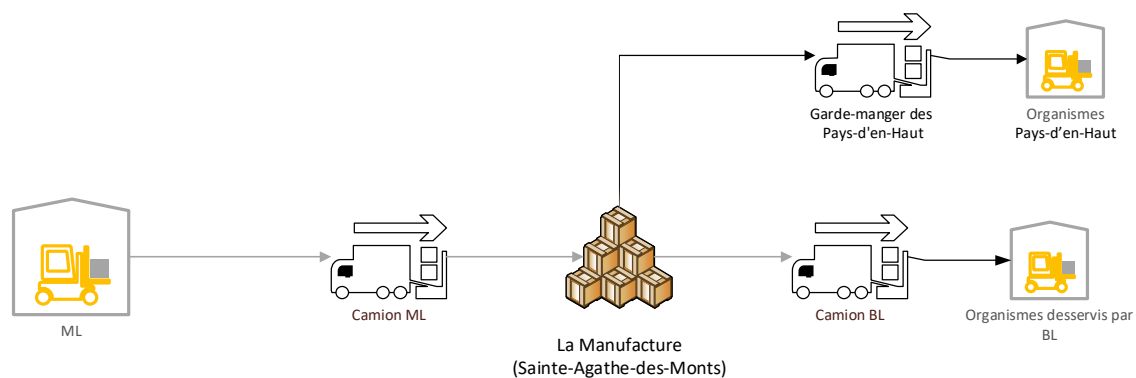


Figure 10 : Point relais à Sainte-Agathe-des-Monts -Scénario 3

La quantité de denrées non périssables totale livrée pour ces deux MRC s'élève à environ 9 palettes en moyenne par semaine.

De même que le scénario 2, on suggère que Moisson Laurentides fasse la livraison toutes les trois semaines. Le Tableau 4 présente le calendrier des livraisons pour Moisson Laurentides. On peut considérer un stock de sécurité d'une semaine équivalent à 9 palettes qui peut servir en cas d'urgence. Ce stock peut être ajusté en fonction de l'espace disponible.

Tableau 4 : Scénario 3- Calendrier de livraison de Moisson Laurentides à Sainte-Agathe-des-Monts

Semaine	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Livraison	27	9	0	27	0	0	27	0	0	27
Distribution	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Stock	18	18	9	27	18	9	27	18	9	27

6.2. ZONE CENTRE : RIVIÈRE-DU-NORD, THÉRÈSE-DE BLAINVILLE ET MIRABEL

Étant donné la proximité géographique des organismes de la zone Centre par rapport à Moisson Laurentides, comparativement aux autres zones, ces derniers se retrouvent confrontés à des problématiques de coordination du transport et d'approvisionnement. Les enjeux principaux recensés de la zone Centre sont les suivants :

- Absence d'un pôle de distribution central et/ou d'un organisme transporteur ;
- Coordination territoriale à mettre en place;



- Réduction des coûts du transport ;
- Optimisation des déplacements des camions ;
- Capacité de réaction advenant la fin du service du transporteur privé ;
- Augmentation de la quantité de denrées distribuées aux usagers.

Pour répondre à ces enjeux, deux actions sont proposées et sont décrites dans les sections ci-dessous.

L5. OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DU TRANSPORTEUR PRIVÉ

Sur les 21 organismes sondés de la zone du Centre, 16 (76%) sont desservis par le transporteur privé mandaté par Moisson Laurentides et représentent 70% de la clientèle de ce dernier dans le réseau d'aide alimentaire. Les tarifs actuellement demandés par le transporteur sont significativement plus faibles que les tarifs usuels pour ce genre de service. Si l'entente avec ce transporteur devait prendre fin, il faudrait donc s'attendre à une hausse des coûts pour ces organismes.

Une action qui permet d'assurer la pérennité et la durabilité du service du transporteur privé est d'optimiser les déplacements de ce dernier. Cette action repose sur les orientations « Se regrouper » et « S'améliorer ».

Généralement, le camion du transporteur privé est vide lorsqu'il retourne chez Moisson Laurentides après avoir effectué ses livraisons dans les MRC de la Rivière-du-Nord et Mirabel. Dans l'optique d'optimiser les flux de transport traduit par le taux de remplissage des camions, il s'avère pertinent de mettre à profit cet espace disponible en demandant au transporteur privé d'effectuer des cueillettes auprès de fournisseurs de Moisson Laurentides lors de son déplacement de la MRC Rivière-du-Nord à Blainville.

Dans une optique de partage des coûts, cette action permettrait de mieux optimiser les coûts de transport des denrées et de libérer les camions de Moisson Laurentides qui pourront être redirigés.

Par ailleurs, le transporteur privé a manifesté son intérêt d'ajouter une route le vendredi. Cette piste semble intéressante si l'on considère le temps que nécessitera la cueillette de denrées chez certains fournisseurs ou si l'on souhaite ajouter des organismes sur les routes du transporteur privé dans les MRC Rivière-Du-Nord, Thérèse-De Blainville et Mirabel. Cependant, il y aura beaucoup de travail à faire concernant l'arrimage des fenêtres de temps des livraisons des organismes avec les heures d'ouvertures et de disponibilité pour recevoir les denrées. La difficulté d'arrimage est à 2 niveaux car l'arrimage est également difficile du côté des entreprises qui ont généralement des horaires précis pour leurs quais de déchargement. Aussi, il y a généralement des temps d'attente dans les quais, ce qui peut avoir un impact important sur l'horaire. De plus, les organismes doivent avoir une heure de livraison précise pour accueillir ces denrées.



L6. IMPLANTER UN PÔLE DE DISTRIBUTION LOCAL ET/OU UN ORGANISME TRANSPORTEUR

Dans la majorité des MRC des zones du Nord et de l'Ouest, des organismes pôles tels que Bouffe Laurentienne, le Garde-Manger PDH, le Comité d'aide alimentaire des Patriotes (DM) et le Centre d'entraide d'Argenteuil jouent un rôle central dans leur milieu. Dans certains cas, l'organisme prend en charge la distribution alimentaire sur une large proportion du territoire de sa MRC. La présence de ces pôles constitue une force sur le plan logistique de ces MRC. De plus, toutes les concertations locales au niveau des MRC pensent et agissent de concert pour soutenir ces pôles.

Seules les MRC du Centre (Rivière-Du-Nord, Thérèse-De Blainville et Mirabel) n'ont pas d'organisme qui joue un rôle de coordination. La proximité de Moisson Laurentides constitue la principale raison de l'absence d'un tel pôle. Il est néanmoins important de signaler que plusieurs de ces organismes sont situés au centre-ville et que la mesure distance-coût n'est pas proportionnelle à la distance géographique. En effet, le dernier kilomètre est toujours le plus coûteux, que ce soit économiquement ou écologiquement. Il est donc autant important pour les organismes du Centre de mettre en place un service groupé de transport que pour les organismes des zones les plus éloignées. L'implantation d'un pôle central et d'une coordination territoriale constitue d'ailleurs la priorité des acteurs de la MRC de Rivière-du-Nord.

L'action Implanter un pôle de distribution locale et/ou un organisme transporteur repose sur les deux orientations « Se regrouper » et « S'équiper ». Se regrouper par la mise en place d'un pôle central et s'équiper en le dotant d'un camion pour assurer le transport entre autres aux organismes actuellement desservis par le transporteur privé et recueillir la denrée localement.

L'implantation d'un tel pôle permettra entre autres de :

- Réduire les coûts du transport en le centralisant
- Améliorer et coordonner les opérations de distribution
- Récupérer et distribuer les denrées localement (selon les règles établies)
- Réduire la dépendance par rapport au transporteur privé
- Remplacement des camions vétustes

L'action proposée à l'échelle locale n'est autre que l'action régionale R2 (Évaluer la création d'un transporteur régional). Nous proposons que ce soit un des organismes de la zone du Centre qui soit chargé de ce rôle. Idéalement comme mentionné dans la Section «

Action R2 : Évaluer la création d'un transporteur régional », il serait plus facile d'équiper un organisme déjà établi dans le réseau, plutôt que d'en créer un. Une étude préliminaire de faisabilité économique de cette action est aussi présentée à la même section.



La possibilité de rajouter d'autres organismes pour réduire le coût de transport existe aussi dans le réseau. On note par exemple l'ajout possible de Café 20 cœurs à qui 4 palettes sont livrées, qui pourrait s'ajouter à la route du lundi, ne comprenant actuellement que 11 palettes.

De plus, les actions locales L5 (Optimiser les déplacements du transporteur privé) et L2 (Optimiser les déplacements des transporteurs) sont aussi applicables à ce pôle transporteur et permettent d'optimiser les déplacements de ce dernier.

Les gains écologiques estimés en équipant ce pôle d'un camion de 28 pieds sont de 2,11 t. éq. CO₂ par année. Ces gains sont rapportés au fait de réduire les allers-retours chez Moisson Laurentides, comparativement à l'utilisation actuelle d'un camion de 26 pieds.

6.3. ZONE OUEST : ARGENTEUIL ET DEUX-MONTAGNES

La zone Ouest se distingue des autres par le fait que les deux MRC la constituant, à savoir les MRC d'Argenteuil et de Deux-Montagnes, ont chacune un pôle de distribution qui assure le tri et le transport des denrées pour presque la totalité des organismes de ces MRC. Les principaux enjeux recensés de la zone Ouest sont les suivants :

- Augmentation de la quantité de denrées distribuées aux usagers
- Optimisation des déplacements des camions
- Réduction des coûts du transport

Pour répondre à ces enjeux, deux actions sont proposées et sont décrites dans les sections ci-dessous.



L7. OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DE MOISSON LAURENTIDES

Cette action est similaire à l'action L4 proposée pour la zone Nord adaptée ici à la zone Ouest et particulièrement à la MRC d'Argenteuil.

L'analyse des routes empruntées par Moisson Laurentides nous a permis de constater que cette dernière se rend tous les mercredis à Lachute pour récupérer des denrées auprès de ses fournisseurs selon une entente entre les Walmart et la Banque alimentaire du Canada. La Figure 11 illustre les routes des trois camions de Moisson Laurentides au mois d'avril 2019. La ligne verte représente le déplacement dont il est question dans cette action.

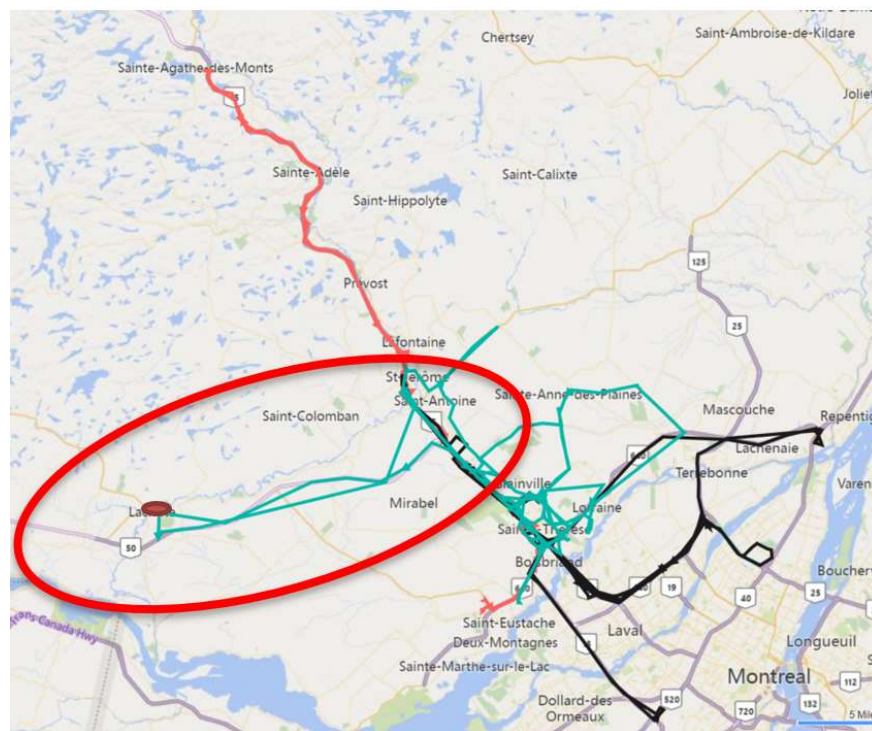


Figure 11 : Routes des camions de Moisson Laurentides

S'inspirant des orientations « Se regrouper » et « S'améliorer », cette action consiste à mettre en profit l'espace non utilisé du camion lors de ses déplacements de Moisson Laurentides vers Lachute. Cet espace disponible servira pour livrer des denrées vers le Centre d'Entraide d'Argenteuil (CEA) qui se chargera de le trier et de les distribuer aux organismes qu'il dessert. Afin d'éviter les contraintes exigées par les produits non périssables, telles que les besoins en équipements de réfrigération, les délais de réaction courts pour le tri et la distribution jusqu'à l'utilisateur, seules les denrées non périssables sont considérées à cette étape.

La Figure 12 illustre le scénario proposé pour cette action.

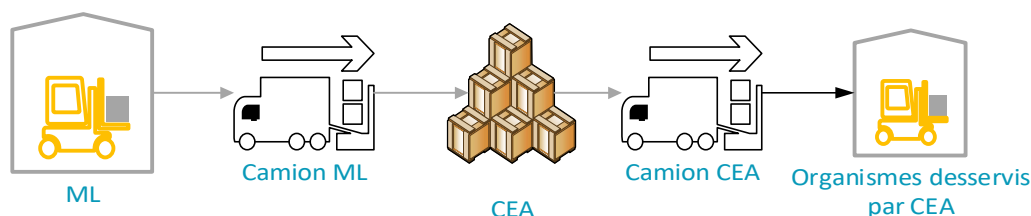


Figure 12 : Scénario point relais au Centre d'Entraide d'Argenteuil

Selon les données de Moisson Laurentides, environ 25% des denrées livrées sont non périssables. Ceci implique que les quantités de denrées non périssables distribuées en provenance de Moisson Laurentides pour les organismes desservis par le CEA sont estimées à 4,5 palettes par semaine (9 palettes aux deux semaines). Étant que la capacité du camion de Moisson Laurentides est de 14 palettes, un scénario de livraison aux deux semaines est recommandé. Un stock de sécurité équivalent à une semaine de livraison (≈ 5 palettes) est considéré dans cette proposition. Ce stock ajoutera une grande flexibilité à la logistique de transport pour Moisson Laurentides. En effet, il servira comme un stock d'urgence au cas où, pour une semaine donnée, Moisson Laurentides ne pourrait pas se rendre à Lachute.

Le

Tableau 5 présente le calendrier de livraison pour les 10 premières semaines. On peut constater que la construction du stock de sécurité nécessite deux livraisons pour les deux premières semaines, ensuite une livraison toutes les deux semaines sera suffisante.

**Tableau 5 : Calendrier de livraison proposé pour les denrées non périssable -
Moisson Laurentides vers CEA**

Semaine	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Livraison	9	9	0	9	0	9	0	9	0	9
Distribution	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Stock	4,5	9	4,5	9	4,5	9	4,5	9	4,5	9

Grâce à cette action, le Centre d'Entraide d'Argenteuil pourrait transporter davantage de denrées périssables, étant donné que les denrées non périssables représentent 25% du volume transporté. Cela permettrait ainsi d'augmenter la quantité de denrées distribuées aux usagers.

D'un point de vue environnemental, la récupération des denrées additionnelles permettra un gain en GES estimé à 190 t. éq. CO₂ par année.

L8. MAXIMISER L'APPROVISIONNEMENT LOCAL

Dans le même principe que l'action L3 proposée pour la zone Nord, cette action se veut une expansion pour les organismes de l'Ouest. Ainsi, afin de minimiser les allers-retours de Moisson Laurentides entre Lachute et Blainville, cette action consiste à confier aux organismes locaux la cueillette des denrées chez les fournisseurs de la zone, incluant le PRS. Cependant, afin de garder le principe de l'équité entre les différents organismes, cette collecte doit se faire selon les règles établies par Moisson Laurentides et ses partenaires du réseau.



Moisson Laurentides délègue déjà la cueillette des denrées du PRS auprès de quelques fournisseurs de la zone de l'Ouest au Centre d'Entraide d'Argenteuil (MRC d'Argenteuil) et aussi au Comité d'aide alimentaire des Patriotes (MRC de Deux-Montagnes). Toutefois, Moisson Laurentides s'approvisionne encore auprès de fournisseurs de la région, notamment à Lachute.

Étant donné que très peu d'informations sur les approvisionnements locaux ont été divulguées, on ne peut certifier que les denrées collectées dans la zone Ouest sont en dessous des besoins en denrées. Toutefois, il serait pertinent de revoir les règles établies par Moisson Laurentides régissant les approvisionnements locaux, pour que celles-ci prennent en compte la taille des organismes (nombre de famille desservis dans tout le réseau de l'organisme en question) et les catégories des denrées récupérées.

S'il s'avère que les quantités récupérées à Lachute sont inférieures aux besoins des organismes de l'Ouest, cette action permettra de réduire les déplacements de Moisson Laurentides dans l'Ouest et de libérer ainsi ses camions qui pourraient être redirigés vers d'autres zones où peu de camions sont disponibles, telles que la zone du Centre. Si les quantités sont en dessus, le CEA pourra récupérer directement les denrées dont il a besoin afin de réduire les déplacements de ce dernier vers Moisson Laurentides.

D'un point de vue environnemental, si l'on considère que Moisson Laurentides confie la collecte des denrées de Lachute à un organisme local, cette action permettra de réduire les émissions de GES de 190 t.éq CO2 par année.



6 MISE EN ŒUVRE

Le Chantier transport, d'où émane le développement du présent plan de transport, poursuivra son travail au cours des prochaines années pour assurer la mise en œuvre du plan. Les instances en place sont donc maintenues:

- Des rencontres des partenaires du Chantier transport seront tenues régulièrement (au minimum annuellement) afin notamment, de faire état de l'avancement dans la mise en œuvre du plan, ainsi que de partager les expériences vécues et les résultats obtenus.
- Le Comité de suivi du Chantier transport maintient son rôle de suivi de la démarche. Le Comité coordonne les activités des comités locaux de coordination et des groupes de travail des actions régionales (voir Figure 13), et assure une circulation fluide de l'information entre l'ensemble des acteurs concernés.
- La coordination du Chantier transport et du Comité de suivi est assurée par le Carrefour bioalimentaire des Laurentides.

À ces instances existantes s'ajoutent les suivantes:

- Dans chaque MRC, des comités locaux de coordination sont responsables du suivi de la mise en œuvre des actions locales pour leur territoire.
 - Ceux-ci coordonnent les activités des groupes de travail des actions locales qui concernent leur territoire (voir Figure 13).
 - Ces comités locaux de coordination sont mis en place par les diverses tables de concertation en sécurité alimentaire, qui se retrouvent dans chaque MRC de la région. Les partenaires de ces tables déterminent la forme de ces comités (ex. Une table peut choisir de prendre en charge elle-même le rôle de comité local de coordination, ou former un nouveau comité).
- Pour chacune des actions du plan de transport, un groupe de travail réunissant les principales parties prenantes, ou leurs représentants, assure la planification et la mise en œuvre des interventions nécessaires. Selon l'échelle des actions, les groupes de travail sont coordonnés par le Comité de suivi du Chantier transport (pour les groupes de travail des actions régionales) ou par les comités locaux de coordination (pour les groupes de travail des actions locales).



La figure suivante (Figure 13) présente la structure de coordination proposée pour la mise en œuvre du plan de transport.

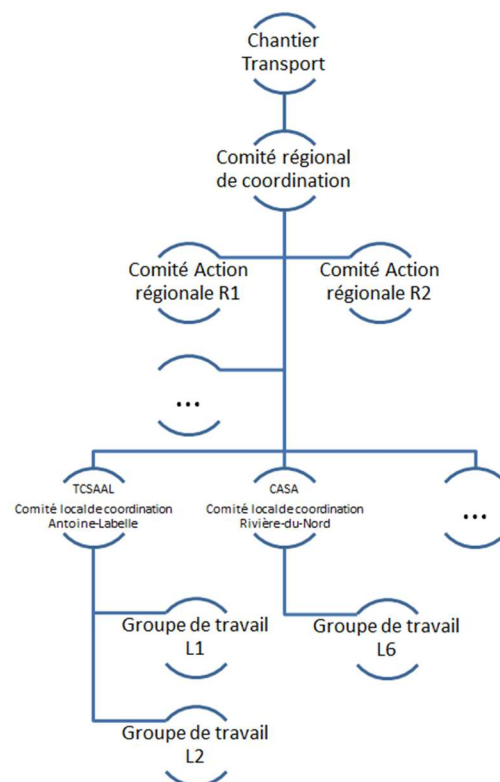


Figure 13 : Structure de coordination proposée pour la mise en œuvre du plan de transport

Les prochaines sections présentent, pour chaque action du plan de transport, la composition du groupe de travail correspondant, les prochaines étapes, ainsi que les principaux éléments du modèle d'affaire à instaurer.

ACTIONS RÉGIONALES

ACTION R1 : AMÉLIORER LE TRI DES DENRÉES EN AMONT DE LEUR DISTRIBUTION

Membres du groupe de travail : Moisson Laurentides et certains organismes (à déterminer)

La mise en œuvre de cette action repose en grande partie, mais pas uniquement, sur Moisson Laurentides. Des organismes sont également appelés à participer au groupe de travail, notamment pour s'impliquer dans la planification et l'évaluation de cette action.

Le développement de procédures de tri, permettant de maximiser les gains de cette action, nous apparaît primordial. En ce sens, il est proposé de mettre en place un projet pilote permettant de tester, à petite échelle, les procédures développées, de comprendre les enjeux logistiques d'un tri approfondi et de mesurer les coûts et les bénéfices de celles-ci pour l'ensemble des parties prenantes. Ce projet pilote pourrait porter seulement sur certains types de denrées et se dérouler une journée par semaine, ce qui permettrait d'évaluer le ratio effort/bénéfice.

Un tel projet pilote devra inclure les étapes suivantes:

- Collecte de données préalables
 - La collecte de ces données permettra de déterminer le scénario de référence auquel seront comparés les résultats du projet pilote. Ces données, récoltées chez les organismes participants, incluront des éléments comme les quantités de pertes dues à la dégradation des denrées, le temps consacré au tri et à la gestion des déchets, ainsi que les coûts liés à la gestion des déchets.
 - Pour faciliter la collecte de ces données, il est suggéré d'enclencher le projet pilote lorsque l'outil de gestion logistique proposé à l'action R4 sera disponible.
 - Des données provenant de Moisson Laurentides devront également être recueillies, en particulier pour évaluer les coûts de la mise en œuvre du tri.
- Développement des processus de tri approfondi et formation
 - Des procédures claires devront être développées afin de réduire autant que possible la subjectivité inhérente au tri de denrées.
 - Des formations des ressources humaines devront être envisagées pour s'assurer de la bonne compréhension et de l'application des procédures de tri.
- Mise en œuvre du tri approfondi
 - La collecte des données devra se poursuivre tout au long du projet pilote pour mesurer les gains et les coûts du projet.
- Évaluation et ajustement



- L'évaluation des coûts et bénéfices du tri approfondi, à la suite du projet pilote, permettra de déterminer s'il serait pertinent d'étendre le tri à l'ensemble des denrées. Des ajustements aux processus (ex. de tri, de collecte de données, etc.) pourront également être instaurés si nécessaire.

Les éléments suivants nous semblent constituer des clés dans la conception d'un modèle d'affaires qui générera des gains nets pour le réseau d'approvisionnement des denrées :

- Ressource-clé : coordination des activités de tri
 - L'amélioration du tri des denrées en amont de leur distribution nécessitera davantage de main-d'œuvre, qui sera constituée principalement de bénévoles. L'implication de bénévoles dans ces activités requerra l'embauche d'une ressource pour assurer la planification et la coordination du travail.
- Financement
 - La mise en place de ces ressources requerra du financement supplémentaire pour Moisson Laurentides. Or, aucun revenu direct ne peut découler de cette action, malgré les gains envisagés pour les organismes, de sorte que d'autres stratégies de financement devront être utilisées. Le financement public, sur la base des bénéfices sociaux de la collecte d'aliments en fin de vie, nous apparaît comme une piste à privilégier (voir page 11). La complétion du projet pilote permettra par ailleurs, s'il est concluant, de se doter d'arguments supplémentaires (ex. bénéfices observés chez les organismes en matière de coût ou d'utilisation des ressources humaines) pour obtenir le financement nécessaire auprès des bailleurs de fonds.
- Mesurer et communiquer les résultats
 - Il sera par ailleurs important de mesurer et, surtout, de partager les résultats de cette action, notamment pour expliquer les investissements requis pour mettre en place ce tri additionnel et pour mobiliser les parties prenantes.

Responsable	Partenaires	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Moisson Laurentides	Organismes	Mise en place du projet pilote	2023 - Trimestre 1	La mise place du projet pilote requerra certains préalables : • Développement d'outils de gestion logistique (action R4)



				• Établir les coûts actuels basés sur un certain nombre de scénario et de variables acceptables pour les parties prenantes. • Si les hypothèses réalistes démontrent un gain tangible pour la chaîne d'entraide, élaborer un protocole conduisant à l'établissement de données crédibles. À court terme, une amélioration du tri devrait s'effectuer de façon graduelle dans les nouveaux locaux en fonction des nouveaux processus de travail mis en place par Moisson Laurentides.
--	--	--	--	--

ACTION R2 : ÉVALUER LA CRÉATION D'UN TRANSPORTEUR RÉGIONAL

Membres du groupe de travail: Carrefour bioalimentaire Laurentides, Moisson Laurentides, REGAL+, organismes desservis par le transporteur privé

Il s'agit ici, ni plus ni moins, de créer une nouvelle entreprise ou de développer un tout nouveau service au sein d'une organisation existante. Cette action nécessitera un travail d'analyse approfondi et un accompagnement par une organisation spécialisée en économie sociale. À ceci, s'ajoute la nécessité d'identifier un porteur de dossier qui pourra mobiliser les parties prenantes autour de ce projet structurant pour la région. Compte tenu de sa mission et du rôle qu'il a joué jusqu'ici dans la mise en œuvre du Chantier Transport, le Carrefour bioalimentaire Laurentides apparaît être l'organisation la mieux placée. Au CBL s'adjoindront les autres organisations touchées par le service de transport régional, à savoir Moisson Laurentides et les organismes actuellement desservis par le transporteur privé. Le REGAL+ assurera par ailleurs un lien avec les autres parties prenantes.

Plusieurs programmes de financement existants pourraient soutenir une initiative comme celle-ci. En particulier, le Programme de préparation à l'investissement, administré au Québec par le Chantier de l'économie sociale, représente un bon exemple de source de financement à explorer. Autrement, les programmes de financement découlant de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec pourraient aussi être explorés. Cette politique vise notamment à soutenir les nouvelles mobilités, l'innovation et l'intégration des systèmes afin de réduire l'impact du



transport routier des marchandises sur l'environnement. Des programmes visant à soutenir la mise en œuvre de projets collaboratifs de livraison partagée devraient notamment être annoncés.

Dans un premier temps, la réalisation d'une étude de marché permettra d'évaluer la demande pour des services de transport de denrées alimentaires, non seulement pour les organismes du réseau d'aide alimentaire, mais aussi pour d'autres clientèles potentielles, telles que des producteurs agricoles ou des entreprises agroalimentaires. Par la suite, un plan d'affaires pourra être développé.

Les points suivants apparaissent comme des éléments-clés dans les travaux sur la création d'un transporteur régional:

- Identifier clairement qui assurera la création du statut de transporteur régional avec toutes les parties prenantes.
- S'assurer de créer une solution gagnante pour toutes les parties prenantes.
 - En particulier, l'organisation qui serait créée devrait offrir des avantages nets aux organismes du réseau. Les coûts du service de transport seront évidemment un point névralgique, mais les questions de flexibilité et de durabilité du service sont également centrales. Les organismes doivent pouvoir compter sur un partenaire fiable à long terme et qui pourra s'ajuster aux diverses réalités sur le terrain.
 - Investir dans chacun des points de services (organismes) pour rendre plus simples les opérations avec moins de ressources. Mais cela nécessite d'établir une nouvelle façon de voir la livraison des denrées et que les organismes se dotent des installations requises afin d'accueillir les denrées.
- Explorer les possibilités de revenus auprès d'autres clientèles.
 - Une telle approche offre une perspective intéressante pour réduire les coûts du transport pour le réseau d'organismes d'aide alimentaire. L'action L2, présentée à la section L2. Optimiser les déplacements des transporteurs, offre des propositions en ce sens pour le transporteur privé, mais qui s'appliquent également à un éventuel transporteur régional.
- Simplifier et optimiser la logistique autant que possible, dans l'optique de réduire les coûts.



Responsable	Partenaires	Collaborateur	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Carrefour bioalimentaire Laurentides	• Moisson Laurentides • REGAL+ • Organismes desservis par le transporteur privé	Moisson Laurentides (ou éventuel client...)	Étude de marché	2021 - Trimestre 3	Cette étude de marché devrait être confiée à des consultants externes possédant une expertise pointue en matière de logistique de transports d'aliments réfrigérés.

ACTION R3 : STANDARDISER ET OPTIMISER LES PRATIQUES LOGISTIQUES DES ORGANISMES

Membres du groupe de travail: Moisson Laurentides , REGAL+, CISSS des Laurentides, tables de concertation locale en sécurité alimentaire, organismes (un par type de service)

Le développement de deux outils est proposé ici :

Un outil permettant d'établir la composition et la valeur (nutritive et quantitative) approximative d'un panier. Un gabarit a été produit dans le cadre du présent mandat, et pourra être bonifié par le groupe de travail.

1. Un cadre d'intervention commun pour les organismes.

Les éléments-clés à prendre en considération dans la mise en œuvre de cette action incluent:

- Assurer une communication fluide avec toutes les parties prenantes de façon, notamment, à intégrer les préoccupations et attentes de chacun.
- Développer des normes de pratiques pour chaque type de service, de façon à ajuster les outils aux réalités propres des divers services offerts par les organismes.
- Viser à ce que le cadre d'intervention commun n'alourdisse pas logistique des organismes.
-



Responsable	Partenaires	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Moisson Laurentides	•REGAL •CISSS Laurentides •Tables de concertation locale en SA •Un organisme par type de service	Outil composition et valeur d'un panier disponible Cadre d'intervention commun disponible	2020 Trimestre 3 2022 Trimestre 2	– La réalisation de cette action est conditionnelle à l'obtention de budget requis pour dégager une ressource. – Il est aussi pré requis de connaître les volumes de denrées nutritives récupérées localement pour avoir accès à une répartition plus équitable des denrées selon la réalité de chacun des organismes.

ACTION R4 : DÉVELOPPER DES OUTILS DE GESTION LOGISTIQUE POUR LES ORGANISMES

Membres du groupe de travail: Carrefour bioalimentaire des Laurentides, Moisson Laurentides, REGAL+, organismes

Cette action est divisée en deux phases. Dans un premier temps, il s'agit de concevoir un outil numérique prenant en charge la gestion des dons et de la distribution chez les organismes du réseau. Une première version de l'outil numérique, bâtie sur MS EXCEL, a été produite dans le cadre du présent mandat. Le groupe de travail procédera à un test de l'outil, avec les organismes impliqués dans le groupe. Ce test permettra d'identifier les ajustements à apporter à l'outil avant de le transmettre à l'ensemble des organismes. Parallèlement, le groupe de travail définira un processus de coordination et de suivi de l'utilisation de l'outil. Ce processus devra notamment inclure un accompagnement auprès des organismes. Le groupe de travail pourra par ailleurs déterminer si, et comment, les données colligées seront centralisées et mises à disposition.

Dans la seconde phase, une plateforme en ligne pourrait être développée, en remplacement de l'outil numérique, afin d'optimiser la collecte de données. Pour ce faire, le groupe de travail pourrait déposer une demande de financement au Centre d'innovation en logistique et chaîne d'approvisionnement durable (CILCAD). Des consultations auprès des organismes du réseau permettront par ailleurs d'identifier les fonctionnalités à développer en priorité. Un mandat serait enfin confié à un sous-traitant pour le développement de la plateforme.



Les éléments-clés à prendre en considération dans le développement de ces outils incluent:

- Impliquer les bons partenaires pour les activités-clés, notamment l'analyse des besoins. Le développement de ces outils pouvant être coûteux, il importe de cibler adéquatement les besoins auxquels ils doivent répondre.
- Identifier clairement qui assurera la coordination et la communication fluide avec toutes les parties prenantes.
- S'assurer de créer une solution adaptée à chaque type de service, ainsi qu'à chaque type d'organisme. Il sera notamment primordial de tenir compte du fait que la main-d'œuvre de plusieurs organismes est constituée uniquement de bénévoles et que plusieurs d'entre eux sont peu familiers avec les outils numériques.
- Simplifier la gestion des données et automatiser les processus autant que possible.

Responsable	Partenaires	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Moisson Laurentides Et organismes-pôles	• REGAL+ • Un organisme par type de service • Carrefour bioalimentaire Laurentides	Test de l'outil numérique Outil numérique disponible Financement pour développer la plateforme numérique obtenu Plateforme numérique disponible	Janvier 2021 2021 – Trimestre 2 2020 – Trimestre 4 2022 – Trimestre 1	Moisson Laurentides informatisera ses opérations d'approvisionnement et de distribution. Cet outil sera au centre de la chaîne d'approvisionnement et de redistribution. Aussi, un temps important d'appropriation et de mise en place de cet outil devra être investi par l'équipe de Moisson Laurentides. L'outil sera utilisé pour documenter les cueillettes (statistiques et traçabilité), informatiser le partage et la distribution et en assurer la traçabilité également. Moisson Laurentides mettra en place son outil de gestion de ses opérations en tenant compte des besoins éventuels sur la base de ce qui est exprimé présentement. L'échéancier – implantation janv. à mars 2021. Implantation d'une plateforme numérique dans les pôles de distribution.



				Modélisation et implantation de l'outil Excel dans les autres organismes afin de leur permettre de pouvoir s'approprier la réalité de la gestion des denrées et de se doter de la structure nécessaire pour la faire vivre.
--	--	--	--	---

ACTIONS LOCALES

ACTION L1 : REJOINDRE LES USAGERS SITUÉS EN ZONE ÉLOIGNÉE

Membres du groupe de travail: Table de concertation en sécurité alimentaire d'Antoine-Labelle (TCSAAL), REGAL+, Moisson Laurentides

Pour la mise en œuvre de cette initiative, le groupe de travail poursuivra la recherche de partenaires transporteurs entamée au cours des derniers mois. Des approches ont notamment été réalisées auprès de certaines organisations avec lesquelles les discussions devront être poursuivies. Une fois le transporteur identifié, il sera alors nécessaire de définir les modalités techniques du service (fréquence des livraisons, points de rencontre avec l'organisme et l'utilisateur, types de contenant utilisés, etc.). Enfin, un projet pilote à déterminer avec les organismes concernés devra être mené avant de lancer officiellement le service.

Les éléments-clés à prendre en considération dans la mise en œuvre de cette initiative incluent:

- Trouver le bon partenaire transporteur. Plusieurs critères guideront la recherche d'un tel partenaire: niveau de couverture de la MRC, fréquence et régularité des déplacements, types de véhicules, etc. Une fois identifiée, l'organisation pourra se joindre au groupe de travail.
- Promotion et sensibilisation auprès des usagers potentiels. Le bon fonctionnement de ce service requerra de la sensibilisation et un accompagnement auprès des usagers potentiels. Il sera important de trouver un partenaire en mesure de rejoindre les usagers potentiels. Ce partenaire pourra se joindre au groupe de travail.
- Contrôler les coûts et déterminer la contribution des usagers qui permettra de financer l'initiative.
- Réaliser un pilote pour comprendre les nombreux enjeux logistiques (ex. assurer le maintien de la chaîne de froid, déterminer les points de rencontre au départ et à la fin du déplacement, déterminer ce qu'il advient des denrées si l'utilisateur ne se présente pas au point de rencontre, etc.).



Responsable	Partenaires	Collaborateur	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Organismes	• REGAL+ • Partenaire transport • Partenaire mobilisation	Moisson Laurentides Carrefour bioalimentaire Laurentides	Partenaire transporteur identifié Projet pilote lancé	2020 – Trimestre 3 2021 – Trimestre 1	Validation des partenaires à rejoindre Cibler les contraintes techniques et y répondre

ACTION L2 : OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DES TRANSPORTEURS

Membres du groupe de travail (il est proposé de créer un groupe de travail par MRC): Carrefour bioalimentaire des Laurentides, Moisson Laurentides, transporteurs (Transporteur privé, Bouffe Laurentienne, Garde-Manger des Pays-d'en-Haut), MRC, organismes desservis par les transporteurs, entreprises agroalimentaires qui pourraient utiliser les services des transporteurs

Les groupes de travail pour cette action devront dans un premier temps identifier les partenaires nécessaires, en particulier des entreprises agroalimentaires qui ont des besoins en transport complémentaires à ceux des organismes en sécurité alimentaire. D'autres partenaires pourront par ailleurs être identifiés pour prendre en charge les différentes activités-clés (voir ci-après). Avec ces partenaires, un modèle opérationnel devra être défini.

Des demandes pourront par ailleurs être soumises à divers programmes de financement soutenant l'amélioration de la logistique dans le secteur du transport de marchandises. Mentionnons en particulier les programmes de financement découlant de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec, visant à soutenir la mise en œuvre de projets collaboratifs de livraison partagée, devraient notamment être annoncés. Le programme Écocamionnage, du ministère des Transports, inclut pour sa part un volet visant à soutenir les projets permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre en améliorant la logistique des activités de transport routier des entreprises.

Les éléments-clés de cette action incluent:



- Impliquer les bons partenaires pour les activités-clés, dont:
 - Mobilisation des entreprises agricoles : Les MRC, qui jouent un rôle-clé dans le développement agroalimentaire de leur territoire par la réalisation de plans de développement de la zone agricole (PDZA) pourraient constituer à cet égard des partenaires intéressants. Les MRC d'Antoine-Labelle et des Laurentides ont toutes deux complété un PDZA.
 - Entreposage des denrées au départ et à l'arrivée : La centralisation des produits agroalimentaires nécessitera un lieu d'entreposage dans la MRC de départ, ainsi qu'un lieu où ces produits pourront être déposés et entreposés jusqu'à leur cueillette.
 - Distribution des denrées aux destinataires finaux : Les transporteurs concernés par cette action (transporteur privé et organismes transporteurs) ne livreront pas les produits agroalimentaires jusqu'aux destinataires finaux. Il sera nécessaire d'établir des partenariats pour combler ce maillon de la chaîne. Des ententes avec les transports en commun (ex : comme le partenariat existant entre la Ville de Mont-Tremblant et la Samaritaine pour le transport gratuit des usagers) devrait être envisagé.
 - Coordination et facturation des services de transport.
- Identifier clairement qui assurera la coordination et communication fluide avec toutes les parties prenantes.
- S'assurer de créer une solution gagnante pour toutes les parties prenantes, autant du point de vue individuel de chaque utilisateur du service (cette initiative devra entraîner des bénéfices nets) que du point de vue collectif (ex. maillage entre acteurs, etc.).
- Simplifier la logistique autant que possible pour garder les coûts faibles.

Responsable	Partenaires	Collaborateur	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Carrefour bioalimentaire Laurentides	• Transporteurs • MRC • Organismes • Entreprises agroalimentaires	Moisson Laurentides	Identifier les partenaires	2021 – Trimestre 1	Disponibilité des ressources des organismes pour se doter d'horaires variables ou flexibles.
			Développer un modèle opérationnel	2021 – Trimestre 3	Il appartiendra à chaque comité de faire les choix avec ses ressources (camion et chauffeur).
			Mettre en œuvre le projet	2022 – Trimestre 1	



ACTION L3 ET L8 : MAXIMISER L'APPROVISIONNEMENT LOCAL DANS LES MRC DU NORD ET DE L'OUEST ET DU CENTRE

Membres du groupe de travail (il est proposé de créer un groupe de travail par MRC) : Moisson Laurentides, REGAL+, organismes, tables de concertation locales en sécurité alimentaire

Dans les milieux concernés, les groupes de travail devront:

- Évaluer les quantités de denrées disponibles et quelle proportion pourrait être récoltée et distribuée localement, tout en assurant une équité régionale dans la distribution des denrées.
- Déterminer un mode d'opération : organisme responsable de la cueillette, le tri, la distribution, etc.
- Évaluer les besoins en ressources humaines et techniques. En particulier, il pourrait être nécessaire de se doter d'espace d'entreposage et d'un véhicule.
- Explorer les possibilités de financement (Fonds des infrastructures alimentaires locales d'Agriculture et Agroalimentaire Canada).

Les éléments-clés à prendre en considération dans la mise en œuvre de cette initiative incluent:

- Assurer un financement adéquat des opérations, ainsi que des immobilisations qui pourraient s'avérer nécessaires.
- Assurer une coordination locale des opérations et des communications avec les fournisseurs.
- Évaluer les possibilités de bâtir sur les collaborations existantes en matière de transport.
 - En fonction des circonstances locales, il pourrait par exemple être envisagé de confier la cueillette et la distribution des denrées à un organisme possédant l'équipement nécessaire.

Responsable	Partenaires	Collaborateur	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Organismes	• REGAL+ • Organismes	Moisson Laurentides	Évaluation des quantités de denrées disponibles	2020 – Trimestre 4	Les changements découlant de cette action devront faire l'objet d'ententes avec Moisson Laurentides.



	• Tables de concertation locales en SA	Carrefour bioalimentaire Laurentides	Détermination d'un mode de fonctionnement pour la cueillette locale	2021 – Trimestre 1	Se doter d'espace d'entreposage et de camion, cette action doit se faire localement.
--	--	--------------------------------------	---	--------------------	--

ACTION L4 ET L7 : OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DE MOISSON LAURENTIDES VERS LE NORD ET VERS LA MRC D'ARGENTEUIL

Membres du groupe de travail (un groupe par zone): Moisson Laurentides, Carrefour bioalimentaire des Laurentides, organismes

La première étape consistera à sécuriser un lieu permettant d'entreposer les denrées non périssables que Moisson Laurentides acheminera dans les MRC visées. Certaines pistes ont été identifiées (ex. La Manufacture, à Sainte-Agathe-des-Monts) et les groupes de travail devront poursuivre les démarches. Ceux-ci définiront ensuite un modèle opérationnel pour la mise en œuvre de l'action. Ce modèle inclura, notamment, l'espace d'entreposage requis, la fréquence de livraison et les procédures pour récupérer les denrées. Ce modèle permettra de dresser la liste des besoins techniques (ex. cadenas connecté) et un plan d'aménagement pour l'espace d'entreposage.

Divers programmes de financement pourraient être sollicités, notamment le Fonds des infrastructures alimentaires locales d'Agriculture et Agroalimentaire Canada et le Programme Écocamionnage du ministère des Transports du Québec.

Les éléments-clés à prendre en considération dans la mise en œuvre de cette initiative incluent:

- Assurer une flexibilité élevée pour les organisations qui participeront. En plus des gains escomptés en matière de coûts et d'émissions de GES, l'intérêt de cette action réside principalement dans le fait qu'elle offre aux participants une plus grande flexibilité pour certaines opérations logistiques (planification des livraisons par Moisson Laurentides, accès aux denrées pour les organismes, etc.).
- Impliquer les partenaires-clés que sont les organismes transporteurs des MRC concernées.
- Limiter les coûts d'immobilisation. Idéalement, cette action sera mise en œuvre en mettant à profit des espaces d'entreposage sous-utilisés, ce qui éviterait le besoin de louer et d'aménager un nouvel espace.



- Établir une stratégie de partage des coûts de transport entre Moisson Laurentides et les organismes bénéficiaires qui soit proportionnel à l'espace utilisé.

Responsable	Partenaires	Collaborateurs	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Organismes	• CBL • Organismes	Moisson Laurentides	Identification d'un endroit pour le point-relais Modèle opérationnel	2020 – Trimestre 4 2021 – Trimestre 2	Les denrées non périssables à transporter constituent les quantités que reçoivent les organismes hebdomadairement. Celles-ci vont être regroupées et transportées aux 2 semaines. Ceci permettra aux organismes d'avoir des espaces excédentaires dans leur camions permettant de transporter davantage de denrées. Se doter d'espace d'entreposage chez les organismes récepteurs.

ACTION L5 : OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS DU TRANSPORTEUR PRIVÉ DANS LA MRC DE LA RIVIÈRE-DU-NORD

Membres du groupe de travail: Moisson Laurentides, transporteur privé, organismes de RDN desservis par le transporteur privé



Les principales étapes de mise en œuvre de cette action sont:

- Identifier les fournisseurs pour lesquels la cueillette peut être confiée au transporteur privé.
- Développer des scénarios de routes (livraisons/cueillettes) pour le transporteur privé.
- Entamer des discussions avec les organismes et les fournisseurs pour évaluer la faisabilité des routes proposées. Cette faisabilité dépendra notamment des disponibilités des organismes pour lesquels l'horaire de livraison des denrées pourrait être modifié.

Le groupe de travail est invité à tenir compte des éléments-clés suivants dans la mise en œuvre de cette initiative.

- Gestion des fournisseurs pour lesquels la cueillette des dons serait déléguée au transporteur privé.
 - Les liens privilégiés qu'entretient Moisson Laurentides avec ses fournisseurs constituent un élément crucial du bon fonctionnement du réseau d'approvisionnement en denrées. Il est d'ailleurs important que Moisson Laurentides continue d'assurer la communication avec les fournisseurs qui participeront à cette action. Il sera par ailleurs important de faire un choix éclairé au sujet des fournisseurs à impliquer et de s'assurer que le transporteur privé soit sensibilisé aux enjeux des fournisseurs du réseau.
- Communication fluide avec toutes les parties prenantes.
- Création d'une solution gagnante pour toutes les parties prenantes.
- Simplification de la logistique autant que possible.
- Coordination avec la hausse prévue de la quantité de denrées recueillies et distribuées par Moisson Laurentides.
 - Cette hausse requerra de Moisson Laurentides qu'elle augmente ses capacités de cueillette. L'implication du transporteur privé dans les activités de cueillette permettra alors à Moisson Laurentides de réorienter ses camions vers de nouveaux fournisseurs.

Responsable	Partenaires	Collaborateurs	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Organismes	• Transporteur privé • Organismes	Moisson Laurentides	Identification des fournisseurs à déléguer	2021 – Trimestre 1	Le rôle de récupération des denrées ne peut être délégué actuellement et ce pour diverses raisons : développement et maintien de la relation fournisseurs, évaluation de la qualité des denrées, attente dans les quais de chargement, etc.
			Détermination des routes et mise en œuvre	2021 – Trimestre 3	



ACTION L6 : IMPLANter UN PÔLE DE DISTRIBUTION LOCAL ET/OU UN ORGANISME TRANSPORTEUR

Membres du groupe de travail: Moisson Laurentides, REGAL+, Carrefour bioalimentaire Laurentides, tables de concertation en sécurité alimentaire de Mirabel et de Rivière-du-Nord

Un projet d'implantation d'un organisme pôle est en cours dans la MRC de Rivière-du-Nord, avec le Centre de jour de Saint-Jérôme et un centre d'autonomie alimentaire dans la Ville de Mirabel. Le groupe de travail pour cette action sera appelé à déterminer de quelle façon un tel organisme pourrait jouer un rôle de pôle pour la distribution locale. Ainsi, le groupe pourra notamment:

- Identifier des scénarios de fonctionnement pour la redistribution des denrées à partir du pôle et sélectionner le scénario privilégié: planification de la livraison des denrées par le transporteur, récupération des denrées par les organismes ou livraison aux organismes par le pôle, etc.
- Accompagner l'organisme dans l'évaluation des ressources nécessaires pour jouer pleinement ce rôle (espace d'entreposage, ressources humaines pour la redistribution, etc.).
- Explorer les possibilités de financement pour se doter des ressources nécessaires. Le Fonds des infrastructures alimentaires locales du gouvernement fédéral ainsi que le Programme de préparation à l'investissement du Chantier de l'économie sociale sont de bonnes pistes à explorer.

Les éléments-clés à prendre en considération dans l'implantation d'un pôle local incluent:

- S'assurer de créer une solution gagnante pour toutes les parties prenantes, en particulier les organismes qui recevraient leurs denrées par l'entremise du pôle de distribution local.

Comme mentionné précédemment, la création d'un organisme transporteur dans la zone Centre constitue en quelque sorte l'implantation au niveau local de l'action R2 (Évaluer la création d'un transporteur régional). Le lecteur est invité à se référer à la page 14 pour la mise en œuvre de cette action.



Responsable	Partenaires	Collaborateurs	Étapes-clés	Échéancier	Éléments à considérer
Organismes	• REGAL+ • CBL • Tables de concertation en SA de Mirabel et de RDN	Moisson Laurentides	Identification du meilleur scénario de fonctionnement Évaluation des ressources nécessaires	2020 – Trimestre 4 2021 – Trimestre 1	S'assurer de créer une solution gagnante pour toutes les parties prenantes.



CONCLUSION

Le présent rapport présente le plan de transport durable du réseau de mobilité des denrées dans la région des Laurentides ainsi que le plan de mise en œuvre des actions proposées. Il constitue le deuxième et le dernier livrable de ce projet. Tout d'abord les enjeux auxquels font face les organismes ont été révélés. Les principaux axes de ces enjeux sont les réseaux de distribution avec entre autres la présence de pôles locaux dans la majorité des MRC, l'interdépendance des organismes, la stabilité et pérennité des organismes...; l'approvisionnement avec entre autres les enjeux liés au PRS, l'approvisionnement local, la constance des approvisionnements et la gestion des pertes; et en dernier le transport avec entre autres la vulnérabilité face au transport, accroissement du service vs les contraintes de capacité et les coûts de transport.

Pour faire face à ces enjeux, quatre grandes orientations ont été proposées dans ce rapport : **Se regrouper, S'améliorer, S'équiper et S'outiller** et qui constituent les piliers des actions du plan de transport durable pour le réseau d'aide alimentaire des Laurentides.

A partir de ces orientations, plusieurs actions au niveau régional et local ont été présentées. Les actions retenues sur le plan d'action régional incluent :

- L'amélioration du tri des denrées en amont de la distribution ;
- L'évaluation de la création d'un transporteur régional, notamment pour les distributions ;
- La standardisation et l'optimisation des pratiques ;
- Le développement d'outils de gestion logistique pour les organismes.

Pour les fins de cette étude, une répartition des MRC de la région des Laurentides en trois zones a été proposée. Cette répartition est basée sur les emplacements géographiques des MRC. La première zone concerne les MRC du Nord où l'on retrouve les MRC d'Antoine Labelle, des Laurentides et des Pays-d'en-Haut. La deuxième zone est les MRC du Centre qui comprennent les MRC Rivière-du-Nord, Thérèse-De Blainville et Mirabel, et finalement la zone Ouest constituée des MRC d'Argenteuil et de Deux-Montagnes.

Pour chacune des trois zones, un plan d'action local a été présenté, qui prend en compte les réalités des différents territoires en termes de besoins, d'opportunités et de contraintes.

Les actions proposées au le niveau local incluent principalement les actions suivantes:

- L'optimisation des routes des transporteurs (zone Nord, Ouest et Centre);
- La maximisation de l'approvisionnement local (zone Nord et Ouest);



- L'optimisation des déplacements de Moisson Laurentides (zone Nord et Ouest) ;
- L'implantation d'un pôle de distribution locale (zone Centre).

Les actions proposées dans le cadre de ce chantier et ce aussi bien sur le niveau régional et local ont été analysées aussi bien sur le plan économique, environnemental et social.

Enfin, la dernière section de ce rapport s'est adressée au plan de mise en œuvre des différentes actions du plan de transport durable. Ce dernier présente en détail les étapes à suivre dans les prochains mois et années pour la réalisation des actions proposées. Pour chaque action, le responsables, les partenaires, les étapes clés et l'échéancier ont été présentés. Plusieurs sources de financement sont aussi présentées.

Il est clair que le Chantier transport, d'où émane le développement du présent plan de transport, est un travail de longue haleine et que ses interventions devraient se poursuivre au cours des prochaines années. Ce chantier assurera entre autres le bon déroulement de la mise en place de chacune des actions du plan de transport pour lesquelles un groupe de travail réunissant les principales parties prenantes, ou leurs représentants, devrait assurer la planification et la mise en œuvre des interventions nécessaires. Selon l'échelle des actions, les groupes de travail sont coordonnés par le Comité de suivi du Chantier transport (pour les groupes de travail des actions régionales) ou par les comités locaux de coordination (pour les groupes de travail des actions locales).

Toutefois, la révision de ce plan de transport sur un horizon de trois ans permettra des ajustements aux orientations, aux projets et aux chantiers. Il est improbable que la vision et les objectifs changent, du moins radicalement, étant donné leur caractère de pérennité.



7 ANNEXES

ANNEXE 1 : CONSIGNES DU MAPAQ SUR LE TRI DES DENRÉES

Aliment	Que faire?
Fromage à pâte ferme (ex. : cheddar), avec de la moisissure	À la maison, les utilisateurs peuvent enlever la partie moisie et manger le reste sans danger, même si la date « meilleur avant » est dépassée
Fromage à pâte molle (ex. : brie). Il y a deux options :	1. S'il y a de la moisissure autre que la croûte normale : jeter le fromage en entier 2. Si la date « meilleur avant » est dépassée : garder le fromage s'il n'y a aucun signe de détérioration
Melon fendu ou brisé	Jeter le melon en entier
Yogourt dont la date « meilleur avant » est dépassée	À cause de son acidité, le yogourt peut être consommé de 2 à 3 semaines après la date « meilleur avant »
Sac de pain, muffins ou brioches avec un début de moisissure	Jeter le sac en entier



Fruits et légumes dont une partie est molle ou moisie	Si une partie de l'aliment est encore bonne, dites aux utilisateurs d'enlever la partie moisie à la maison
Boîtes de conserve rouillée, bombée ou complètement pliée en deux	Jeter ces boîtes de conserve. Évaluer chaque boîte individuellement. (N'hésitez pas à consulter les outils du MAPAQ dans la section outils pour plus de détails)
Produits secs dont l'emballage est abîmé, déchiré ou ouvert (ex. : farine, céréales, biscuits, etc.)	Évaluer si le produit a pu être en contact direct avec de la poussière, de la saleté ou des microbes. Si oui, jeter le produit. Sinon, il faut l'emballer pour le distribuer.
Germes crus, pâtisseries avec crème pâtissière, mousses, conserve entamée, pâtes alimentaires fraîches ou cuites, etc.	Jeter ces aliments si la date « meilleur avant » est dépassée <u>ou</u> s'il y a signe de détérioration
Marinades, vinaigrettes, mayonnaises commerciales ou confiture dont la date « meilleur avant » est dépassée	Évaluer le produit. Jeter <u>seulement</u> s'il y a signe de détérioration important.
Lait en poudre dont la date « meilleur avant » est dépassée	Évaluer le produit. Jeter <u>seulement</u> s'il y a signe de détérioration important.
Salade ou légumes coupés en sacs dont la date « meilleur avant » est dépassée	Évaluer le produit. Jeter <u>seulement</u> s'il y a signe de détérioration important.



ANNEXE 2 : VISION DE LA SAINE ALIMENTATION POUR LA CRÉATION D'ENVIRONNEMENT FAVORABLE À LA SANTÉ

Cliquez sur le lien suivant :

<file:///C:/Users/Carrefour/Desktop/TCAL/Transport/Plan%20de%20transport/VF/VISION%20DE%20LA%20SAINE%20ALIMENTATION%20POUR%20LA%20CRÉATION%20D'ENVIRONNEMENT%20FAVORABLE%20À%20LA%20SANTÉ.pdf>



ANNEXE 3 : MODÈLE DE FICHE DE SUIVI DU PLAN D'ACTION

Action N° :			
Objectif :			
Responsable :			
Partenaires :			
Échéancier :			
Budget :			
Ressources nécessaires :			
Résultats attendus :			
Tâches	Responsables	Échéancier	Réalisé
1.			☐



2.			☐
3.			☐
4.			☐
5.			☐
Date	État des travaux	Suivi (suites à donner)	Échéancier
Notes			

